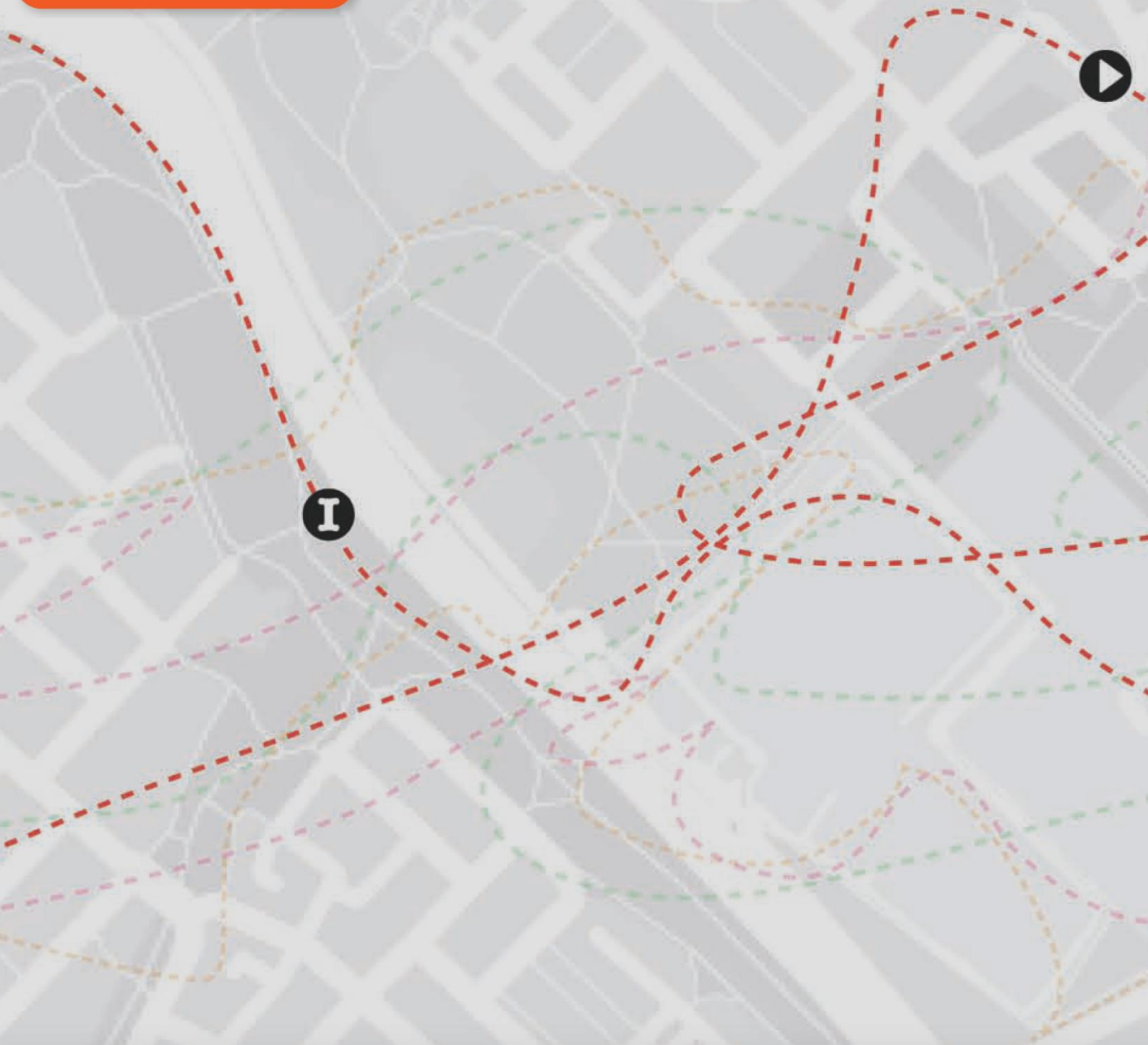




# URBAN TRAJECTORIES



'gewoon op de fiets' een studie naar routes, gedrag en beleving



# Urban Trajectories



# INHOUDSOPGAVE

## 06// Inleiding

Een tweejarig onderzoekstraject waarin wetenschap, kunst en ruimtelijke ontwerppraktijk elkaar ontmoeten

## 16// Routes, barrières en betekenisgeving

Getting from A to B

## 40// Geografische context

De Utrechtse binnenstad en Leidsche Rijn

## 52// Onderzoeksmethode & aanpak

Door observaties en go-alongs fietsbeleving in kaart gebracht

## 61// Gedrag

De fietser anarchist of conformist

## 68// Ruimtes en grenzen

De hoofdstukken op de route

## 87// Beleving

Van huis naar werk en weer terug

## 93// Conclusie

De ervaring van de dagelijkse route

## 98// Literatuurlijst

Bronnen



# URBAN TRAJECTORIES

1.	Inleiding	6
1.1	Nieuwe lijnen tekenen	7
1.2	Het onderweg zijn	9
1.3	Routes: barrières en verbindingen	10
1.4	Leefbare Stad: de sociaal-maatschappelijke relevantie	11
1.5	Een kwestie van perspectief: de wetenschappelijke relevantie	12
2.	Routes, barrières en betekenisvorming	16
2.1	The trajectory – Getting from A to B?	17
2.2	Fietscultuur – de keuze om te fietsen	21
2.3	The embodied experience of cycling: perceptions and techniques	25
2.4	(Im)mobilities - boundaries and barriers	32
3.	Geografische context: de Utrechtse binnenstad en Leidsche Rijn	40
3.1	Onderzoeksgebied: Hoe tikt de stad Utrecht?	41
3.2	Gemeentebeleid: fietsen en bouwen	46
3.3	Plan en praktijk	50
4.	Onderzoeksmethode en aanpak	52
4.1	Opbouw onderzoek	53
4.2	Gesprekken met experts en stakeholders	55
4.3	Go-alongs	56
4.4	Onderzoeksgroep / selectie respondenten / verantwoording	58
5.	Gedrag: de fietser anarchist of conformist?	61
5.1	Ritmes en routines: dagelijkse routes, vaste tijdstippen en het verkeer	62
5.2	Moderne managers: naar de crèche en de Albert Heijn	63
5.3	In de flow: de fietser wil blijven fietsen, ‘rood is het nieuwe groen’	64
5.4	De informele route: tegen het verkeer in, over de stoep, door het gras	65
5.5	In interactie: de strijd om ruimte op de weg	66
6.	Ruimtes en grenzen: de hoofdstukken op de route	68
6.1	Thuis in Leidsche Rijn: over het bruggetje en in de moestuin	70
6.2	The twilight-zone: fietsen in niemandsland	71
6.3	In geuren en kleuren: de gele brug en gebrande koffie	75
6.4	Binnendoor of rechtdoor? : de Cremerstraat vs. Vleutenseweg	77
6.5	Stress bij de poorten van de stad: Westplein, Catherijne baan en 't Paardenveld	80
6.6	De werkplek	83
6.7	Grensruimtes: Waar begint een stad?	84
7.	Beleving: van huis naar werk en weer terug	87
7.1	Gewoon op de fiets: Het hoofd leeg maken	88
7.2	Herinneringen en ‘feelings of belonging’: fietsen door heden, verleden, toekomst	89
8.	Conclusie	93
9.	Literatuurlijst	98

# **INLEIDING**

## **Nieuwe lijnen**

# 1. INLEIDING

## 1.1 NIEUWE LIJNEN TEKENEN

Planologen en architecten hebben vaak het alleenrecht gehad op het *tekenen* van de stad, maar wat gebeurt er als je de tekentafel omdraait? Als je de bewoners en gebruikers van een stad ziet als *makers* van de stad. Met het project Urban Trajectories analyseren we de stad vanuit een ander perspectief: door de ogen van de inwoners van de stad. Om precies te zijn: door de ogen van de inwoners van de Utrechtse wijk Leidsche Rijn. Zij *tekenen* hun eigen stad door middel van de routes die ze elke dag kiezen. Urban Trajectories zoomt in op deze persoonlijke constructies, op de aaneenschakeling van plaatsen en momenten. We stellen vragen over de routes die mensen afleggen. Vragen als: Waar ervaren de inwoners van Utrecht barrières? Op welke plekken en verbindingssassen voelen ze zich thuis en op welke niet? Welke lijnen verbinden het nieuwe en het oude Utrecht? En wat betekent dit voor de ruimtelijke inrichting van deze routes? Urban Trajectories is een studie naar de spanning tussen de geplande en de geleefde stad, waarbij begrippen als sociale cohesie, 'ownership' en 'politics of mobility' centraal staan. Het gaat over de leefbaarheid van de stad, over aantrekkelijke en verlaten straten, over go en no-go area's. Urban Trajectories geeft een impuls aan de 'social sustainability' van Utrecht en dient als inspiratie voor burgers en professionals.

Urban Trajectories is een tweejarig onderzoekstraject waarin wetenschap, kunst en ruimtelijke ontwerp praktijk elkaar ontmoeten. Het is een initiatief van Architectuurcentrum Aorta, Casco – Office for Art, Design and Theory en Stichting Vrede van Utrecht 2013 in samenwerking met Universiteit Utrecht. Jan van Duppen is als stadsgeograaf aan het onderzoek verbonden.

Het rapport dat voor u ligt is het resultaat van een etnografische studie naar de dagelijkse fietsbeleving van inwoners van Leidsche Rijn. De vraag die in het onderzoek centraal staat is:

*Hoe beleven inwoners van Leidsche Rijn het om naar hun werk en terug te fietsen op de as tussen Leidsche Rijn en de Utrechtse binnenstad? Welke route fietsen ze en waar ervaren ze barrières en verbindingen onderweg?*

Onderwerpen die in de studie naar voren komen zijn het (informele) fietsgedrag en de ervaring van 'hoofdstukken' op de route van huis naar werk. Urban Trajectories legt de persoonlijke herinneringen en verbindingen van Leidsche Rijners met hun stad bloot, en toont daarmee de complexe relatie tussen de 'nieuwe' en 'oude' stad.

De resultaten van de studie worden eind 2012 zichtbaar gemaakt via de website [www.urbantrajectories.nl](http://www.urbantrajectories.nl). Daarop zijn de gps-routes ge-upload, gelardeerd met quotes en korte videofragmenten uit het onderzoek.

