

De publieke dimensie van het spoor

Inspiratie

De publieke dimensie van het spoor

Inhoud

Inleiding

7

Behoeftesegmenten en mobiliteitsstijlen

8

Het spoor als publieke ruimte

12

Het spoor als traject

18

Routes en scripts

24

Literatuur

26





2



2



Inleiding

Bij de 'doop' van de Hispeed-trein tussen Amsterdam en Rotterdam hield Joost Zwagerman een meeslepend verhaal over de romantiek van de treinreis. Volgens hem reizen mensen niet louter met de trein om de prozaïsche reden dat ze op tijd willen komen, maar vooral ook uit romantische overwegingen: omdat de trein toegang verschaft tot andere, onbekende, mysterieuze werelden; tot een universum van dromen, verwachtingen en onbegrensde mogelijkheden. Met verwijzingen naar films, liedjes en romans die de trein als decor hebben, maakte Zwagerman duidelijk dat het de treinreiziger ook gaat om verlossing van de sleur, van plichten en dagelijkse routines. Daarmee is de trein ook een verdwijnmachine: *Trein is en blijft het sleutelwoord dat altijd opduikt in levensverhalen over een jeugdliefde of een ontdekkingstocht, over afscheid en melancholie*. Zwagermans belangrijkste vraag was of de Hispeed behalve tijdwinst en gemak niet ook de mogelijkheid biedt om de veelbezongen romantiek van het treinreizen te herbeleven en te her-scheppen.

Dat alles is zeker waar, maar die andere dimensie van het spoor behelst mijns inziens meer dan alleen de individueel beleefde romantiek van het reizen. Kijken we bijvoorbeeld naar films waarin de trein een hoofdrol speelt, van *Strangers on a Train* van Hitchcock tot *Zwartboek* van Paul Verhoeven, dan zien we dat het spoor een sociale ruimte oplevert waarin vreemden elkaar op terloopse en onverwachte wijze ontmoeten. Het reizen per spoor heeft met andere woorden nog een andere kwalitatieve dimensie die sociologisch van aard is en die draait om het gegeven dat een mens niet in eenzaamheid reist, maar temidden van vreemden in eenzelfde ruimte.

Ten behoeve van een nieuwe editie van het Spoorbeeld zal dit essay op drie verschillende manieren de kwalitatieve maatschappelijke betekenis van het reizen per trein onderzoeken. De nadruk zal hierbij liggen op de publieke dimensie van het spoor. Ik zal eerst stilstaan bij de wijze waarop aan de kwalitatieve dimensie van het reizen invulling is te geven via marktsegmentaties in reizigersgroepen. Vervolgens wil ik ingaan op de ruimte van de trein zelf, als een publieke ruimte waar uiteenlopende reizigers dagelijks gebruik van maken, om tenslotte de treinreis als onderdeel van een route of een traject te beschrijven. Ik ga in op twee schijnbaar tegenstrijdige ontwikkelingen: terwijl het reisgedrag steeds individualistischer wordt, krijgt het station als knooppunt in het dagelijkse leven juist een publieker karakter.

Behoeftesegmenten en mobiliteitsstijlen

Het reizen per trein zal door eenieder op een andere manier worden ervaren. Op de romantische, avontuurlijke wijze die Joost Zwagerman beschrijft, bijvoorbeeld. Voor velen maakt reizen echter deel uit van een dagelijkse sleur. De een ziet de reis als een mogelijkheid om tot zichzelf te komen, de ander houdt van de drukte van het station. Niet alleen de reis van deur tot deur, maar ook de publieke ruimten van het openbaar vervoer, zoals de stationshal en de trein, zullen op diverse manieren beleefd worden. Hoe iemand de reis ervaart, hangt niet alleen af van zijn inkomen, leeftijd of geslacht. Reizigers zijn onder te verdelen in verschillende groepen met diverse motieven, waarden, behoeften en culturele voorkeuren. Deze 'zachte' factoren bepalen hoe iemand de reis, het station en de trein beleeft. Om daar op in te spelen, probeert de NS niet alleen te letten op de basiseisen als betrouwbaarheid en veiligheid waar de treinreis aan moet voldoen. Er wordt steeds vaker gebruik gemaakt van kwalitatieve indelingen in behoeften en reizigersgroepen. Die kunnen handvatten bieden om producten en diensten beter aan te laten sluiten bij de wisselende preferenties van reizigers.

Het voordeel van kwalitatieve benaderingen is dat reizigers niet meer benaderd worden als een homogene groep waarvan de afzonderlijke leden vergelijkbare motieven, gedragingen en behoeften hebben. Voor de NS is de zoektocht naar de juiste onderzoeksmethode al in de jaren negentig begonnen. In een op Pierre Bourdieu geïnspireerd leefstijlenonderzoek van bureau Driessen (1993) werd geconstateerd dat mensen die georiënteerd zijn op kennis en cultuur en die veel cultureel kapitaal hebben, vaker met het openbaar vervoer reizen dan mensen met veel economisch kapitaal; die geven eerder de voorkeur aan de auto. Driessen stelde dat de keuze voor openbaar vervoer of auto voor een deel niet kan worden teruggevoerd op geld- en tijdbudgetten maar dat deze berust op gewoontevorming en waardenoriëntaties. Sindsdien zijn er door de NS nog andere relevante indelingen naar voren gebracht. Zo heeft men een onderscheid gemaakt in reizigers met utilitaire en hedonistische motieven. Reizigers die regelmatig met de trein reizen zoals forensen, zouden vooral een snelle en betrouwbare dienstverlening willen. Reizigers die vooral sociaal en recreatief reizen, zouden meer waarde hechten aan gemak en comfort (Van Hagen, 2010).

Bij kwalitatieve benaderingen van klantengroepen is er een onderscheid te maken tussen indelingen in behoeftesegmenten en indelingen in leefstijlen. De NS maakt gebruik van een indeling in zes behoeftesegmenten (Visser, 2005; Van Hagen & Exel, 2010). Aan de hand van het zgn. *Needscope-model* van TNS NIPO zijn zes typen reizigers te onderscheiden: de levensverrijker, de individualist, de functionele planner, de zekerheidszoeker, de gezelligheidszoeker en de gemaksoeker. Elk type heeft andere drijfveren en emotionele behoeften. Dat uit zich in verschillende preferenties en verschillend gedrag. De individualist bijvoorbeeld, is zelfbewust en statusgevoelig; hij leest of werkt graag in de trein en plant zijn reis vooraf. De gezelligheidszoeker is vriendelijk en

staat open voor contact, reist doorgaans buiten de spits, kijkt in de trein uit het raam of om zich heen of vermaakt zich met reisgenoten; ook hij plant zijn reis ruim van te voren. Het model gaat niet uit van vaststaande groepen of leefstijlen. Reizigers kunnen in meerdere segmenten vallen. De behoefte van een reiziger kan tijdens het reisproces anders zijn dan gedurende het verblijf op het station. NS Reizigers gebruikt deze types als uitgangspunt voor de omgang met klanten. Alle nieuwe medewerkers krijgen een stoomcursus *Herken je reiziger*. De cursus biedt houvast om in te spelen op de behoeften bij reizigers: conducteurs en andere medewerkers leren situaties beter in te schatten en hun omgangsvormen aan te passen.

Het Needscope-model van TNS NIPO dient ervoor te zorgen dat NS-personeel de verschillen tussen diverse *reizigerstypen* en hun uiteenlopende behoeften en emoties onderkent. Het zegt nog niet direct iets over verschillende publieke ervaringen van het reizen per reizigersgroep, maar wel dat bepaalde emoties op bepaalde plekken tijdens de reis dominant kunnen zijn. Het begrip reizigerstypen suggereert niettemin dat het gaat om groepen reizigers die de treinreis verschillend ervaren. Als dat waar is, zal bij een bepaalde groep reizigers een set motieven, normen en waarden dominant zijn. Bij de verbeelding van de behoeften en drijfveren wordt soms ook sluipenderwijs overgeschakeld op zo'n *leefstijl*-achtige benadering (o.a. *Puur Ruimte*, 2005). Dat gebeurt ook als de NS het voorstel lanceert om een innovatieve dubbeldekstrein te laten rijden met daarin voor vier van de zes segmenten aparte ruimtes: aparte wagons ontworpen voor gemakzoekers, functionele planners, individualisten en gezelligheidszoekers (Broekhoff, 2008).