In 2013 zal een vervolgtraject worden uitgevoerd waarin de resultaten uit het onderzoek worden vertaald naar het stedelijk domein. Architectuurcentrum Aorta organiseert een werkatelier waarin een interdisciplinair team van vormgevers, beleidsmakers, kunstenaars en creatief denkers strategieën formuleren om kennis over gedrag en beleving van routes te integreren in de ontwerppraktijk. Tijdens het werkatelier zal een specifieke Utrechtse casus aan het team worden voorgelegd. Casco – Office for Art, Design and Theory, ontwikkeld een waarbij kunstenaars voorstellen en interventies doen om nieuwe representaties van de stedelijke beleving te duiden en te kijken naar de verschillende betekenissen van de verzamelde routes.

Urban Trajectories sluit af met een expertmeeting waarin de onconventionele onderzoeks- en ontwerpmethodode door experts en beleidsmakers wordt geëvalueerd. Levert etnografisch onderzoek bruikbare en onmisbare kennis die van belang is voor duurzame ontwikkeling van steden? Kan deze kennis worden ingezet in de plannings- en ontwerppraktijk? Biedt Urban Trajectories aanknopingspunten voor het ontwikkelen van bruikbare methodes en handvaten om de 'gebruiker' een rol te geven in het ontwerpproces?

In hoofdstuk 2 wordt het theoretische kader voor het onderzoek geschetst, denk hierbij aan de concepten *embodied experience*, fiets gedrag en het idee van barrières en verbindingen in de stad. Hoofdstuk 3 beschrijft de geografische context en gaat in op de kenmerken van de wijk en de stad. Ook wordt in dit hoofdstuk het huidige beleid omtrent mobiliteit en fietsen toegelicht. Daarop volgend wordt in hoofdstuk 4 de onderzoeksmethoden beschreven. De laatste drie hoofdstukken (5, 6 en 7) geven een uitgebreide analyse van het veldwerk. Hier wordt stilgestaan bij fietsgedrag, de ervaren hoofdstukken onderweg en de beleving van de gehele route. Hoofdstuk 8 brengt het veldwerk en theorie bij elkaar in een conclusie en het geeft aanwijzingen voor het vervolgtraject.

## 1.2 HET ONDERWEG ZIJN

'I'd like to describe in some detail the experience of passing through different territories of the city, both because **that act of passage is how we know the city as a whole**, and also because planners and architects have such difficulties designing the experience of passage from place to place.' (Sennett, 2006, p. 3)

'Tussen elk begrip en elk punt van de afgelegde weg zal hij een verband kunnen leggen dat duidt op affiniteit of contrast en dat automatisch onmiddellijk een herinnering oproept.' (Calvino, 2001, p. 23)

'*The act of passage*', het onderweg zijn in de stad, staat centraal bij Urban Trajectories. Al reizende ervaren we de stad als geheel. We leggen verbanden tussen de plekken die we passeren. Zoals Calvino beschrijft, roept deze aaneenschakeling van punten allerlei herinneringen op. Dit project zoomt in op de beleving en het gebruik van routes door de stad. Het staat stil bij de '*embodied experience*': bij de lichamelijke ervaring, bij de verhalen van mensen over mobiliteit.

Het doel van Urban Trajectories is het analyseren van de reiservaring. Het is een studie naar de beleving van alledaagse routes en het probeert aan te tonen dat van A naar B reizen een complexe diverse ervaring is. Hierbij wordt ook gekeken naar de alternatieve/onverwachte routes: de zijstraten, de olifantenpaden en de sluiproutes. Het zijn de routes die de algemene veronderstellingen van planners en ontwerpers over mobiliteitsgedrag bevragen.

De mobiliteitservaring is veelzijdig en complex. We kiezen hier voor een focus op de *embodied experience*; een studie naar de visuele, tactiele, reuk en auditieve indrukken. Ook kijken we naar het gebruik van voorzieningen en de openbare ruimte onderweg, het bezoek aan de bakker, het aandoen van een vriend, het stoppen voor een

telefoongesprek. Deze verzameling van beelden en verhalen wordt ingezet om de frictie tussen plan en beleving te analyseren. Waarom fietst iemand langs het spoor over de Cremerstraat richting Leidsche Rijn en niet over het rode fietspad aan de Vleutenseweg? Daarnaast zegt deze collectie van routes iets over de relaties en interacties tussen stadsdelen; waar liggen mentale barrières? Urban Trajectories is een project dat vragen stelt bij de rationele benadering van mobiliteitsgedrag door stedelijk ontwerpers, planners en verkeerskundigen. Door het vertellen van verhalen, biedt het een nieuw perspectief op de stad. Daarbij worden alternatieve onderzoeks-methoden gebruikt en wordt verkend hoe etnografisch onderzoek kan worden ingezet in het ontwerpproces. Onderdeel van Urban Trajectories is een etnografische studie van de gehele route van huisdeur tot de werkplek en weer terug. Hierbij wordt gekozen voor een focus op het fietsgebruik van de inwoners van Leidsche Rijn.

Door middel van de kwalitatieve onderzoeksmethoden *go-along* interview en observaties wordt de beleving geanalyseerd. Kunstenaars, ontwerpers en ruimtelijk professionals worden gevraagd te reageren op de analyse van verschillende interpretaties van de omgeving en de motieven van de fietsers.

Via deze werkwijze willen we in het project Urban Trajectories bruggen slaan tussen disciplines en tegelijkertijd inzicht krijgen in de manier waarop mensen in de stad reizen en de motieven waarom ze bepaalde routes juist wel en andere vooral niet kiezen. We geloven dat dit project kan bijdragen aan een *social sustainable* Utrecht en dat het inspirerend kan werken voor andere steden. Urban Trajectories biedt aanknopingspunten voor het realiseren van spontane, leefbare steden.

### **1.3 ROUTES: BARRIÈRES EN VERBINDINGEN**

Het onderzoek focust op de routes die inwoners van Leidsche Rijn nemen richting de binnenstad. Hierbij zoomen we in op het complexe begrip 'beleving'. De activiteit van het fietsen speelt hierin een rol. Ook kijken we naar de ervaring van de fysieke omgeving. Het blijft echter niet bij de blik naar de fysieke omgeving. Ook aspecten als de attitude van fietsers en de persoonlijke herinneringen krijgen een plek in de analyse. De reconstructie van vijftien verschillende persoonlijke routes geeft inzicht in het functioneren van de stad en de sociaalruimtelijke verbinding tussen Leidsche Rijn en de binnenstad en benadrukt de embodied experience van de publieke ruimte.

#### 1.4 LEEFBARE STAD: DE SOCIAAL-MAATSCHAPPELIJKE RELEVANTIE

De ontwikkeling, sturing, inrichting van een leefbare stad begint bij het begrijpen van de inwoners. Hoe eigenen ze zich ruimtes toe? Van welke paden maken ze gebruik? Wie ontmoeten ze in de binnenstad? De studie van de dagelijkse routines geeft aanknopingspunten voor ontwerp, maar het vraagt er vooral om de bril van efficiënte vervoersstromen en de optimale implementatie van verkeersregels af te zetten.

De stad Utrecht heeft zich ten doel gesteld om de grootschalige uitbreiding Leidsche Rijn te verbinden aan de stad. Tussen 1997 en 2025 worden er in totaal 80.000 inwoners toegevoegd aan de stad. Het huidige inwonertal van Leidsche Rijn is ongeveer 47.244 (Gemeente Utrecht, 2012). Alhoewel het stadsdeel zeer divers is in zijn bouwtypen en geschiedenis, heeft het een sterk *gepland* karakter. Dit staat in groot contrast met de historische binnenstad die intensief *geleefd* wordt door bezoekers en bewoners.

Fietsen is een belangrijk thema op het gebied van lokaal ruimtelijk beleid. De gemeente spreekt zich in het ambitiedocument 'Utrecht: Aantrekkelijk én Bereikbaar' duidelijk uit voor de fiets als vervoersmiddel: '*De fiets is de vanzelfsprekende drager van de mobiliteit in de stad.*' (Gemeente Utrecht, 2011, p. 41) Om 'dé fietsstad en OV stad' van het land te worden, worden er een aantal beleidsvoorstellen gedaan. Daarbij wordt onder andere ingezet op 'snelfietsroutes', en het verhogen van de 'belevingswaarde'. Ook introduceert de gemeente de term 'de poorten van de binnenstad' waarbij het Westplein wordt aangeduid en de verbinding met het Jaarbeursplein en de binnenstad. Kortom, fietsen en de verbinding Utrecht West – binnenstad staan op de beleidsagenda, dit onderzoek beoogt dan ook een kritische aanvulling te zijn op de huidige beleidsvisies.

## 1.5 EEN KWESTIE VAN PERSPECTIEF: DE WETENSCHAPPELIJKE RELEVANTIE



Figuur 1 Uitzicht vanaf de Dom Utrecht  
(Jan van Duppen, 2008)

Als je de Utrechtse Domtoren beklimt en naar beneden kijkt dan zie je de mensen krielen door de straten. Fietsers, voetgangers en auto's vormen stromen, die afbreken en weer bij elkaar komen, afremmen en weer versnellen. Spaghettislierten die draaien tussen je vork en lepel. Er zit een bepaalde aantrekkingskracht in deze blik van boven, alsof je de stad in één keer kunt bezien en kunt begrijpen. De blik van boven heeft iets voyeuristisch en kan een gevoel van macht geven. Het zijn ook vaak de professionals, de mensen met invloed op de vorming van de stad, die deze blik van bovenaf hanteren. De stad wordt getekend vanaf kaarten, luchtfoto's en maquettes.