De NS beperkt zich vooralsnog tot een indeling in behoefte-segmenten waarbij behoeftetypen zich onderscheiden door een hang naar interactie/afzondering, rust/drukke, zekerheid/uitdaging, etc. Deze manier van indelen verschilt echter weinig van een tweede benadering uit de wereld van de consumentenproducten die uitgaat van belevingsgroepen met dezelfde normen en waarden. Het model van TNS NIPO waarop de NS haar reizigerstypen baseert, vertoont opvallende overeenkomsten met het BSR-model van The SmartAgent Company. De twee dimensies die TNS NIPO hanteert (introvert versus extravert en sociaal versus individueel) worden ook door SmartAgent gebruikt om herkenbare groepen te kaderen. Ook SmartAgent onderscheidt op basis van een sociologische as de mate van collectief of privacygericht oftewel groeps- versus ego-georiënteerd gedrag en op basis van een psychologische as de mate van extravert versus introvert. Het bureau werkt met vier kwadranten die elk een verschillende kleur hebben (rood, blauw, geel en groen). Die groepen vertonen overeenkomsten met de kwadranten van het TNS NIPO model. De rode groep heeft bijvoorbeeld dezelfde kenmerken als de levensverrijker uit het TNS NIPO model.

Over de toepassing van het begrip belevingsgroepen (of leefstijlen) op de woningmarkt vindt al tien jaar lang een discussie plaats (Nio, 2010). Er worden vooral vragen gesteld over de betekenis van een indeling in belevingsgroepen voor een aan te bieden product. De link met beleving is eenvoudiger te leggen binnen consumptiegoederencategorieën waar sprake is van sterke merken, zoals tijdschriften of auto's, dan bij complexe producten als een woning of een treinreis. Op de woningmarkt is de beleving lastig meetbaar omdat bij de keuze van een woning en een woonplek, de verschillende actoren in een huishouden vaak tegenstrijdige waarden aanhangen en omdat de woningkeuze sterk bepaald wordt door budgetten. Op de mobiliteitsmarkt kan het onderzoeken van de beleving lastig zijn omdat vervoersmiddelen als de trein een collectieve voorziening zijn. De kritiek op de segmentatiemodellen is dat er teveel nadruk ligt op waarden en preferenties en te weinig op feitelijk gedrag. Bovendien kan binnen waardenclusters een enorme diversiteit bestaan waardoor de modellen de complexiteit, de gelaagdheid en de veranderlijkheid van de dagelijkse werkelijkheid reduceren tot sjablonen. Het is dus de vraag of een leefstijlenbenadering nuttig kan zijn voor het traceren van de ervaring van het reizen per trein en of deze voor de NS een interessante aanvulling kan betekenen op het onderzoek naar behoeftesegmenten. Definities van leefstijlen variëren van smal tot breed. Terwijl de leefstijldefinitie van Smartagent zich vooral toespitst op waarden, gaat het bij wetenschappelijke definities van leefstijlen altijd om meer dan alleen stijl, emotie of waarden. Men probeert ook het feitelijke gedrag een plek te geven in een definitie van leefstijlen. De VROM-raad heeft leefstijlen daarom gedefinieerd als consumptie-, activiteiten- en waardenpatronen die specifiek zijn voor bepaalde groepen (2009). Toegepast op het openbaar vervoer ligt het voor de hand om te spreken over *mobilitiestijlen*.

Er is nog een derde, meer voorspellende en dynamische manier om met de kwalitatieve dimensie van het reizen om te gaan en waarbij het begrip leefstijl (als een set preferenties en feitelijk gedrag) centraal staat. Zo wijst een recent advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat (2010) op het belang van leefstijlen bij het bepalen van de veranderende vraag naar mobiliteit. De Raad refereert aan het *mentality-model* van het bureau Motivaction dat uitgaat van een onderverdeling van de samenleving in traditionele, moderne en postmoderne waarden. Daarmee bouwt Motivaction voort op het onderscheid in cultureel en economisch kapitaal van Bourdieu, in tegenstelling tot het Needscope-model dat volgens de marktonderzoekers van TNS NIPO uitgaat van de archetypen van Jung. Het model van Motivaction levert acht sociale milieus op met overeenkomstige basiswaarden en oriëntaties. De sociale milieus (met benamingen als traditionele burgerij, nieuwe conservatieven, kosmopolieten en post-materialisten) zijn bepaald op basis van sociaal-economische status en drie waardenoriëntaties. Elk milieu kent een eigen leefstijl en leefpatroon dat tot uiting komt in concreet mobiliteitsgedrag. De Raad probeert uit dit leefstijlenverhaal trends te

destilleren die van belang zijn als maatschappelijke ontwikkelingen. Zo is de prognose dat de Nederlandse bevolking steeds hedonistischer, pragmatischer, assertiever en zelfgerichter zal worden. Men zal meer gericht zijn op het eigen persoonlijke leven, op het hier en nu en op het opdoen van nieuwe ervaringen. Waarden als volgzzaamheid, gehoorzaamheid, solidariteit, reflectie en maatschappelijke betrokkenheid zullen minder vanzelfsprekend worden. Ook is een toenemende oriëntatie op nieuwe technologie en media- en beeldcultuur te voorzien. De voorspelling van mobiliteitsgedrag op basis van deze leefstijlbenadering is dat de auto niet aan status zal inboeten maar dat in 2040 eerder meer mensen een auto zullen gebruiken, dat gemak belangrijker wordt en dat minder mensen het aantrekkelijk zullen vinden om samen te reizen. Volgens de Raad bieden deze trends meer aanknopingspunten voor de fiets en de auto dan voor het openbaar vervoer; immers, de leefstijlgroepen die sterker gericht zijn op de auto dan op het openbaar vervoer nemen in omvang toe. De opgave is volgens de Raad om OV-reizigers in toenemende mate de mogelijkheid te bieden op een individualistische manier met het openbaar vervoer te reizen: Vanuit het beleid zou aandacht uit kunnen gaan naar de ontwikkeling van bus-, tram- en treinvervoer in de richting van mengvormen die het onderscheid tussen collectief (openbaar) vervoer en individueel vervoer doen vervagen. Hierbij kan gedacht worden aan geïndividualiseerd vervoersadvies (dat de suggestie wekt van autonomie), flexibele abonnementsformules, coupés die meer privacy bieden en ketenmobiliteit (p.66).

Een belangrijke vraag voor dit essay is wat nu eigenlijk de relevantie is van de verschillende benaderingen van reizigerstypen voor de trein en voor het traject dat men aflegt. Uit de segmentaties blijkt dat diverse groepen het reizen, de stations en de trein verschillend kunnen ervaren maar ook dat de beleving van het reizen per trein aan het veranderen is. Deze veranderende ervaring, bij groepen reizigers die in omvang toenemen, is een ontwikkeling waarop ingespeeld kan worden. Toch gaat er nog iets vooraf aan die beleving en dat is wat reizigers feitelijk doen in de trein en tijdens het reistrajec van deur tot deur. Het gaat dan om de dagelijkse routines en de rituelen die betekenis geven aan de route. Het station en de treinwagon bestaan ook uit een verzameling mensen waarvan het gedrag aan bepaalde regels onderhevig is. De ruimte van de trein is per definitie een ruimte waar sprake is van heterogeniteit. Reizigers met verschillende achtergronden, herkomsten en reismotieven zitten naast en tegenover elkaar. Als de heterogeniteit van deze massa een feit is, dan is het vooral de vraag hoe de verschillende typen reizigers omgaan met deze sociale verschillen en deze publieke ervaring. De diverse groepen kunnen zichzelf niet uitselecteren per wagon of compartiment zoals bij andere consumentenmarkten waar verschillende merken groepen consumenten met elkaar verbinden. Daarom is het van belang dat aan elke segmentatie of typering een beschouwing vooraf gaat op de trein als plek en op de reis als route.

Het spoor als publieke ruimte

De treinreis is het schoolvoorbeeld van de moderne ervaring waarbinnen een grote verscheidenheid aan sociale en etnische klassen en leeftijds-categorieën met elkaar geconfronteerd wordt. De culturele betekenis van openbare vervoersmiddelen zoals de trein, kan dan ook worden beschouwd in het licht van de stedelijke leefwijze die gekenmerkt wordt door onpersoonlijke, vluchtige en oppervlakkige contacten. De Duitse socioloog Simmel reflecteerde hier als een van de eersten op: *Vóór het verschijnen van bussen, treinen en trams in de negentiende eeuw, bevonden mensen zich niet in situaties waarin zij minuten- of urenlang naar elkaar konden of moesten kijken zonder tegen elkaar te praten*. Mensen kunnen zich in de stad en met name in het openbaar vervoer alleen staande houden door zich een zakelijke en gereserveerde houding aan te meten. In trams, treinen, bussen, winkels en hotels, in café's en op straat spreken onbekenden zelden met elkaar. In de voertuigen en ruimtes van het openbaar vervoer verblijft men, net als wanneer men in de stad verblijft, temidden van vreemden, mensen met een andere levenswijze en achtergrond, die op verschillende manieren gebruik maken van de stedelijke ruimte. De trein is bij uitstek de ruimte waar men geconfronteerd wordt met sociale verschillen en dat betekent ook dat men afstand probeert te creëren. *Large numbers of passengers that were complete strangers to one another were packed together in enclosed spaces. Very soon, they started developing new ways of maintaining social distance* (Urry, 2000).

Sociale verschillen tussen passagiers in de trein kunnen op diverse manieren worden ervaren, afhankelijk van de culturele context en de maatschappelijke ontwikkelingen. De geschiedenis van de spoorwegen laat zien dat verschillen tussen sociale klassen bepalend zijn geweest voor de beleving van sociale afstand. Deze afstand is ook geformaliseerd met treinwagons voor verschillende klassen. In een standenmaatschappij wordt die noodzaak sterker gevoeld dan in een gedemocratiseerde samenleving als de onze. Verschillen kunnen ook worden ervaren als er sprake is van conflicterende betekenissen, van confrontaties tussen bijvoorbeeld mannen en vrouwen (met aparte wagons voor vrouwen in sommige grote Aziatische en Zuid-Amerikaanse steden), tussen etnische meerderheden en minderheden. Passagiers lijken tegenwoordig ook gevoelig te zijn voor subtielere verschillen zoals verschillen in leefstijl.

Wat gebeurt er precies in de trein als publieke ruimte? Het gezelschap in de trein lijkt op het eerste gezicht een anoniem gezelschap waarvan de leden geen relaties met elkaar onderhouden. Toch is er altijd sprake van subtiele communicatie. Mensen reageren op elkaar, ook als ze niet met elkaar praten. De antropoloog Augé omschrijft dit soort paradoxale situaties in het openbaar vervoer treffend als *collectivity without festival and solitude without isolation*: in een relatief kleine ruimte zit een grote diversiteit aan mensen met ieder een eigen bestemming. Het is een micro-samenleving; tussen de passagiers ontstaat een spel van kijken en

bekeken worden. Doordat ze fysiek met elkaar geconfronteerd worden, is het openbaar vervoer ook een sociaal laboratorium. Mensen ervaren de fysieke nabijheid van vreemden op verschillende manieren. Soms kan die nabijheid bedreigend zijn, bijvoorbeeld 's avonds laat wanneer er weinig mensen van de trein of tram gebruik maken. Op andere momenten is ze spannend en zelfs romantisch, getuige de oproepen in het voormalige NS-tijdschrift *Rails*.

De manier waarop mensen zich in de trein gedragen is onderhevig aan een aantal regels die ook van toepassing zijn op hun gedrag in de publieke ruimte. Volgens de socioloog Erving Goffman is de belangrijkste regel *civil inattention* (beleefde onoplettendheid). Dit begrip is bij uitstek van toepassing op de publieke dimensie van het spoor. Goffman gebruikt het om aan te geven hoe onbekenden met elkaar omgaan. Ze bewaren een bepaalde afstand waarmee ze elkaars privacy respecteren. Als ze elkaar bij de ingang van de trein of in het gangpad passeren, kijken ze elkaar zonder enige vorm van herkenning kort aan. Vervolgens wenden ze hun blik weer af, om elkaar niet in verlegenheid te brengen. Ook als men zit, staart men elkaar niet aan. Het is een manier om te laten merken dat men de andere aanwezigen in de trein heeft gezien maar geen bijzondere belangstelling voor ze koestert. Het is een vorm van hoffelijkheid die stedelingen, en in dit geval reizigers, in het sociale verkeer betuigen om te laten zien dat ze geen reden hebben om de bedoelingen van hun medereizigers te wantrouwen of om bang voor ze te zijn, maar ook om te laten zien dat ze zelf geen agressieve neigingen hebben of de behoefte voelen om anderen te vermijden.

Mensen kijken op een bepaalde manier naar elkaar in de trein. Twee zaken houden ze daarbij bezig: hoe ze overkomen en hoe ze informatie kunnen vergaren. Dit zijn gecompliceerde sociale activiteiten waarbij verschillende mensen gebruik maken van verschillende strategieën. Het draait allemaal om *impression management*; het beheren en manipuleren van informatie over jezelf. Presentatie speelt daarbij een belangrijke rol: mensen vragen zich af hoe ze op anderen overkomen en wat voor effect hun aanwezigheid op ze heeft. Via een *personal front* brengt men een bepaald aspect van de eigen identiteit voor het voetlicht in de vorm van een optreden (bijvoorbeeld op het gangpad of bij de uitgang). Informatie over de ander wordt op drie manieren verkregen: via zijn uiterlijke verschijning (kleding, haardracht), via de wijze waarop hij zich gedraagt (lopen, eten, staan, praten, zitten) en via de omgeving waarin iemand zich bevindt (de route van de trein, bijvoorbeeld, is een aanwijzing van waar men naar toe gaat). Treinpassagiers plaatsen hun medereizigers in een sociale context door deze aspecten te observeren. Ze categoriseren ze en formuleren verwachtingen omtrent hun aanwezigheid om te kunnen anticiperen op hun gedrag en om de situatie waarin ze verkeren te beïnvloeden. Het kijken krijgt een reflexief karakter als mensen het gedrag van anderen niet als vanzelfsprekend ervaren. De tijdsduur van het kijken is mede bepalend voor de betekenis van de visuele betrok-

kenheid. Als reizigers langdurig in dezelfde wagon verblijven, kunnen ze andere reizigers nauwkeuriger en uitgebreider bestuderen. Net als het station is de trein een publieke ruimte, een plek waar sprake is van confrontatie met vreemden waar men anderen kan observeren en kan leren duiden (Nio, 2009).