Filosoof de Certeau gaat in zijn boek 'the practice of everyday life' in op de verblinde werking van de blik van boven. Staand op de 110e verdieping van het World Trade Centre kijkt hij naar beneden, naar New York:

‘His elevation transfigures him into a voyeur. It puts him at a distance. It transforms the bewitching world by which **one was “possesed” into a text that lies before one’s eyes**. It allows one to read it, to be a solar Eye, **looking down like a god**. The exaltation of a scopic and gnostic drive: **the fiction of knowledge is related to this lust to be a viewpoint and nothing more.**’ (De Certeau, 1984, p. 92)

De stad wordt een tekst die je kunt lezen vanaf de toren, alsof je God zelf bent kijk je naar de wereld beneden. Verderop in het hoofdstuk wijdt de Certeau nog verder uit over de ‘panorama city’:

‘Is the immense texturology spread out before one’s eyes anything more than a representation, an optical artifact? It is the analogue of facsimile produced, through a projection that is a way of keeping aloof, by the space planner urbanist, city planner or cartographer. **The panorama-city is a “theoretical” (that is, visual) simulacrum, in short a picture, whose condition of possibility is an oblivion and a misunderstanding of practices.** The voyeur-god created by this fiction, who, like Schreber’s God, knows only cadavers, must disentangle himself from the murky intertwining daily behaviors and make himself alien to them.’ (De Certeau, 1984, p. 93)

Volgens Certeau is de stad die je ziet van bovenaf een misleidende visualisatie. De gecreëerde afstand en daarmee de panoramische blik creëren een beeld dat een verkeerd begrip van de dagelijkse activiteiten veroorzaakt. In dit onderzoek gaan we in op deze fundamentele kritiek van de Certeau op de technocraten van het stedelijk ontwerp. De vragen rondom representatie en het kiezen van perspectief vormen de intrinsieke motivatie voor het project. Meer concreet gezien: Wat vertelt de lijn van A naar B op de kaart ons eigenlijk? Hoe kun je die lijn levend maken zodat deze meer inzicht geeft in de stedelijke werkelijkheden? We kiezen een ander perspectief, dat van de *gebruiker*, de vrouw/man op de straat die zich dagelijks verplaatst door de stad.

Gezamenlijk schrijven we onbewust deze tekst van de stad, een tekst die zo veranderlijk en complex is als ons dagelijks leven.

Het perspectief van de gebruiker staat dus centraal, hiermee sluiten we aan bij ‘the new mobilities paradigm’ (Shelley and Urry, 2006). Sinds ongeveer het begin van de 21e eeuw ontstaat er een stroming binnen de wetenschappelijke wereld die op een nieuwe manier naar mobiliteit kijkt. Voorheen werd er vanuit disciplines als de transportgeografie en tijdsgeografie onderzoek gedaan naar mobiliteitsgedrag, verkeersstromen en infrastructuur. Dit onderzoek vond, en vindt nog steeds, plaats vanuit een enge benadering van het begrip mobiliteit. Er is dan vooral een focus op de punten A en B en niet zozeer op de beweging zelf. In dit traditionele onderzoek is er veel aandacht voor de push- en pull factoren van het reizen, en wordt de mens gezien als een rationeel handelend wezen. De keuze voor vervoersmiddel en de genomen route wordt verklaard vanuit de maximalisatie van economisch gewin en efficiënt timemanagement. Voor het onderzoek worden vooral kwantitatieve methoden ingezet.

Met de ‘mobility turn’ wordt mobiliteit gezien als een complex geheel van beweging, betekenis, politiek en fysieke ervaring. Sociaal-geograaf Tim Cresswell onderscheidt drie aspecten van het begrip mobiliteit:

‘...the fact of physical movement—getting from one place to another; the representations of movement that give it shared meaning; and, finally, the experienced and embodied practice of movement. In practice these elements of mobility are unlikely to be easy to untangle. They are bound up with one another.’ (Cresswell, 2010, p. 19)

Individuele voorkeuren, lichamelijke ervaringen en betekenisvorming worden dus geïntroduceerd binnen het wetenschappelijke discours over verkeer en vervoer. Mobiliteitsvraagstukken bekijken vanuit sociaal-cultureel perspectief is noodzakelijk voor een beter begrip van het onderwerp. Specifiek op het gebied van fietsen zijn er recent enkele publicaties verschenen die ingaan op de betekenis en ‘experience’ van het fietsen (Horten et. Al, 2007; Spinney, 2008; Pelzer, 2010; Agora, 2010; Van Acker et. al., 2011). Dit onderzoek naar de fietsbeleving tussen twee delen van de stad Utrecht moet binnen deze ‘mobility turn’ gezien worden.

De toepassing van etnografische onderzoeksmethoden past binnen deze lijn. Door middel van *go-alongs* pogen we onder de huid te kruipen van de fietsers om de beleving beter te begrijpen. Hiermee verlaten we, om met Nigel Thrift te spreken, de 'methodological timidity' die de sociale geografie lang heeft gekenmerkt (Thrift, 2000). De *go-along* is een relatief nieuwe manier van onderzoek doen (Kusenbach, 2003). Door mee te reizen met de respondent kan er direct ingegaan worden op de elementen onderweg. Ook helpt het voor het begrip van de onderzoeker. Deze kan verhalen en indrukken beter plaatsen door de gedeelde ervaring.

Tijdens de *go-along* wordt de route vastgelegd met een videocamera, omdat bewegend beeld het meeste recht doet aan het onderweg zijn, aan de beweging. Ook wordt de route met een gps-tracer vastgelegd op de kaart. Naast de *go-alongs* worden er ook observaties verricht in de openbare ruimte om een beter begrip van het onderzoeksgebied te krijgen. Deze combinatie van dataverzameling zorgt voor een meervoudige representatie van de verschillende beleefde routes en maakt vergelijkingen op verschillende aspecten mogelijk.

# **ROUTES, BARRIERES EN BETEKENISVORMING**

## 2. ROUTES, BARRIÈRES EN BETEKENISVORMING

### 2.1 THE TRAJECTORY – GETTING FROM A TO B?

Marco Polo beschrijft een brug, steen voor steen:

‘Maar welke is de steen waar de brug op rust?’ vraagt Kubalai Kan.  
‘De Brug rust niet op de een of andere steen,’ antwoordt Marco, ‘maar op de lijn van de boog die de stenen vormen.’  
Kublai Kan blijft zwijgen, en denkt na. Dan voegt hij eraan toe: ‘Waarom heb je het met me over de stenen? Alleen de boog interesseert me maar.’  
Polo antwoordt: Zonder stenen is er geen boog.’  
(Calvino, 2001, p. 90)

De titel van dit onderzoek is *Urban Trajectories*, maar wat is dat eigenlijk, een ‘trajectory’? Je kan een route opvatten als de lijn tussen het begin- en eindpunt. Het van ‘hier’ naar ‘daar’ geraken, wordt vaak gezien als een verplaatsing door de ruimte. Het is een reis tussen twee plekken die vastligt op de kaart, in de ruimte. Sociaal geograaf Doreen Massey stelt een ander begrip van de trajectory voor, ze vraagt aan de lezer om zich voor te stellen dat men met de trein van Manchester naar Liverpool reist:

‘Now think of it another way. For this movement of yours is not just spatial; it’s also temporal. So, you’re barely out of Manchester, approaching the mosses [?] that stretch away, flat, on either side, when Manchester itself has moved on. Lives have pushed ahead, business has been done, the weather has changed. That collection of trajectories that is Manchester is no longer the same as when you left it. It has lived on without you. And Liverpool? Likewise it has not just been lying there, static on the map, awaiting your arrival. It too has been going about its business; moving on. Your arrival in Lime Street, when you step off the train, begin to get into the things you came here to do, is a meeting-up of trajectories as you entangle yourself in stories that began before you arrived. This is not the arrival of an active voyager in an awaiting passive destination but an intertwining of ongoing trajectories from which something new may emerge. Movement, encounter and the making of relationships take time.’  
(Massey, 2003)

De beschrijving van Massey volgend zie we plekken als een dynamisch geheel bestaand uit een heterogene collectie van verhalen. Als je van Manchester naar Liverpool reist is Manchester al bij het verlaten van het perron niet meer hetzelfde, ruimtes en daarmee plekken zijn voortdurend onder 'constructie'. Ze worden voortdurend gemaakt door de complexe interacties tussen mensen en objecten (Massey, 2005). Binnen dit onderzoek gaan we uit van deze notie van de ruimte.

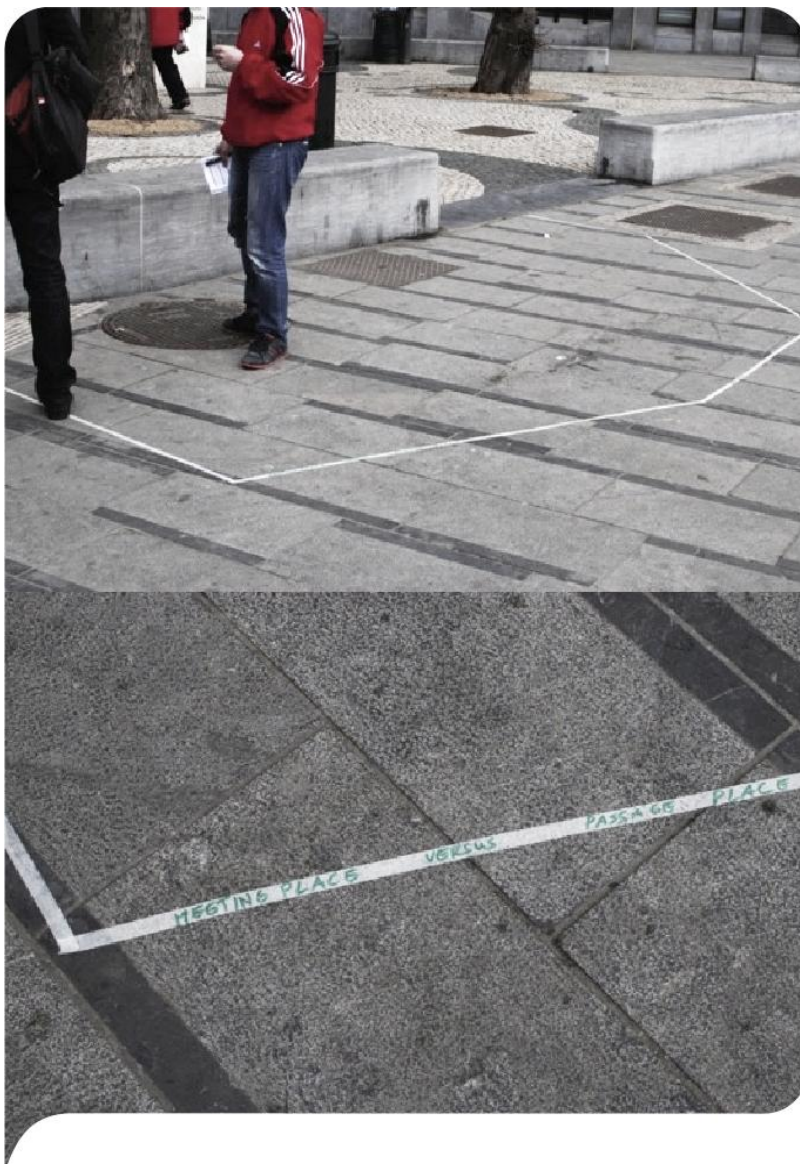
'Space has its times. To open up space to this kind of imagination means thinking about time and space together. You can't hold places and things still. What you can do is meet up with them, catch up with where another's history has got to 'now', and acknowledge that 'now' is itself constituted by that meeting up. 'Here', in that sense, is not a place on a map. It is that intersection of trajectories, the meeting-up of stories; an encounter. Every 'here' is a here-and-now.' (Massey, 2003)