Aangezien civil inattention een delicate vorm van gedrag is, mogen we verwachten dat mensen zullen proberen om de eisen die aan dit gedrag worden gesteld, te omzeilen, bijvoorbeeld door een zonnebril te dragen of door andere reizigers vanuit de ooghoeken te bekijken. Op die manier kunnen ze een oordeel over hen vormen zonder zelf beoordeeld te worden. Een andere beproefd recept om informatie over interessant dan wel irritant bevonden medereizigers in te winnen, is het zgn. *spiegelen*: naar anderen kijken via de weerkaatsing in de ramen. Een treinreis kan aangenaam en opwindend zijn, juist omdat men niet bij voorbaat weet naast dan wel tegenover wie men zal zitten; men kan altijd toevallig iemand zien die nieuwsgierig maakt. En als de ogen elkaar kruisen, even maar, dan kan dat een gevoel van opwinding teweeg brengen. De trein kan dus ook een 'warme' ruimte zijn waar terloopse contacten en ontmoetingen plaatsvinden. Om zakelijk of romantisch contact te zoeken, moet men de civil inattention-regel doorbreken. Men vraagt aan een medepassagier hoe ver het nog is naar een station of blijft een ander te lang aanstaren.

De Belgische antropologe Soenen heeft een etnografische studie verricht naar het gedrag van reizigers in een Antwerpse tram waarin ze aantoonde dat de regel van beleefde onoplettendheid vaak doorbroken wordt. Er kan dus wel degelijk sprake zijn van kortstondige en vluchtige contacten. Deze ontstaan met name via kleine kinderen maar bijvoorbeeld ook dankzij extraverte personen (open persons) die makkelijk een praatje maken. Soenen constateert dat een gedeelde ervaring – een onverwachte gebeurtenis of een vertraging – ook aanleiding kan zijn voor een gesprek tussen trampassagiers. Al deze situaties lijken ook op de trein van toepassing; toch is het publieke domein van een treinwagon anders dan dat van een tram, metro of een vliegtuig. Het is lastig om precies te bepalen waarin dit verschil schuilt. De afstanden die met de metro en tram worden afgelegd, zijn korter. In de tram is de kans op contact soms groter. Bovendien verschillen treinreizen onderling sterk, afhankelijk van de route en het tijdstip.

De ruimte van de trein functioneert net als die van een metro of die van een tram als een specifieke sociale ruimte met eigen regels, codes en gewoonten. Alle inzittenden dienen zich te voegen naar de regels; hun gedrag wordt bepaald door codes die de aanvankelijk gedifferentieerde groep omvormen tot een homogene groep reizigers. Toch worden reizigers niet volledig gedresseerd door deze codes en regels. In de trein kunnen ze ook hun eigen sfeer creëren. Van belang voor de sociologische dimensie van de trein is dat er een onderscheid gemaakt

kan worden tussen een publieke, een parochiale en een private sfeer (Lofland, 1998). De publieke sfeer is de treinwagon als ruimte waar sprake is van beleefde onoplettendheid tussen onbekenden en waar alle vreemden in principe gelijkwaardig zijn. Een privé-sfeer creëert een reiziger als hij mobiel telefoneert of anderszins gesprekken voert die anderen buitensluiten, bijvoorbeeld wanneer hij met een familielid of een goede vriend(in) reist. De parochiale sfeer is het domein van een relatief homogene groep. Hiervan spreekt men wanneer er een zekere gemeenschappelijkheid bestaat tussen de reizigers omdat het (relatief) bekenden van elkaar zijn, zoals collega's, een groep scholieren of een reisgezelschap. De omgangsregels worden dan gedragen door deze bepaalde groep. De parochiale sfeer is net iets opener dan de private sfeer; als mede-reiziger wordt men relatief eenvoudig gedoogd als men in het parochiale domein van een groepje mensen belandt dat samen reist en met elkaar in gesprek is. Deze parochiale sferen komen vaker voor in treinen met veel scholieren of in de lange-afstandstreinen zoals de Thalys dan in forensentreinen.

In een treinwagon is het doorgaans onmogelijk om een automatisch selectieproces van typen reizigers te doen ontstaan. Je bent afhankelijk van de aan- dan wel afwezigheid van vrije zitplaatsen en overgeleverd aan degene die besluit om naast je te komen zitten. Reizigers zetten het publieke domein naar hun hand en creëren een parochiaal of een privaat domein. Het private domein is dan als het ware een *private bubble* of een *privacyschild* in het publieke domein van de trein. Door zo'n bubble of schild op te werpen, creëren mensen meer afstand ten opzichte van elkaar. De nabijheid van medepassagiers kan wrijving opleveren, bijvoorbeeld als twee luidruchtige gezelligheidszoekers gaan zitten naast een individualist die een boek probeert te lezen. Op zo'n moment zie je vaak dat mensen de regel van de beleefde onoplettendheid doorbreken door activiteiten te ondernemen die sociale afstand creëren en maximale privacy afdwingen. De individualist zal bijvoorbeeld muziek gaan luisteren op zijn iPod of gesprekken voeren met bekenden via zijn mobiele telefoon. Hij kan zijn terrein ook afbakenen middels een afwerende lichaamshouding of door voorwerpen als een jas of een tas op de lege stoel naast zich te leggen. Dit zijn actievere manieren van afstand creëren dan het lezen van een boek of het afwenden van het hoofd door uit het raam te kijken.

De ruimte in de trein is, net zo min als willekeurig welke andere publieke ruimte, geen neutrale sociale ruimte. De betekenissen die aan deze ruimte worden toegekend, verschillen niet alleen per reiziger maar ook per route en per tijdstip. Tijdens spitsuren, als veel reizigers moeten staan, beleeft men de ruimte anders dan op rustige momenten. De treinreis maakt onderdeel uit van de sleur maar kan mensen ook verlossen uit hun dagelijkse routines. Voor de een is de trein een bedreigende plek, voor de ander een plek met romantische connotaties. Een reis kan de sociale verschillen tussen passagiers overbruggen maar ook bevestigen.

De tolerantie in de gereguleerde ruimte van de trein kan groter zijn dan in andere publieke ruimtes; alle passagiers zijn immers gebonden aan een aantal regels en wie zich daar niet aan houdt, krijgt een vermaning of een boete van de conducteur. In een volle metro kan een dronken zwerver staan schreeuwen zonder dat iemand er wat van zegt. Dit is niet te wijten aan onverschilligheid van de medereizigers; eerder doen zij alsof de ander niet bestaat (*non-person treatment*). Anderzijds leidt de onvermijdelijke fysieke nabijheid van andere reizigers in de trein vaak tot kleine irritaties. De mogelijkheid om geconfronteerd te worden met ongewenste groepen, is een van de redenen dat in het openbaar vervoer geen afspiegeling meer zit van de Nederlandse bevolking. Een deel van de middenklasse maakt in Nederland vooral gebruik van privévervoer. De auto is dikwijls niet alleen sneller, men gebruikt hem ook om vreemdelingen te vermijden. Het publieke karakter van het openbaar vervoer met haar diversiteit aan gebruikers wordt door sommige groepen als bedreiging ervaren.

De afgelopen 20 jaar zijn twee ontwikkelingen van grote invloed geweest op het publieke karakter van de trein. De eerste ontwikkeling kwam 20 jaar geleden op gang met de komst van de walkman; die bood reizigers de mogelijkheid om een grotere afstand te scheppen door een symbolisch schild van privacy om zich heen te bouwen. De reiservaring is sterk veranderd sinds de introductie van draagbare elektronische apparatuur als laptops, iPods en mobiele telefoons. De precieze invloed van deze apparatuur op het gedrag en de ervaring van reizigers en op de regel van de beleefde onoplettendheid in de trein is nog niet uitgebreid onderzocht. Wel zijn er discussies gaande over de veranderde betekenis van de publieke ruimte als gevolg van de digitalisering. Deze ontwikkeling zal ook effect sorteren in de trein omdat steeds meer reizigers mobiel bellen of internetten, met als gevolg dat ze in twee systemen tegelijk verkeren: in het netwerk van het spoor en in de digitale ruimte. De treinwagon wordt een hybride ruimte. In de trein zelf kijkt men echter minder om zich heen; er wordt steeds minder oogcontact gemaakt. Ook is er een tendens zichtbaar richting een verdere privatisering van het reisgedrag in de trein die vergelijkbaar is met de privatisering van het publieke domein in het algemeen: via privatiseringsstrategieën vermijden reizigers zo veel mogelijk contact met andere passagiers.