Ruimte en tijd zijn twee begrippen die onlosmakelijk aan elkaar verbonden zijn; we spreken het liefste van *space-time*, zoals Massey hierboven aangeeft is elke *here* een *here-and-now*. Een fietstocht die vertrekt vanuit je huis is een hier en nu, het is een plek niet enkel bestaand uit de woning, maar ook de verzameling van herinneringen en persoonlijke objecten, die op dat moment bestaan. We gaan met dit onderzoek in op routes. Het is daarbij het goed om aan te geven dat we niet zozeer kijken naar de absolute afstand tussen twee plekken. Met het ruimte-tijd begrip in het achterhoofd zien we de relatie tussen twee stadsdelen in maatstaven van toegankelijkheid en verbinding. Offner hierover:

*'Space-time no longer corresponds to Euclidean space. Distance is no longer the relevant variable in assessing accesibility. Connectivity (being in relation to) is added to, or even imposed upon, contiguity (being next to)'* (Offner in Graham and Marvin, 2001, p. 200)

Binnen de huidige maatschappij is het minder van belang of iets *fysiek* dichtbij is. Het gaat niet om de absolute afstand in meters, maar om de *connectiviteit*, om de mate van verbondenheid met andere plekken. De toegankelijkheid van een plek wordt bepaald door regels en wetten, sociale gebruiken en infrastructuur.

Het duiden van de route, de ervaring van het onderweg zijn wordt bepaald door eerdere ervaringen van diezelfde route. Maar ook de routes, in andere steden die zijn bezocht of waarin is gewoond spelen een rol. De route en haar beleving is een product van eerder opgedane ervaringen, en de verzamelde beelden en verhalen. Onderweg zijnde is men voortdurend eerdere indrukken aan het beleven, vergelijken, opslaan en vergeten. Het is lastig om indrukken te onderscheiden, om belevingen te beschrijven, zonder te refereren aan eerdere stedelijke ervaringen. Dit relationele begrip is belangrijk voor de studie naar de beleving van de route. Al fietsende bevindt men zich tegelijk in meerdere steden; de route is er een van *'multiple cities'* (Spierings, 2009).



Figuur 2 Meeting place versus passage place  
(Jan van Duppen, 2012)

In het onderweg zijn wordt de *'mobile place'* van de bus/metro/auto/ fiets, en de *'transient places'*, de plaatsen waar men doorheen reist, onderscheiden (Jirón, 2010). De fietser en zijn/haar fiets is een mobiele plek, die zich verplaatst door een aaneenschakeling van transitieplaatsen. Dit betekent niet dat deze plekken slechts transitieplaatsen zijn; een doorgangspot kan tegelijkertijd ook een verblijfspot zijn voor mensen. Dit heeft te maken met de heterogeniteit van het ruimtebegrip. Het zijn de handelingen van de mensen en de objecten samen die continue de ruimte herscheppen. In figuur 2 is met tape de grens tussen *meeting place* en *passage place* gemarkeerd. Dit moet gezien worden als een overgangspot, die aan verandering onderhevig is. De oude dames die zich daar verzamelen op het einde van de zaterdagmarkt, gaan na een uurtje keuvelen weer naar huis. En dan is het Brusselse trottoir weer vooral een ruimte om doorheen te lopen. De passage place van de fiets is een heel andere dan die van de auto. In de auto vormen het metaal en de ramen een directe afscheiding; het is een andere overgang tussen binnen en buiten. Het is een mobiele plek die meer private ruimte scheidt, terwijl de fietser direct bloot staat aan de openbare ruimte. De fietser is voortdurend zijn positie aan het bepalen ten opzichte van zijn medeweggebruikers en de fysieke inrichting. Daarin is hij kwetsbaarder dan bijvoorbeeld de auto of bus.

In dit onderzoek trachten we in te gaan op de ervaring van het onderweg zijn op de fiets door de stad Utrecht. Voor de beleving van een fietstocht is het belangrijk om te constateren wat de aanleiding voor de verplaatsing is. Sociaal Geograaf Wunderlich introduceert de begrippen *purposive*, *discursive* en *conceptual* om wandelgedrag te typeren, deze kunnen echter ook worden toegepast op het fietsen (Wunderlich, 2008). Fietsen met een *purposive* intentie gebeurt om een doelgerichte activiteit te duiden; een noodzakelijkheid om van A naar B te komen. Het gaat om het fietsen van woning naar werk, naar het winkelcentrum of om vrienden te bezoeken. Er zijn hierbij twee concrete locaties die met elkaar verbonden worden door de reis die met de fiets wordt afgelegd.

Daarnaast is er het recreatieve fietsen, denk hierbij aan de gepensioneerden die *en masse* op zondag de wijde natuur in trekken op de fiets. Bij *discursive cycling* gaat het niet om de bestemming maar om de route zelf. Het genieten van het fietsen in de zon, het bekijken van de omgeving. Bij deze intentie hoort een heel ander fietsgedrag dan bij het doelgerichte fietsen; niet de snelste route telt maar de mooiste/aangenaamste route. Het is daarbij minder erg om te verdwalen. De fietsers is wellicht juist op zoek naar onontdekte landschappen die zich aan hem/haar ontploegen.

Als laatste is er de conceptuele intentie, fietsen als een manier om een interventie te plegen in de publieke ruimte. Of een middel om observaties te doen voor onderzoek. De fietser heeft een 'reflective mode' als hij of zij op de fiets stapt (Wunderlich, 2008). *The conceptual trajectory* kan bijvoorbeeld een bewuste manier zijn om het stedelijk leven te analyseren. Ook kan een fietstocht een manier zijn om kritiek te geven op de maatschappij. De fietser, met zijn intentie tot reflectie, let meer op zijn omgeving, stopt bij interessante punten en is sensitief voor veranderingen. De route, en de ervaring hiervan, hangt dus samen met de intentie van de fietsers, met welk 'doel' stapt hij op de fiets.

## 2.2 FIETSCULTUUR – DE KEUZE OM TE FIETSEN

'Fietsen is zoveel meer dan een transportmiddel. In een metropool geeft het je hele leven een extra dimensie. Het is een lifestyle die je houding toont tegenover de wereld en tegenover jezelf.' (Declercq, 2012, p. 7)

Fietsen in Amsterdam is anders dan fietsen in Berlijn; rode fietspaden langs de Dam of manoeuvreren tussen weg en trottoir op de Schlesische Straße. En dan hebben we hebben het hier nog slechts gehad over Europese hoofdsteden. Wat te denken van fietsen in Beijing of Buenos Aires. In figuur 3 staan fragmenten van twee verschillende fietsblogs weergegeven, te typeren als populaire online-archieven van fietssubculturen. De eerste afbeelding is een screenshot van een video uit Buenos Aires. De maker hiervan vat de fietservaring in Buenos Aires als volgt samen: '*...lots of cars (some illegally parked), no other cyclist in sight, no bike lane and not a single driver that even remotely considers the possibility of a bicycle approaching their car.*' (Buenosairescyclechic, 2012). De strijd die de fietser met de auto's moet voeren in Buenos Aires is een compleet andere ervaring als die van de man in Kopenhagen in de tweede afbeelding. Op zijn moderne hippe bakfiets, zijn kind in een Maxi-Cosi voorin, is hij al sms-end onderweg in het centrum van de Deense hoofdstad.

Sunday, May 9, 2010

### BA cycling

Very bad video (shot by myself) that shows the basics about cycling in Buenos Aires. In a nutshell: lots of cars (some illegally parked), no other cyclist in sight, no bike lane and not a single driver that even remotely considers the possibility of a bicycle approaching their car.



Publicado por Hernán en 8:18 PM 3 comentarios Enlaces a esta entrada  
Etiquetas: Buenos Aires, cars, cycling, narrow road

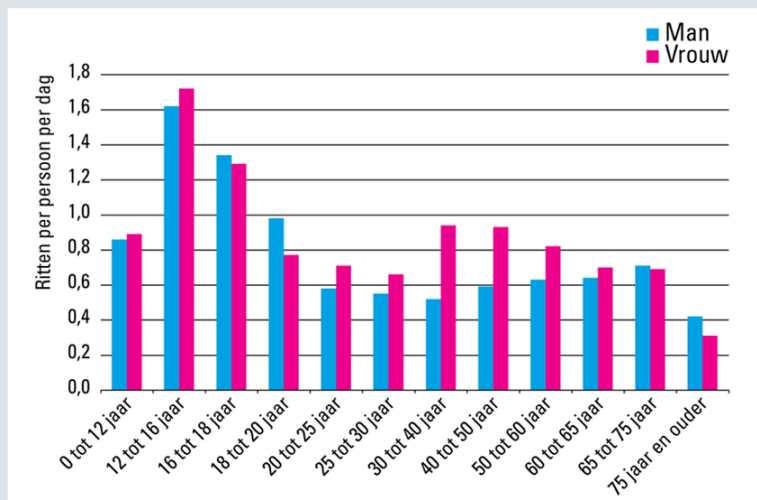


Figuur 3 Fietsblogs (Buenosairescyclechic, 2012  
en Copenhagencyclechic, 2012)

De afbeeldingen illustreren eveneens dat fietsen onderdeel is van een bepaalde lifestyle, en dat de keuze om te fietsen niet enkel samenhangt dan rationale overwegingen. De verklaring voor de verscheidenheid in fietsbeleving ligt niet alleen in de diversiteit in fysieke inrichting van de steden, maar ook in de verschillende culturele achtergronden. In een rapport van het fietsberaad wordt Kopenhagen bijvoorbeeld getypeerd als een stad met 'een ware fietstraditie' (Fietsberaad, 2005), een andere omschrijving dan de 'jungle' in Buenos Aires. Geograaf Peter Pelzer constateert dan ook dat er een noodzaak bestaat om de rol van cultuur bij het verklaren van mobiliteitskeuzes en mobiliteitsgedrag te betrekken: *'In de beleidspraktijk wordt fietsen grotendeels rationeel benaderd. Het gaat er simpel gezegd om fietsen zo gemakkelijk en competitief mogelijk te maken ten opzichte van andere modaliteiten.'* (Pelzer, 2011).