Een tweede ontwikkeling is dat reizigers hoe langer hoe meer gesteld raken op comfort. Comfort heeft zowel een sociale als een ruimtelijke dimensie. De meeste reizigers vinden het storend als ze naast iemand zitten die hard praat of naar zweet stinkt. Reizen met het openbaar vervoer brengt het 'risico' met zich mee dat men geconfronteerd wordt met minder aangename situaties. Reizigers accepteren niettemin een zekere mate van heterogeniteit in de trein als aan een aantal voorwaarden is voldaan. Men moet vertrouwen hebben in het goede verloop van de treinreis en in andere passagiers. Van belang voor dat vertrouwen zijn vooral basisvoorwaarden als veiligheid, punctualiteit, de plaatsing

en het formaat van de stoelen, de mogelijkheid om een koffer op te bergen, opgeruimde vuilnisbakken en schone ramen, stoelen en toiletten. Steeds meer reizigers zullen behoefte hebben aan meer comfort zoals WiFi-verbindingen in alle treinen.

Wat betekent een doelgroepenbenadering voor de inrichting van de trein? Als we deze aanpak consequent doordenken, zouden we aparte ruimtes moeten creëren voor verschillende mobiliteitsstijlen of aparte wagons voor de gezelligheidszoeker, de statuszoeker, de functionele planner en de gezelligheidszoeker. Dit zou kunnen betekenen dat het onderscheid tussen eerste en tweede klas, dat gebaseerd is op een 'harde' variabele als klasse maar ook tegemoet komt aan de leefstijlgroep van de statuszoekers, verdwijnt. Een relatief recent maar inmiddels wel ingeburgerd onderscheid is dat tussen 'normale' coupés en stiltecoupés. Ook al lijkt in de praktijk niet iedereen zich wat aan te trekken van deze scheiding, men kan andere passagiers er wel altijd op aanspreken dat ze minder luid moeten praten.

Een letterlijke vertaling van de (weinig eenduidige) behoeften van de reizigerstypen naar een bepaalde inrichting van de trein is lastig. Er is geen één-op-één-relatie tussen een reizigerstype en de wijze waarop men de ruimte van de trein en de medepassagiers beleeft en tegemoet treedt. Een gezelligheidszoeker vindt gezelligheid ook wel bij zijn eigen reisgenoten of via mobiele apparatuur waarmee een private bubble te creëren valt. Door de schaarste aan zitplaatsen is een uitsortering van mobiliteitsstijlen per treinwagon ook niet te handhaven. Als we willen dat de treinreis zich onderscheidt van een rit per metro of tram (waar met minder comfort genoeg wordt genomen), dan is het noodzakelijk algemene condities te creëren om tegemoet te komen aan eisen die het merendeel van de mobiliteitsstijlen met zich meebrengen zoals comfort en de mogelijkheid om een schild van privacy op te werpen. Dat betekent niet alleen dat de zitplaatsen niet te krap moeten zijn, maar ook dat een trein schone ramen heeft en over een wc beschikt en dat volle prullenbakken worden geleegd. Differentiatie tussen verschillende soorten zitplaatsen krijgt in de meeste treinwagons vorm in een gevarieerde opstelling: twee zitplaatsen op een rij naast elkaar en vier tegenover elkaar. Tussen de opstelling van zitplaatsen en de diverse mobiliteitsstijlen bestaat echter geen eenduidige relatie. De keuze voor een bepaald soort zitplaats (op een rij of tegenover elkaar) is niet afhankelijk van het feit of men een gezelligheidszoeker of een individualist is; deze wordt vooral bepaald door het aantal mensen met wie men reist. Het gaat er vooral om dat reizigers in het publieke domein van de trein hun eigen sfeer kunnen creëren.

Het spoor als traject

In een netwerksamenleving worden goede en snelle verbindingen steeds belangrijker: de factor tijd is bepalend voor de ervaren afstand. De routes die men in het dagelijks leven aflegt, worden complexer doordat men een grote variëteit aan plekken bezoekt. Het openbaar vervoer per trein is handig wanneer men van of naar een knooppunt reist (een stadscentrum of een knooppunt van netwerken), maar niet iedereen woont of werkt in de buurt van een station. Veel huishoudens bestaan uit taakcombineerders met kinderen. Zij zijn zeer mobiel en bij hen knellen tijdsproblemen tijdens het overbruggen van afstanden. Ze reizen kris-kras door regio's, van keten naar keten en als ze voor het openbaar vervoer kiezen, vereist dat veel voor- en natransport. De flexibilisering van de arbeidsmarkt betekent dat mensen meerdere werkplekken hebben. Om een dergelijk dagelijks leven vlot te kunnen organiseren (op tijd op het werk zijn, zakelijke afspraken langslopen, kinderen brengen en halen, boodschappen doen, op tijd thuis komen), blijft de auto voor velen een handig individueel vervoermiddel.

Toch wordt ook de trein steeds belangrijker in een netwerksamenleving waar verplaatsingen zo efficiënt mogelijk moeten plaatsvinden. Dat heeft voor het spoor twee gevolgen. Enerzijds gaan stations en hun omgeving een steeds centralere rol spelen in het leven van de reiziger. Stations zijn niet langer alleen multimodale transportknooppunten, het worden complete (ontmoetings)centra met kantoren, winkels en horecageleenheden (Bertolini, 2006). Door activiteiten op en rond stations met elkaar te combineren, kunnen reizigers eveneens tijd besparen. Anderzijds biedt de ruimte van de trein zelf de mogelijkheid om er diverse activiteiten te verrichten en tijd te besparen.

De auto biedt een grote mate van individuele flexibiliteit en privacy; men beweegt zich voortdurend in een privé-cocon door het stedelijk veld. De trein biedt minder flexibiliteit maar wel de mogelijkheid om naast het reizen andere activiteiten te verrichten. De vraag is hoe de treinreis als traject met een publiek karakter zich verhoudt tot het private vervoer per auto en hoe de trein de concurrentie met de auto kan aangaan. Dat is een vraag naar de feitelijke organisatie van het reizen per trein van deur tot deur, maar ook een vraag naar de ervaring van het traject dat men aflegt. Een beschrijving van die ervaring kan minder dan een beschouwing over het publieke domein van het station of de trein leunen op een bestaand en samenhangend sociologisch vertoog. Planologen, geografen en sociologen krijgen wel steeds meer aandacht voor de betekenis van mobiliteit. Ze vatten verplaatsing ruimer op dan puur als beweging tussen plekken, uitgedrukt in tijd; ook de betekenisvolle ervaring van de verplaatsing wordt van belang geacht. Men komt ergens vandaan en gaat ergens naar toe (reisgedrag is *intentioneel*); men bevindt zich ergens en ervaart daar het verstrijken van de tijd. Mobiliteit wordt niet alleen gepraktiseerd, maar ook lichamelijk en geestelijk ervaren. *Movement is made up of time and space. It is the spatialisation of time and the temporalisation of space* (Cresswell, 2006).

Hoe wordt de treinreis van deur tot deur als traject ervaren? Michel de Certeau heeft gesteld dat de reis beschouwd kan worden als een ruimtelijke praktijk of spatial story. Maar omdat het spoor een netwerk is dat op zijn beurt weer op andere netwerken en ruimtes is aangesloten, is er sprake van een heterogene ruimtebeleving waarin de verschillende ruimtes niet gesynthetiseerd, maar na elkaar doorlopen worden: *Wie in een of andere Randstadswijk de deur uitgaat, begeeft zich niet van het private in het publieke, van de plaats waar 'ik' woon naar de plaats waar 'wij' wonen en waarin het individuele wonen is opgenomen, maar van het private wonen in een ruimte die van iedereen en van niemand is.* De ruimte verbrokkelt inhoudelijk en in de beleving, aldus de filosoof Verschaffel. *Ze is gemaakt van zeer verscheiden en niet gehiërarchiseerde ruimtes: naast elkaar liggen het hele gamma van dienstruimtes, met hun eigen sfeer en codes.* Door de opkomst van draadloze media is de dagelijkse ervaring nog gelaagder geworden. In de stedelijke openbare ruimte en binnen netwerken zoals het spoor maakt menigeen nu gebruik van elektronische communicatienetwerken waardoor diverse soorten ruimtes naast en over elkaar heen komen te liggen. Het reistraject van deur tot deur wordt gekenmerkt door de discontinuïteit en de multipliciteit die typerend zijn voor hybride ruimtes (Kluitenberg, 2006).