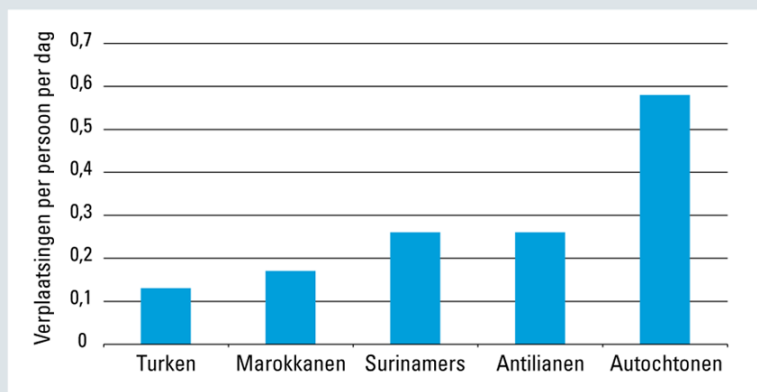
Verschillende sociale wetenschappers hebben laten zien dat cultuur een belangrijke rol speelt bij de keuze om te gaan fietsen en in het fietsgedrag zelf. In Nederland is er sprake van een ‘historisch gegroeide culturele traditie’ (Pelzer, 2011); fietsen is onderdeel geworden van het dagelijks bestaan. In figuur 4 is te zien dat bijna iedereen fietst in Nederland. Dagelijks gebruiken mensen uit alle leeftijdsgroepen de fiets. Dat er verschillen zijn in gebruik laat de tweede tabel zien: autochtonen fietsen vaker dan allochtonen.

### 3. Aantal fietsritten per persoon per dag verdeeld naar leeftijd



Bron: MON 2007

### 4. Fietsgebruik in verplaatsingen per persoon per dag naar bevolkingsgroep



Bron: LAS 2005

Figuur 4 aantal fietsritten per persoon per dag en fietsgebruik naar bevolkingsgroep (Fietsersbond, 2011b)

De laatste cijfers tonen dat de Nederlandse fietscultuur divers is, de attitude tegenover de fiets verschilt per bevolkingsgroep. Het Sociaal Cultureel Planbureau heeft gekeken naar de achtergrond van het verschillend gebruik van de fiets. In de conclusies van het rapport 'Anders onderweg' staat: *'...Zelfs bij gelijkblijvende overige omstandigheden blijft het fietsgebruik onder allochtonen ver achter bij dat van autochtonen. Vooral allochtone vrouwen en Turken van de tweede generatie fietsen minder. Mogelijke verklaringen hiervoor zijn de lage status die de fiets voor allochtonen heeft, het gevaar van een ongeluk dat zij verbinden aan het fietsen, en cultuurspecifieke factoren, zoals het niet kunnen en ook niet mogen fietsen vanwege bijvoorbeeld een geloofsovertuiging, of het gewoonweg niet gewend zijn om te fietsen.'* (SCP, 2006, p. 66)

Er zijn dus binnen Nederland culturele verschillen omtrent fietsgedrag.

Hier zijn lessen te leren voor de ruimtelijke ordening. Volgens sociaal geograaf Van Acker moeten planners en ontwerpers zich bewust zijn van 'subjectieve implicaties' zoals de hierboven genoemde invloed van culturele achtergrond, maar ook van de voorkeur voor een woonomgeving gebaseerd op een bepaalde leefstijl:

*'Mensen kiezen in de eerste plaats een woonomgeving in overeenstemming met hun leefstijlen en mobiliteitsvoorkeuren. Ze kiezen ervoor om te wonen in een traditionele of stedelijke omgeving indien dit past binnen hun stedelijke leefstijl of wanneer dit allerlei alternatieven biedt voor het gebruik van de auto (bijvoorbeeld een uitgebreid openbaar vervoersnetwerk, veilige fietsroutes en aangename voetpaden)* (Van Acker, 2010).

Ze constateert dat er een proces van zelfselectie plaatsvindt, mensen kiezen hun woonomgeving naar hun mobiliteitsvoorkeuren en leefstijlen (Van Acker, 2011). De keuze om te fietsen ligt dus niet per se in het directe effect van de fysieke woonomgeving. Vervolgens concludeert ze dat beleid *'...niet mag blijven uitgaan van klassieke doelgroepen en gericht zijn op het ontwerpen en ontwikkelen van plannen voor elk van die doelgroepen.'* (Van Acker, 2010, p. )

Wat betekent dat voor dit onderzoek? Het verduidelijkt in ieder geval dat de keuze om te gaan fietsen, te maken heeft met persoonlijke voorkeuren en leefsituaties. Daarbij is de rol van gebouwde omgeving niet minder belangrijk, maar het heeft niet het vermogen om daadwerkelijk gedrag van mensen te beïnvloeden. Om een extreem voorbeeld te geven: iemand die in zijn hele jeugd nooit naar school fietste, maar gebracht werd met de auto, zal zijn kinderen niet plotseling met de fiets naar school brengen, omdat er een nieuw goed toegankelijk fietspad is aangelegd in zijn wijk.

Uit een onderzoek van het ruimtelijk planbureau naar het mobiliteitsgedrag in Vinex-wijken wordt ook gesteld dat *'ruimtelijke kenmerken maar een beperkte invloed hebben op het mobiliteitsgedrag'* (RPB, 2005, p. 9). Daarbij wordt echter aangetekend dat de inwoners van de Vinex-locaties gevoeliger zijn voor de ruimtelijke kenmerken van hun omgeving dan anderen. Dit heeft te maken met hun achtergrond: *'..jonge mensen, hoger opgeleiden, huishoudens met kinderen en taak-combineerders..'*. (RPB, 2005, p. 9). Kortom, de verklaring voor mobiliteitsgedrag is complex en veelzijdig. De volgende begrippen staan centraal: cultuur (gebruiken uit land van herkomst, religieuze achtergrond, opvoeding), persoonlijke voorkeuren, leefsituatie, tijdswinst maximalisatie, en de gebouwde omgeving.

Tijdens het veldwerk in dit onderzoek moet rekening worden gehouden met bovenstaande noties. Leidsche Rijn is de grootste Vinex-locatie van Nederland en kent in zijn bebouwing en bewoners een relatief grote diversiteit. Is fietsen een geaccepteerd dagelijks vervoersmiddel in de wijk? En, is dat alleen om de kinderen naar school brengen of ook voor dagelijks woon-werkverkeer? In dit onderzoek is ervoor gekozen om vooral de rol van persoonlijke motieven te analyseren en hoe de directe ervaring van de route eruitziet. Het gaat hier in de eerste plaats om inzichten te vergaren en niet om representatieve uitspraken te doen over alle bewoners in Leidsche Rijn.

## 2.3 THE EMBODIED EXPERIENCE OF CYCLING: PERCEPTIONS AND TECHNIQUES

Fietsen is een *embodied experience*, een fysieke en mentale ervaring, een lichamelijke inspanning en een hersenactiviteit. In deze paragraaf worden de verschillende aspecten van het al fietsend onderweg zijn toegelicht, en wordt gekeken naar hun samenhang. Wat gebeurt er eigenlijk als men op de fiets stapt? Hoe ervaart men het fietsen zelf? Wat hoort, ziet, ruikt en voelt men onderweg?

### Perceptions – Zintuiglijke indrukken

In paragraaf 2.1 kwam al naar voren dat mensen met een bepaalde intentie aan een route beginnen, ze hebben een bestemming om te bereiken (*purposive*), gaan fietsen voor het plezier (*discursive*), of hebben een conceptueel oogpunt (*conceptual*) (Wunderlich, 2008). De intentie van de route beïnvloedt ook de zintuiglijke indrukken. Als men bezig is om de trein te halen, heeft men minder ook voor de directe omgeving. Men is dan puur met navigatie bezig: hoe komt men zo snel mogelijk door de kluwen aan fietsers en auto's? Andersom kan het natuurlijk ook, de indrukken onderweg kunnen de intentie van de route veranderen. Op een recreatieve fietstocht kan ineens de gedachte

aan de boodschappen die nog gedaan moeten worden, te binnen schieten. Men kiest dan al onderweg zijnde voor de kortste route naar de supermarkt.

Onze zintuigen geven ons informatie over onze directe omgeving, ze beïnvloeden daarmee onze *embodied experience*. We kunnen de volgende zintuiglijke indrukken onderscheiden: zicht, gehoor, tast en reuk. De beleving is niet eenzijdig afhankelijk van een van deze indrukken, zij is *'multimodal'* (Degen et. al., 2006). Bovendien zijn de zintuigen *'interconnected and interrelated'* (Pink, 2009). Met andere woorden, geluiden hebben invloed op de ervaring van het zicht. Een simpel voorbeeld toont dit effect aan, de beleving van een bos is heel anders wanneer ernaast een snelweg ligt. De voorbijrazende auto's beïnvloeden ook de ervaring van het zicht. Wat een rustgevende verzameling bomen kan zijn, wordt een chaotische collectie van takken, bladeren, wortels en stammen. Degen et al. over visuele indrukken: *'...we would note that visuality is always multimodal: that is, visual experiences are almost always accompanied by aural, tactile, and oral experiences; and in the case of designed urban environments, by certain specialities such as form, route and volume.'* (Degen et al, 2006, p. 9)

De zintuiglijke indrukken hangen samen met het lichaam. Is het lichaam gezond? Is er sprake van voldoende uithoudingsvermogen? Verder spelen emoties natuurlijk een rol bij de beleving van een route, met wat voor gemoedstoestand legt men de weg af? In een dromerige bui zal men eerder het groene verkeerslicht waarop men stond te wachten over het hoofd zien. En met stress in het lijf wordt elke voetganger die oversteekt een groots obstakel.

Als we specifiek kijken naar de fietsbeleving is het goed om aan te tekenen dat fietsen een fysieke inspanning vereist van een persoon. Dit draagt bij aan de betekenis van de route. De snelheid van de beweging wordt mede bepaald door de directe inspanning van de persoon (Spinney, 2007). Deze snelheid, veroorzaakt door de lichamelijke activiteit, heeft weer invloed op de perceptie van de omgeving. Wandelen, fietsen of autorijden, kennen verschillende snelheden en daarmee vallen andere dingen op tijdens de route. De indrukken van de route worden dus mede gevormd door de snelheid.

Op het gebied van tast is het nog goed om te benoemen dat er met fietsen sprake is van een *'extended touch'* (Rodaway, 1994, p. 55). Via de wielen en het frame krijgt de fietsers signalen van de *'microgeography'* van de ondergrond (Spinney, 2007). Het trillen van het frame bij het rijden over kinderkopjes, geeft een totale andere *feel* aan de route dan een stuk glad asfalt. In tegenstelling tot bijvoorbeeld lopen waarbij een vrijwel directe interactie tussen ondergrond en lichaam plaatsvindt, wordt tijdens het fietsen de

tast geleid door de techniek van de fiets. Hiermee is meteen het volgende onderwerp geïntroduceerd, de rol van techniek.

### **Techniek, object – van omafiets tot fixie**

Er bestaat een grote verscheidenheid aan fietsmodellen. De Fietsersbond heeft op haar website een aardige opsomming gemaakt: kinderfietsen, ligfietsen, omafietsen, stadsfietsen (in de ruimste zin van het woord), tandems en vouwfietsen (Fietsersbond, 2012). Daar kan nog de racefiets aan toegevoegd, alsmede mountainbikes en de recent in *schwung* geraakte *fixies*. Deze gestripte racefietsen hebben een vast verzet, waardoor het niet mogelijk is om 'je benen stil te houden tijdens het fietsen.' (van Gils, 2012). Deze trend is mede op gang gekomen door de fietskoeriers in de wereldsteden.

De fietsbeleving is een interactie tussen het lichaam, de fiets en de gebouwde omgeving. Continue vinden er *negotiations* plaats tussen die elementen. De ervaring van het fietsen wordt beïnvloed door de techniek van de fiets. Met een racefiets opent zich voor de fietser een '*kineastic world of greater speed, exhilaration and reduced visibility*' (Spinney, 2007, p. 35). Daarmee vergeleken is het zitten op een omafiets een relatief rustige ervaring, met veel overzicht op de omgeving. De verschillende fietsframes hebben daarmee een directe invloed op de ervaring van de route, en dus op de betekenis van de mobiliteit. Een ander voorbeeld kan de gammele studentenfiets zijn die met elke meter een orkestwaardig geluid produceert, tegenover de moderne stadsfiets met een arsenaal aan versnelling. Hierin komen aspecten van comfort en veiligheid terug, die het rijgedrag ook sterk kunnen beïnvloeden.

### **'Enlivened Memories' - de rol van herinneringen**

'De kleine verhalen over het stedelijk leven vertellen hoe iedere specifieke persoon de stad doorkruist en beleeft. Als mensen langer op een plek wonen gaan ze dingen benoemen, en ontstaan vanzelf verhalen.' (Gispen, 2011)

'De stad is redundant: zij herhaalt zich opdat iets zich uiteindelijk vastzet in de geest.' (Calvino, 2001, p. 26)

Op de route van huis naar de bestemming en weer terug scheppen en herscheppen mensen herinneringen. De actie van het fietsen leidt tot indrukken die omgezet worden in herinneringen. Herinneren is vergeten. Vergeten is herinneren. Het onthouden van

ervaringen is een selectieproces: je gooit dingen weg en kneed ervaringen in de (on)gewenste vormen. Fietsen, elke dag op en neer, deze routine geeft een gelaagde betekenis aan de route.

De stenen onder ons, brengen verleden, heden en toekomst samen. Sociaal geograaf Pile formuleert dit als volgt:

*'The networks of streets both produce and contain memories. At one and the same time, one can travel in time and move through space. Each new angle, each new experience on the streets, could produce another memory – in a flash, the past, the present and the future are combined and recombined.'* (Pile, 2002).

Plekken en routes kunnen functioneren als dragers van herinneringen; ze roepen gevoelens op van herkenning, angst en liefde. Gispens noemt de stad 'een raamwerk' dat zijn leven vorm geeft. Dit is geen statisch raamwerk maar een flexibele omlijsting. Een die voortdurend verandert, omdat je zelf verandert, en omdat de ander, in dit geval de stad verandert.

Herinneringen werken op verschillende niveaus. De routine van een route zit in de onbewuste repeterende handelingen. Je steekt over bij rood, omdat je weet dat de stroom auto's pas later op gang komt en een stuk verderop kun je bij dat ene paaltje het beste links passeren. Ten tweede kunnen herinneringen aan bijvoorbeeld een auto-ongeluk of een overval er voor zorgen dat je die straat voortaan vermijdt op de route. Of die ene spontane ontmoeting met een vriend op de hoek van een kruispunt kan er juist voor zorgen dat je altijd met plezier de hoek omslaat. Misschien heeft een huisgenoot je jaren geleden dat ene pad laten zien, waardoor je een paar minuten sneller aankomt bij je bestemming. Of het is een vriendin geweest die je een mooiere route liet zien, langs de rivier naar huis fietsen is prettiger als het volgen van de drukke autobaan.

Herhaling en verandering, door een route vaker te fietsen kunnen mensen zien wat er verandert in de loop van de tijd. Tegelijkertijd kan de routine mensen blind maken; op de automatische piloot wordt er dan een route gefietst. De oogkleppen vallen af als er iets onverwachts gebeurt, de route is omgelegd, je fiets gaat kapot, of een regenboog verschijnt tussen de wolken. Gedurende de *go-alongs* is het relevant om terug te komen op de herinneringen die mensen verzameld hebben langs de route. Deze persoonlijke collectie van verhalen maakt de betekenis van een route en het beïnvloed het fietsgedrag.

We kiezen ervoor om deze *enlivened memories* een rol te geven in het onderzoek, de doorleefde herinneringen of herschapen ervaringen zijn een belangrijk aspect van routebeleving en routekeuze. Tijdens gesprekken over plaatsen en routes ontkomen

mensen er niet aan om te refereren aan eerdere ervaringen in de stad, of in andere steden. Het vergelijken van plaatsen, routes en gebouwen helpt om de verschillen naar boven te halen, om de beleving te duiden.

Spierings noemt dit het gegeven van de meervoudige stad: *Multi(ple)cities* (Spierings, 2009). Tussen onderzoeker en respondent ligt de uitdaging om elkaars beleving te begrijpen, waarbij de referenties naar eerdere ervaringen in andere omgevingen essentieel zijn. In de woorden van Ingmar Heytze:

'Je trekt de dagen uit elkaar als een harmonica.  
Een carrousel van straten, gevels, wolken komt  
op gang, een orgel van herinneringen rinkelt'  
(Heytze, 2008, p)

### **Fiets Attitude – gedrag en zelfregulatie**

Fietsen is manoeuvreren op het fietspad, anticiperen op de verkeerssituatie, kiezen wanneer over te steken, balanceren op het frame en reageren op je medeweggebruikers. De fiets attitude, het gedrag van de fietser beïnvloedt kortom de fietsbeleving. Met het begrip attitude wordt bedoel hoe iemand op de fiets zit. Deze hoe bestaat uit zijn of haar directe handelingen onderweg en de manier waarop hij/zij omgaat met de directe omgeving, *how does he/she inhabits the infrastructure?* (Wood, 2010). Bijvoorbeeld, het kijken naar elkaar en de gebruikte lichaamstaal op de fiets zijn belangrijke elementen bij de anticipatie op het verkeer.

Doordat een groot deel van de Nederlanders opgegroeid is met fietsen en het dus van jongs af aan doet, is er een bepaald soort fietservaring opgebouwd. Deze wordt toegepast in een context als de stad Utrecht. Neem bijvoorbeeld het kruispunt bij de Neude rond de avondspits. Daar ziet de situatie er zeer chaotisch uit, niemand lijkt zich aan de regels te houden, maar toch gaat het goed. Er komen niet elke dag ongelukken voor en fietsers botsen niet voortdurend tegen elkaar op, er is sprake van 'georganiseerde chaos' (Pelzer, 2010). Hier kun je het fenomeen van zelfregulering terugzien; ingeslepen gebruiken en houdingen zorgen ervoor dat de meeste weggebruikers weten hoe de ander gaat reageren. Ook geeft de opgedane *fietsbagage* handvaten om te reageren op onverwachte situaties.



Figuur 5 Olifantenpaadje  
(Van der Burg, 2011)

De fietser is een anarchist. Vooral in grote Nederlandse steden is het volgende fietsgedrag te observeren: door rood licht rijden, vreemden die naast elkaar rijden bij drukte op het fietspad, het niet uitsteken van je hand. Bovendien kiest de fietser vaak de kortste route, en dit is vaak niet de officiële route. Er wordt afgesneden over het trottoir, of er wordt een nieuw zandpad uitgesleten in een grasveld. De fotograaf Jan-Dirk van der Burg heeft een visuele studie gedaan naar de *'de paadjes der burgerlijke ongehoorzaamheid'*. In zijn boek *'Olifantenpaadjes'* laat hij uiteenlopende plekken in Nederland zien met deze alternatieve routes (Van der Burg, 2011). Het anarchisme van de Nederlandse fietser staat in verband met de nationale fietscultuur, het gedrag vormt tegelijkertijd de cultuur en wordt er door beïnvloedt. Een tweezijdig iteratief proces. Met het begrip anarchisme wordt ook verwezen naar een bepaald vrijheidsgevoel dat fietsen met zich mee kan brengen. Tot op zekere hoogte heb je zelf de controle over de snelheid en de route die je fietst.

Met het aanstippen van de rol van zelfregulatie en de anarchistische houding hoeft de invloed van de fysieke infrastructuur en officiële verkeersregels (Pelzer, 2010) niet ontkent te worden. Deze bepalen namelijk in belangrijke mate het fietsgedrag en beleving. Het is dan ook niet zo dat iedereen de verkeersregels aan zijn laars lapt, het tegendeel lijkt eerder het geval. Het gaat erom dat veel fietsers een losse omgang hebben met verkeersregels. Daarbij is het verder goed om de aandacht te vestigen op de interacties tussen fietsers en tussen fietsers en andere weggebruikers. Gezamenlijk voeren ze een publieke choreografie op, waarbij voortdurend (on)bewuste afstemming is tussen de weggebruikers (Brown, 2010 ; Jacobs, 1961). In een oneindig proces van *negotiations* eisen passanten hun plek op in de ruimte, waarbij de auto met zijn motorkracht makkelijker een plek afdwingt. Er kan echter ook gesteld worden dat de fietser zijn kwetsbaarheid *misbruikt* door roekeloos te rijden, waardoor automobilisten niet anders kunnen dan stoppen. Zij willen namelijk niemand aanrijden. Ook heeft de fiets in Utrecht een vrij dominante positie, door de *massa* die de groep heeft. De lange linten van fietsers maken het onmogelijk voor auto's om over te steken.