Vanuit dit perspectief op het spoor als traject is het niet alleen de ruimte van de treinwagon en het spoor als samenhangend netwerk of systeem die er toe doet; ook andere plekken zoals het treinstation met haar voorzieningen en het perron zijn van belang, evenals het geheel van locaties die samenhangen met het voor- en natransport en de overgangszones of breukvlakken tussen de verschillende vervoerssystemen of modaliteiten. Tijdens de reis vinden er voortdurend transitieplaatsen plaats tussen verschillende ruimtelijke domeinen en publieke sferen. Hoe gaan reizigers hiermee om en hoe ervaren ze deze fragmentatie? Soms ligt het reistraject geheel vast en maakt het deel uit van de dagelijkse routine zoals bij forensen het geval is, op andere momenten is men niet vertrouwd met het traject en de stations. De ervaring van een ruimte tijdens de route zal worden bepaald door de ervaring van de tijd die men er moet doorbrengen. De ervaring van tijd en ruimte zijn daarom tijdens de reis onlosmakelijk met elkaar verbonden. De beleving van de reis zal ook verschillen per reizigersgroep. Hier komt opnieuw de relevantie van mobiliteitsstijlen om de hoek kijken.

Het lijkt erop dat het onderscheid tussen verschillende mobiliteitsstijlen relevantie heeft voor het gehele reistraject (en voor het stationsgebouw). De verschillende reizigerstypen bereiden zich op uiteenlopende manieren voor op de reis; ze hebben uiteenlopende intenties, uiteenlopend reisgedrag en uiteenlopende ervaringen. Als we het feitelijke reisgedrag een plek willen geven in een typering van reizigers, is een andere indeling in reizigerstypen mogelijk waarbij niet het Needscope-model van TNS NIPO de basis vormt maar de mobiliteitsstijlen en bewegingsmotieven van pendelaars, zakenmensen, toeristen, scholieren en

recreanten (zie bv. Boelens, 2002). Bij de reis als traject zijn niet alleen emoties bepalend; behoeften op basis van feitelijke sociaal-ruimtelijke praktijken spelen een nog wezenlijker rol. Dat is een dilemma die elke toepassing van het begrip leef- of mobiliteitsstijlen met zich meebrengt. In het geval van forensen en scholieren is het bijvoorbeeld van belang om te kijken op welke manier de reis deel uitmaakt van dagelijkse routines. Een station is pas een knooppunt in iemands dagelijkse netwerk als het ook logisch of gemakkelijk is om hier dingen te combineren met het oog op zijn of haar activiteiten.

Het spoorwegstelsel is op een samenhangende wijze georganiseerd en gereguleerd. Bezien vanuit de infrastructuur van het transportnetwerk is het spoor misschien geen leefruimte maar wel een ervaringsruimte: *het metrostation, de trein, luchthavens, benzinestations zijn 'niet-plaatsen* (Augé). Ze zijn het tegenovergestelde van een 'plek'; *atopische ruimtes gevuld met een mix van sterke nieuwe gewaarwordingen en van verleidelijke en licht beangstigende ervaringen. Van snelheid, van anonimiteit, van behendigheid, en van risico* (Verschaffel). Door gebruik te maken van de trein begeeft men zich in een gesloten orde, waar illusies in stand kunnen worden gehouden en waar gemijmerd kan worden: *Here rest and dreams reign supreme. There is nothing to do, one is in the state of reason... The 'speculative' returns, located in the very heart of the mechanical order. Contraries coincide for the duration of a journey* (Michel de Certeau). De ruimtes van het netwerk hoeven vanuit het perspectief van de gebruikers geen non-places te zijn. Een ruimte krijgt altijd betekenis wanneer hij gebruikt en beleefd wordt en daarom rouleren in de sociologie begrippenparen als plaats en ruimte, *space* en *place*, geplande en geleefde ruimte. Een abstracte fysieke ruimte kan via menselijk handelen veranderen in een betekenisvolle subjectieve ruimte, een zogenaamde geleefde ruimte of plaats. Vanuit het perspectief van de reiziger kan de ruimte in het netwerk oplichten als plek die van betekenis is in de alledaagse route. Ruimtes kunnen echter ook non-plekken blijven, zoals een winderig perron 's avond laat.

Als reizigers hun dagelijkse trajecten van deur tot deur in kaart zouden brengen, zouden we pas echt iets te weten komen over de ervaring van het spoor. Dankzij technologische ontwikkelingen kunnen reizigers zich ook in de trein meer gaan thuisvoelen. Door reizigers tekeningen van het traject te laten maken en daarover met ze in gesprek te gaan, zal duidelijk worden waar en hoe ze overgangen of subtiele scheidslijnen in en tussen de vervoerssystemen ervaren.

In het vervoersnetwerk zelf zal er vooral op twee plaatsen een overgang of een breuk in het traject worden aangewezen. Ten eerste op knooppunten binnen het spoornetwerk zelf, bijvoorbeeld op stations waar overstapt wordt, met als gevolg dat men tijdens het wachten op een volgende trein de tijd moet zien door te brengen op het perron of in het station. De tweede breuk bevindt zich tussen het netwerk van het

spoor en andere vervoersmodaliteiten (bus, metro, tram, auto, fiets). De reiziger verlaat het station en komt in een ander reisdomein met andere codes terecht en moet zich opnieuw oriënteren. Het stationsplein met de andere modaliteiten confronteert de reiziger ook met de enigszins onvoorspelbare werkelijkheid van het stadsplein. Behalve de treinreis, het voor- en natransport en het wachten daarop, lijken de overgangen in het systeem zelf en de breukvlakken met andere systemen bepalend voor de ervaring van het reizen. Snelheid, gemak, veiligheid en een schone omgeving kunnen die breuken soepeler laten verlopen, maar ook nieuwe verworvenheden als de OV chipkaart en Wi-Fi dragen bij aan een positieve reiservaring. De vraag is vervolgens of reizigers op het traject nog andere belangrijke fricties ervaren.

De reis kan voor elke reiziger opgedeeld worden in verschillende schakels die getypeerd kunnen worden aan de hand van verschillende ruimtes met elk een eigen karakter. Het gaat om onderscheid tussen drukke en minder drukke plekken, reizen en wachten, gecodeerde en ongecodeerde ruimtes, etc. Het verschil tussen ruimtes en hun overgangen wil ik hier benoemen aan de hand van hun al dan niet publieke karakter. Plekken die men tijdens de route aandoet, zijn te karakteriseren als private ruimte (de woning), publieke ruimte (winkelstraat, park, bushalte) of parochiale ruimte. Een parochiale ruimte is een ruimte voor een bepaalde groep reizigers die zich herkent in deze voorziening. Voorbeelden zijn een truckerscafé langs een snelweg of een ontmoetingsplek als Seats2Meet op een station. Ruim opgevat is een parochiale plek een leefstijl- of smaakgerelateerde plek.