### **Heterogeniteit – different bodies, different experiences**

De attitude van fietsers speelt dus een rol bij de fietsbeleving. Hierbij moet opgemerkt worden dat het fietsgedrag in direct verband staat met de fietscultuur. Samenvattend, kan gezegd worden dat *the embodied experience* van het fietsen uit een aantal aspecten bestaat, die elkaar continue beïnvloeden. Dit zijn: de zintuiglijke indrukken, de techniek van de fiets, de opgedane herinneringen en de hierboven besproken *attitude*, ook wel gedragshouding te noemen.

In de paragraaf over *perceptions* is de rol van het lichaam al aangegeven, deze beïnvloedt de fietservaring. Hierbij gaan we niet uit van een *eenzijdig* begrip van de gebruiker, een misvatting die sommige architecten blijken te maken. Geograaf Imrie: *"...the user of buildings and the wider built environment has often been reduced to a specific type or even ignored in Western (or modern) architectural theories and practices."* (Imrie, 2003) In dit onderzoek worden mensen benaderd als complexe wezens, die onderling sterk verschillen. In tegenstelling tot een tendens bij enkele architecten, stellen we de mens centraal, en bestuderen zijn gedrag, emoties en denkbeelden.

Eerder in dit hoofdstuk werd al naar voren gebracht dat routes in dit onderzoek bekeken worden vanuit Massey's begrip van tijd-ruimte. Heterogeniteit is hier een belangrijk kenmerk van. Van de *embodied experience*, de fietservaring, proberen we deze onderlinge verschillen, de ongelijkheid tussen mensen te begrijpen. Het omarmen van de heterogeniteit is op twee niveaus belangrijk; het bekritiseert ten eerste de veronderstelling dat we leven in een wereld waarin mensen en goederen vrij over de

wereldbol bewegen. Het maakt het beeld van de *'spaces of flows'* complexer (Bissel, 2009) en het doet recht aan de verscheidenheid van de mobiliteitservaring. Met andere woorden: de diversiteit van het fietsen. Hiermee is 'de fietsbeleving' als belangrijk onderdeel van de centrale probleemstelling geanalyseerd. In de volgende paragraaf gaan we in op de concepten grenzen en barrières.

## 2.4 (IM)MOBILITIES - BOUNDARIES AND BARRIERS

*'s Avonds zou ik nooit met de fiets over de brug gaan. Als ik in Leidsche Rijn ga wonen dan heb ik een auto nodig. Het voelt anders als ik nog aan de stadskant van de brug zo wonen, dan kan ik overal naartoe fietsen.'* (Vrouw, wonend in binnenstad Utrecht, 26 jaar, 2011)

Een grens is een verschil, een onderbreking, een onderscheiding. Grenzen zijn sociale constructies, zoals de quote hierboven illustreert. Voor de jonge vrouw is het Amsterdam-Rijnkanaal een mentale barrière. Zij durft 's avonds niet meer alleen over de gele brug te fietsen. Aan dit beeld koppelt ze ook gedrag, ze zal niet in Leidsche Rijn gaan wonen als ze geen beschikking heeft over een auto. In deze paragraaf gaan we verder in op het begrip 'grens' en de relatie met (im)mobiliteit.

Binnen het huidige wetenschappelijk discours, worden grenzen niet slechts beschouwt als lijnen op een kaart, maar als: *'...spaces in their own right (as in the idea of "borderlands") and as processes; in short, there has been a shift from borders to bordering (or rebordering, on some accounts).'* (Rumford, 2011 in Johnson, 2011 Et. Al., p. 67). Grenzen moeten dus gezien worden als processen; het zijn percepties van verschil tussen ruimtes en mensen, die voortdurend aan verandering onderhevig zijn (Newman, 2006). In dit onderzoek kijken we specifiek naar de binnenstedelijke grenzen, naar de barrières en verbindingen die mensen ervaren op hun fietsroute. Daarmee kiezen we nadrukkelijk voor een bottom-up perspectief van grenzen, Newman hierover: *'Borders should be studied not only from a top-down perspective, but also from the bottom up, with a focus on the individual border narratives and experiences, reflecting the ways in which borders impact upon the daily life practices of people living in and around the borderland and trans-boundary transition zones.'* (Newman, 2006).

Een grens kan gezien worden als een onderbreking van een ritme. Tijdens het fietsen, zeker op langere stukken, kan een fietser in een soort *flow* geraken. De fixies-berijders maken er een sport van om in deze *mood* te komen, ze trachten zo min mogelijk te remmen en in één stuk door te rijden. Verkeerslichten of andere weggebruikers kunnen

een fietser uit zijn ritme halen en deze onderbreking van de cadans veroorzaakt *Arrhythmia*. Dit is een begrip geïntroduceerd door Henri Lefebvre. Het beschrijft de staat van disbalans: *'Arrhythmia is a 'pathological state' in which rhythmic fields suffer disruptions/disturbances; a case of rhythmic disruption or catastrophe.'* (Lefebvre, 2004, P. 16). In het geval van het verkeerslicht bestaat de disruptie uit de botsing van het ritme van de lampen die op rood springen en het cyclische ritme van het fietsende lichaam. Het verkeerslicht vertegenwoordigt hierbij de lineaire tijdsstructuur, die onderdeel is van het huidige kapitalistische systeem. Het cyclische ritme van de fietser is zijn hart dat klopt, kaboem, kaboem, en de spieren die de inspanningen leveren om vooruit te komen.

Grenzen kunnen dus een onderbreking zijn, of een sociale definitie van de 'ander'. Zoals aangehaald, willen we met dit onderzoek kijken naar de uitwerking van grenzen in de stad, van barrières en/of verbinding op mensen in het dagelijkse leven. Het gaat dus niet over territoriale grenzen, maar over micro-grenzen, 'intra-urban-borders' (Spierings, forthcoming) We introduceren de term *grensruimte*, een *overgangsgebied* dat zowel kan zowel functioneren als barrière en als verbinding. We lichten hieronder een aantal aspecten van barrièrevorming toe, specifiek gericht op het fietsen in de stad.

Infrastructuur – 'tunneling effect' en 'obstakels op het fietspad'

Urban Trajectories kijkt naar het idee van infrastructuur als objecten van beweging en stilstand. De Utrechtse kanalen, sporen en wegen maken het mogelijk dat mensen van A naar B komen, maar ze blokkeren ook de doorgang voor anderen. Fysiek, dan wel mentaal. In veel steden werken snelwegen tegenwoordig als de moderne variant van de stadsmuur. Deze 'snelmuren' markeren mentale grenzen en verminderen de interactie tussen stadsdelen. Denk bijvoorbeeld aan de A2 die dwars door Maastricht loopt en waarvoor nu het 'Groene Loper'-plan wordt uitgevoerd. In een combinatie van 2x2 tunnel en een groen lint wordt getracht de barrièrevorming te slechten. Het plan beoogt een *'betere verkeersveiligheid en leefbaarheid van Maastricht Oost'* (A2Maastricht, 2012).

Geografen Graham en Marvin analyseren in hun invloedrijke boek 'Splintering Urbanism' de fragmentatie van de stedelijke samenleving. Ze hebben het over de recente ontwikkeling van 'premium networked spaces': *'new or retrofitted transport, telecommunications, power or water infrastructures that are customized precisely to the needs of powerful users and spaces, whilst bypassing less powerful users and spaces.'* (Graham, 2000). Oftewel, netwerken die niet voor iedereen gelijk toegankelijk zijn. Denk bijvoorbeeld aan de snelweg die er met een selectief aantal afritten voor zorgt dat de bereikbaarheid van dorpen en steden sterk verschilt. Of de huidige Fyra treinverbinding

tussen Amsterdam en Breda, een trein die tussendoor slechts de stations Schiphol en Rotterdam Centraal aan doet. Deze *premium networked spaces* worden als het ware over de huidige structuren heen gelegd en zijn per definitie discriminerend. Voor de Fyra vraagt de NS een toeslag op het standaard treinkaartje en de aansluitingskosten voor een glasvezelverbinding kan ook niet ieder gezin zich veroorloven. Er ontstaat zodoende een tunneling effect (Graham and Marvin, 2001 in Cresswell, 2009): een selectief aantal gebieden wordt aan elkaar verbonden, en alles wat daar tussen ligt wordt uitgesloten.

Geograaf Jirón heeft dit tunneling effect etnografisch onderzocht in Santiago de Chile. Zij concludeert dat mensen tijdens lange bustochten van de *outskirts* naar hun werkplek in het centrum hele stukken van de stad 'missen'. Deze barrièrevorming zit niet enkel op het fysieke niveau, maar ook in tijd, organisatie en financiële situatie. Niet iedereen heeft bijvoorbeeld toegang tot een auto en vrouwen kunnen zich eerder onveilig voelen in bepaalde wijken en vermijden daarom bepaalde routes. Zij stelt dat mensen fragmentatie ervaren in hun mobiliteit. Zij ziet in de stad parallellen circuits ontstaan van verschillende groepen mensen: '*... for children, for women, for the elderly, for the young, for the rich, for the poor, for men, for women, for young girls, for women with children. These different circuits can be visually imagined as tunnels being erected throughout the city, running in different directions, times and speeds.*' (Jirón, 2010, p. 77). Haar onderzoek geeft op een meer etnografisch niveau uitleg over het tunnel-effect, terwijl de analyse van Graham en Marvin op een hoger schaalniveau ligt en een meer grondige analyse van de economisch-politieke achtergrond herbergt.

Als we terugkeren naar de fietser in Utrecht, dan kunnen we dit tunnel-effect toepassen op de (on)mogelijkheden om te fietsen. Het vervoermiddel fiets geeft de actor weliswaar veel vrijheid, hij of zij kan stoppen waar het wil. Alleen is het voor het merendeel van de fietsers wel de aangelegde infrastructuur die de route bepaalt. Er is geen sprake van een platte ruimte waarin de fietsers zich compleet vrij kan bewegen, dat laten de techniek van de fiets en de verkeersregels niet toe. Met de focus op de *embodied experience* van fietsen is de manier waarop de fietser omgaat met de infrastructuur een belangrijk analysepunt. Hoe '*inhabits*' (Wood, 2010) de fietser de infrastructuur? Hoe zit kortom de interactie tussen fietspad en fietser in elkaar? En, welke positie neemt de fiets in binnen de gehele infrastructuur van autowegen, sporen en bruggen?