Een reis kan starten in een privaat domein (een woning, een hotelkamer, etc.), een parochiaal domein (een café, een theater, een sportclub, een kantoor) of een publiek domein (een park, een winkelcentrum, een festival, etc.), verloopt via verschillende publieke en reglementeerde domeinen (haltes, het station, het perron en de trein) en eindigt tenslotte weer in een privaat, parochiaal of publiek domein. Meer of minder hectische en gecodeerde ruimtes lopen in elkaar over. Het bezoek aan die ruimtes gaat gepaard met een transitie in en overlap van de verschillende private en professionele rollen die men in de verschillende ruimtes speelt als reiziger, collega, werknemer, ondernemer, klant, etc. Er zijn acht typen ruimtes waar een reiziger zich in kan bevinden tijdens het reistraject vanaf de woning tot aan de eindbestemming: de straat waarover men naar het station loopt of fietst, de halte van de bus, tram of metro, de plekken die verband houden met het voor- en natransport, het stationsplein, de stationshal, de voorzieningen op het station, het perron en de treinwagon. Deze ruimtes zijn niet allemaal even gereguleerd en openbaar; hun verschillende karakters maken dat men de overgang van de ene naar de andere ruimte vaak ook ervaart als een breuk in het traject.

Door de intensiteit van het gebruik en de diversiteit aan gebruikers is de dichtheid aan openbare sferen op en rond het station het grootst. Groepen reizigers met verschillende mobiliteitsstijlen beleven deze publieke ruimte verschillend. Sommige reizigersgroepen bewegen zich makkelijk in het publieke domein. Ze waarderen de anonimiteit, de drukte en de levendigheid ervan en vinden het station met al zijn prikkels een stimulerende plek. Anderen hebben het gevoel dat ze in diezelfde omgeving op hun hoede moeten zijn; ze zijn onzeker over het goede verloop van de reis en ervaren het publieke karakter van het station eerder als hechtisch of sociaal onveilig.

Behalve de verschillende ruimtetypen spelen ook de wisselingen in tijdsbeleving een belangrijke rol in de reiservaring. Een reiziger wil op tijd de trein halen, de trein moet op tijd vertrekken en aankomen. In de oriëntatie van de reiziger speelt de klok een cruciale rol. De meeste reizigers komen pas tot rust als ze er zeker van zijn dat ze hun trein zullen halen; tot dat moment wil men eigenlijk zo min mogelijk verrast worden. Het omslagpunt naar een meer ontspannen manier van reizen valt vaak samen met het betreden van de treinwagon, maar het kan ook eerder plaatshebben – na het kopen van een kaartje, bijvoorbeeld, of tijdens het wachten op het station. In de trein zijn reizigers overgeleverd aan de reistijd. Die overgave stelt ze in de gelegenheid om te mijmeren, naar buiten te staren of zich bezig te houden met andere activiteiten. In de ervaring van de reiziger verstrijkt de tijd sneller als hij in de trein zit dan wanneer hij op een trein moet wachten. Eenmaal aangekomen op het station van bestemming moet hij zich op weg naar de uitgang opnieuw oriënteren in tijd en ruimte. Met name forensen, zakenmensen en scholieren ervaren op dat moment dat de tijd weer begint te dringen.

Of een plek op het traject als publiek of minder publiek wordt ervaren, hangt samen met de ervaring van de tijd. Men reist liever dan dat men moet wachten. Tijdens de spits is het reizen anoniemer en individualistischer dan tijdens de daluren. Het is vooral tijdens de daluren dat er spontane gesprekken tussen reizigers plaatsvinden. Overdag ervaart men de tijd ook anders dan 's avonds. Kleinere stations zonder personeel willen 's avonds door het gebrek aan reizigers nogal eens non-places worden; oudere mensen zullen dan om die reden minder snel de trein nemen dan overdag. Het is mogelijk om doelgroepen te koppelen aan spitsuren, daluren en avonduren. Hoe het spoornetwerk en de verschillende ruimtes ervaren worden, is dus mede afhankelijk van het tijdstip. 's Avonds kunnen de schakels in het systeem als grotere obstakels en als sociaal onveiliger worden ervaren dan overdag. Men moet dan doorgaans langer wachten met minder mensen op het perron en met slechtere aansluitingen op het na-vervoer.

Het publieke domein is minder dan ooit een eenduidig begrip. Tijdens de reis kan men zich op een plek in verschillende ruimtes tegelijk bevinden waardoor de grenzen tussen privédomein en openbaar domein

vervagen. Doordat ze gebruik maken van draadloze media bevinden reizigers zich in de trein of op het station in twee domeinen of netwerken tegelijkertijd; bovendien kunnen ze zich afschermen van het publieke karakter van de trein. De publieke ruimtes van de verschillende schakels tijdens het reistraject zijn nooit honderd procent openbaar. Er is sprake van een nevenschikking van publieke en semi-publieke ruimtes. Het semi-publieke karakter van die ruimtes (trein, perron, etc.) zit hem eerder in hun gecodeerde karakter (er zijn duidelijke regels waar reizigers zich aan moet houden) dan in hun parochiale – groepsspecifieke – eigenschappen. Treinreizigers moeten het doen met een beperkt aantal parochiale ruimten. Met uitzondering van vergaderplekken en een enkel restaurant of een feestruimte beschikken stations over weinig voorzieningen die een echt parochiaal karakter hebben. De meeste voorzieningen hebben een publiek karakter, al kunnen logo's, inrichting en sfeer voor de verschillende groepen verschillende betekenissen hebben. Voor sommige reizigers vormen dergelijke 'merken' ankerpunten tijdens de reis.

Voor het station als verblijfsdomein is het van belang dat men er comfortabel kan wachten en met anderen kan (af)spreken. Nog beter tegemoet komen aan de behoeften van verschillende groepen reizigers kan de verblijfskwaliteit verder verhogen. De ene groep is immers gesteld op ietwat luxere voorzieningen en rustige vergaderplekken, de andere groep wil wel eens iets nieuws proberen en zich laten verrassen. Een derde groep zoekt net die ene voorziening waarin ze houvast vindt, maar die er misschien niet is. Een vierde groep maakt gebruik van de verschillende winkels en horecavoorzieningen die vertrouwen oproepen. Ook al probeert men de laatste jaren met de branchering in te spelen op verschillende smaken en voorkeuren als het gaat om de voorzieningen op stations (zoals een sushibar of een Starbucks), is het opvallend dat het overgrote deel van de voorzieningen zich bevindt in het middensegment van de grote ketens (Etos, Albert Heijn, Free Record Shop, Burger King, etc.). Het programma is sterk gericht op de bekende en generieke formules in plaats van op niches, verrassende formules en zelfstandige ondernemers die de lokale identiteit van een station kunnen versterken. De treinreis krijgt hierdoor een generiek karakter. Men vertrekt en komt nu aan in stationsruimten met overal dezelfde formules en ketens. Het is lastig om alle reizigers tegelijkertijd op hun wenken te bedienen omdat ze allemaal iets kunnen missen: luxe, verrassing, zekerheid, gemak. Eerder stelde ik daarom dat de opgave om het station als publieke ruimte te versterken eruit bestaat om een evenwicht te vinden tussen vertrouwdheid en verrassing (Nio, 2009).

Routes en scripts

Hoe kunnen we nu met de reis als traject omgaan? De filosoof Peter Peters heeft het over de reis als *passage*. Een passage als spatio-temporele orde ontstaat volgens Peters door niet alleen heterogene elementen op elkaar af te stemmen, maar ook immateriële zoals plaatsmythen. *Kenmerkend voor een passage is dat niet alleen artefacten, ideeën en symbolen op elkaar afgestemd moeten worden, maar ook ruimte en tijd* (p.223). De stadssocioloog Reijndorp noemt het specifieke gevoel dat een route of een vervoerssysteem (in de betreffende tekst is sprake van de metro) kan oproepen *a sense of movement*. In steden als New York en Parijs verbinden publieke vervoerssystemen stedsdelen en verschillende bevolkingsgroepen. Een route kan net als een plek (en het bijbehorende *sense of place*) een bepaalde sfeer, reputatie of 'naam' krijgen.

Maar om zo iets te bewerkstelligen, is het nodig om eerst te weten hoe de ruimtelijke praktijken van de reizigers er tijdens het reistraject uitzien. Het gaat niet alleen om hoe men de reis beleeft, maar ook om wat men feitelijk doet en zou willen doen. De heterogeniteit aan routebeschrijvingen of *travel stories* kan dan in kaart worden gebracht. De manier waarop mensen hun reis als onderdeel van hun dagelijkse leven organiseren – als een keten van activiteiten – zou verkend kunnen worden door per reizigersgroep scenario's te maken. Bij recreanten zien die scenario's er anders uit dan bij dagelijkse gebruikers als forensen, scholieren en zakenmensen. De route of het traject kan dan opgevat worden als een *spatial story* die uitgewerkt kan worden in een script. Elke groep heeft behoefte aan een ander script.

De ene groep geeft de voorkeur aan een snelle en comfortabele reis en luxe voorzieningen op het station. De andere groep houdt ervan om te improviseren en laat zich verrassen. Een derde groep is vooral gesteld op gemak en functionele voorzieningen. Een vierde groep hecht belang aan overzicht, zekerheid en begeleiding. De meeste condities van het reizen zijn niettemin voor alle groepen hetzelfde (veiligheid, punctualiteit, korte reistijden, soepele aansluitingen, comfort en transparante informatie). Als men zo'n scenario als denkmodel hanteert, kan men onderzoeken waar groepen reizigers wrijvingen ervaren en waar schakels ontbreken of voorzieningen op stations en stationspleinen. Wat is er nodig om van stations aangenamere verblijfs- en ontmoetingsruimten te maken? Hoe kunnen digitale ontwikkelingen beter worden toegepast en ketenverplaatsingen op soepele wijze ondersteund worden? Welke ruimte is er voor parochiale voorzieningen op de stations? Terwijl het reisgedrag steeds individualistischer wordt, wijzen maatschappelijke ontwikkelingen erop dat stations in toenemende mate publieke knooppunten worden. Die ontwikkeling kan gefaciliteerd en versterkt worden in de ruimtelijke condities van stationslocaties en door het publieke en commerciële voorzieningenaanbod te versterken en te diversifiëren. Het gaat dan met name om voorzieningen zoals ontmoetingsruimtes, vergaderzalen en werkplekken, WiFi-voorzieningen, locaties voor kinderopvang, winkels voor de dagelijkse boodschappen, afhaaltoko's,

goede fietsenstallingen en standplaatsen voor taxi's en OV-auto's, etc. Als in het openbaar vervoer meer keuzemogelijkheden worden geboden, kunnen mensen niet alleen in de trein, maar ook elders op het traject op een meer geïndividualiseerde wijze reizen. Op die manier wordt een totale mobiliteitsoplossing geboden aan groepen die hier belang bij hebben, terwijl voor individuele reizigers meer keuzevrijheid ontstaat om hun reis naar eigen inzicht en voorkeuren vorm te geven.

Literatuur

- Allaert, G., A. Pisman, V. Van Acker & F. Witlox (2008). 'Leefstijlen en impact naar wonen en mobiliteit', in: Allaert, G. & F. Witlox (red.), *Duurzame Mobiliteit Vlaanderen, de Leefbare Stad*, Gent.
- Augé, M. (2002). *In the Metro*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Bertolini, L. (2006). 'Fostering Urbanity in a Mobile Society: Linking Concepts and Practices', in: *Journal of Urban Design*, Vol.11, No.3, pp. 319-334.
- Boelens, L. (2002). 'Het Mobi-type; naar een archeologie van de space of flows', in: *S&RO*, nr.1, p. 6-17.
- Broekhoff, M. (2008). 'De zes reizigerstypen van de NS', in: *Clou*, nr. 34, p.22.
- Certeau, M. De (1984). *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press.
- Cresswell, T. (2006). *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge.
- Goffman, E. (1959). *The Presentation of Self in Everyday Life*. New York: Doubleday.
- Goossens, R.H. & Driessen, F. (1993). *Leefstijlen en openbaar vervoer*. Utrecht: Bureau Driessen.
- Hagen, M. Van & M. Exel (2010). *De reiziger centraal. Concept 1.0*, 1 december 2010. Utrecht : NS Reizigers, Marktonderzoek & Advies.
- Kluitenberg, E. (2006). 'Netwerk van golven. Leven en handelen in een hybride ruimte', in : *Open. Cahier over kunst en het publieke domein*. Nr.11, pp. 6-16.
- Lofland, L. (1998). *The Public Realm. Exploring the City's Quintessential Social Territory*. New York: Aldine de Gruyter.
- Nio, I. (2009). *Het station als publieke ruimte. Essay in opdracht van Bureau Spoorbouwmeester, Amsterdam*, 21 september 2009.
- Nio, I. (2010). 'Van homogene woonplekken tot geelgroene flats. De fragiele relatie tussen leefstijlen en woonmilieus', in: A. Reijndorp & L. Reinders (red.) (2010), *De alledaagse en de geplande stad. Over identiteit, plek en thuis*. Amsterdam/Haarlem: SUN Trancity, pp. 120-139.
- Peters, P. (2003). *De haast van Albertine. Reizen in de technologische cultuur: naar een theorie van passages*. Amsterdam: De Balie.
- Puur Ruimte (2005). *7 drijfveren. Een verbeelding van behoeften en drijfveren van NS-klanten*. Eindhoven.
- Raad voor Verkeer en Waterstaat (2010). *Wie ik ben en waar ik ga. Advies over de effecten van veranderingen in demografie en leefstijlen op mobiliteit*. Raad voor Verkeer en Waterstaat, april 2010.
- Reijndorp, A. (2003). 'Sense of movement. Stedelijke ruimte in beweging', in: P. Meurs & M. Verheijen (red.), *In transit. Mobiliteit, stadscultuur en stedelijke ontwikkeling in Rotterdam*. Rotterdam: NAI Uitgevers, pp. 85-92.
- Soenen, R. (2006). *An Anthropological Account of Ephemeral Relationships on Public Transport. A Contribution to the Reflection on Diversity: Paper Second EURODIV Conference, KU Leuven, 19-20 sept. 2006*.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.
- Verschaffel, B. (1995). 'De kring en het netwerk', in: *Figuren/ Essays*. Leuven/Amsterdam: aa50/Van Halewyck/De Balie, pp. 105-120.
- Visser, J. (2005). *Needscope: inzicht in de innerlijke drijfveren van de NS reiziger. Tactisch en strategisch tool voor optimale marktbenadering*. TNS Nipo.
- VROM Raad (2009). *Wonen in ruimte en tijd. Een zoektocht naar sociaal-culturele trends in het wonen*. Den Haag. Advies 072.
- Zwagerman, J. (2009). *High Speed, Slow Romance*. http://www.nightwriters.nl/Auteurs/writer/9/Jooost_Zwagerman/?show=stories

uitgave van
Bureau Spoorbouwmeester
September 2012

www.spoorbeeld.nl

tekst
Ivan Nio
ontwerp
Reynoud Homan
fotografie
Jannes Linders

Bureau Spoorbouwmeester
is een samenwerkingsverband
van ProRail en NS

beeldrecht disclaimer

Foto's en illustraties zijn van genoemde partijen, organisaties en fotografen, tenzij anders vermeld. Op afbeeldingen berust beeldrecht. Wij zijn ons dit terdege bewust en hebben met grote zorg gepoogd rechthebbenden te achterhalen. We vragen de rechthebbenden die wij niet hebben kunnen bereiken, zich te melden.

status disclaimer

Dit document maakt geen deel uit van het vormgevingsbeleid maar vertelt over Spoorbeeld en dient derhalve uitsluitend als achtergrondinformatie gezien te worden. Het wordt uitsluitend digitaal aangeboden op de website ter inspiratie en is bedoeld voor de geïnteresseerde lezer.