Op microniveau kijken we dan naar de fysieke elementen die de fietsbeleving beïnvloeden en die kunnen functioneren als obstakels op de route: de tijdelijke openbreking van het wegdek, moeilijk zichtbare paaltjes op het fietspad, een ongelijke bestrating. Ook valt onder het concept infrastructuur de bewegwijzering en de inrichting van kruispunten: waar staan de haaiantanden en wie heeft voorrang? Onder de fysieke

elementen verstaan we het materiaalgebruik, de toegepaste technieken en het ontwerp van de verkeersroutes. Een illustratie van de rol van materiaalgebruik wordt gegeven door een analyse van de Fietsersbond (zie Figuur 6). De bond geeft aan dat de opstaande rand het uitwijken voor de fietser vrijwel onmogelijk maakt. Aangezien de rand gemaakt is van gladde niet vochtdoorlatende steen, is het extra gevaarlijk met regenachtig weer. In deze case wordt ook meteen duidelijk dat andere weggebruikers de ervaring van de route beïnvloedden, de vrachtwagen die half geparkeerd staat op de weg vormt een barrière voor de fietser. Op de rol van andere weggebruikers wordt in de volgende paragraaf in gegaan.



*“Lange Jansstraat. Fietser kan niet uitwijken op voetpad wegens rechtopstaande rand”*

*‘Lange Jansstraat. Het fietspad wordt gescheiden van het voetpad door 3-6 cm hoge rechthoekige randen van een gladde niet vocht doorlatende steen. Als een fietser tegen dit randje rijdt verliest hij zijn evenwicht en valt. Advies: randen vervangen door ruwe schuine randjes of liever, helemaal geen hoogteverschil, zoals op sommige plaatsen (b.v. bij het Janskerkhof).*

*’(Fietsersbond, 2009)*

Figuur 6      Fietspad Lange Jansstraat – Utrecht  
(De fietsersbond, 2009)

## Andere weggebruikers

*'Mensen aan wie ik me erger in het verkeer (...)*

*1. Alle mensen die langzamer gaan dan ik*

*Wat ben je aan het doen? Is de Kinkerstraat soms een cruise-area waar je traag peddelend om je heen moet kijken, op zoek naar geschikte kandidaten? Probeer je af te remmen om af te slaan, en zo ja, waarom sla je dan niet af? Leer eerst eens reigers te ontwijken, over tramrails te spurten en om winkelende mensen heen te slalommen, en kom dan maar weer eens terug.*

*2. Alle mensen die sneller gaan dan ik*

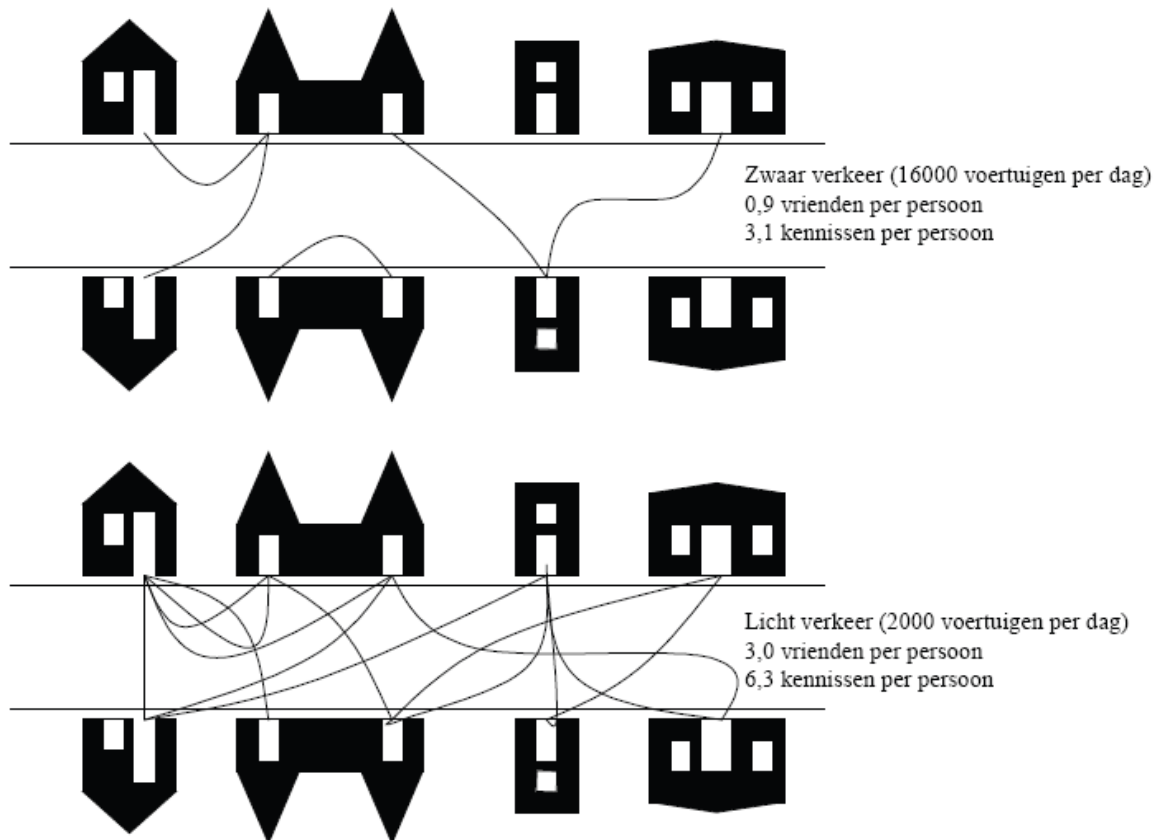
*Wat ben je aan het doen? Wil je me dood hebben ofzo? Ja, ik heb ook haast, maar dat betekent niet dat ik als een soort debiel om al die winkelende mensen heen ga scheuren.*

*En nee, níets kan zo belangrijk zijn dat jij hier als een soort namaak doorgesnoven New Yorkse fietskoerier mij en die arme bakfietsmoeder van het fietspad gaat lopen afduwen.'*

*(Fragment uit column Renske de Greef, NRC Next, 2012)*

In het hierboven aangehaalde citaat gaat NRC Next columniste Renske de Greef in op haar irritaties over andere weggebruikers in het verkeer. De column als medium leent zich uitstekend voor het uiten van emoties. Beslagen in deze schrijfvorm is de kunst van overdrijving. Het leidt het tweede concept van barrièrevorming in: het verkeer. De andere weggebruikers kunnen een obstakel vormen voor de fietser, dit kunnen simpelweg wachtende fietsers zijn bij het verkeerslicht die ontweken moeten worden. Of het is een druk verkeersplein als het Westplein in Utrecht, dat met zijn grote stroom auto's een directe heftige barrière vormt voor fietsers.

Zware verkeersstromen kunnen de routekeuze sterk beïnvloeden en ze kunnen ook een sociale barrière werking hebben. Het sociale effect van verkeer is onderzocht door Boon et al.. Zij stellen (gebaseerd op een onderzoek van Appleyard, 1981) dat *'sociale interactie tussen buurtbewoners (...) toeneemt naarmate de verkeersintensiteit op de weg afneemt.'* (Boon et al., 2010). Figuur 7 toont twee straten met een verschillende verkeersintensiteit, waarbij de lijnen de sociale verbanden aangeven. Iedere lijn representeert een contact met een vriend of kennis. In één blik is duidelijk dat in de straat met 'zwaar verkeer' minder onderlinge sociale contacten zijn.



Figuur 7 Verkeersintensiteit en sociale verbanden  
(Boon et.al., 2010)

Eerder al is naar voren gebracht dat het verkeer gezien kan worden als een choreografie tussen de verschillende weggebruikers. Er is continue afstemming tussen de fietser, de infrastructuur en de andere weggebruikers. Geograaf Brown spreekt van de attunement tussen de verschillende bodies. Kortom, het zijn naast de verkeersregels, de dagelijkse activiteiten die de coördinatie tussen de verschillende weggebruikers bepalen. In deze continue herhaling van *encounters* worden routines gemaakt die een soepele choreografie mogelijk maken. Het opeisen van de ruimte blijft echter een voortdurende lichamelijke discussie tussen de verschillende gebruikers van de weg. De perceptie van de omgeving en de reactie op de andere actoren in het verkeer bepalen de vorming van mogelijke barrières of verbindingen. Zo dwingen lange linten van fietsers een positie af in de straat. De massa creëert zo zijn eigen *flow*.

### Sense-scapes – ‘edges and borders’

Grens-ruimtes kunnen gemaakt worden door sterke verschillen in de zintuiglijke ervaring. In de uiteenzetting over de ‘embodied experience’ is naar voren gebracht dat de zintuiglijke ervaring multi-modal is (Degen et. Al, 2008). Het horen, zien, ruiken en de

tast beïnvloeden elkaar en maken de omgevingsbeleving. Tijdens een fietsroute kan een bepaald stuk altijd winderig zijn, waardoor de fietser zich meer moet inspannen om vooruit te komen. Of er is sprake van een sensory overload bij drukke kruispunten, zoals de luide geluiden van auto's, de reuk van uitlaatgassen en de chaotische aanblik van een groot kruispunt met krioelende auto's, fietsers, bussen en wandelaars. Het zijn plekken die gevoelens van stress kunnen oproepen.

Een *sense-scape* is een ruimte die gedomineerd wordt door een bepaalde verzameling zintuiglijke indrukken (Spinney, 2007; Ross, 2009). In dit onderzoek benaderen we de routes als een verzameling van *sense-scapes*. Het zijn de overgangen van stil naar luid, van visueel druk naar een rustig omgevingsbeeld, van bloemengeur naar uitlaatgas, die de grenzen bepalen. De opeenvolging van verschillende *sense-scapes* kunnen gezien worden als hoofdstukken in een roman. De fietsroute is een verhaal dat tegelijkertijd gelezen en geschreven wordt door de fietsers.

### **Affect – emotie en mentale beelden**

Grensruimtes kunnen emoties oproepen, gevoelens van angst en onzekerheid of een belofte van schoonheid en blijdschap. De routebeleving gaat ook over de binding die mensen aangaan met de ruimtes die ze passeren. Affect gaat over de emotionele associatie die mensen hebben met plekken. Deze zijn niet altijd in woorden uit te drukken, maar spelen ook in het onderbewuste (Jones, 2005).

### **Sociale veiligheid**

Gedeelde verhalen van criminaliteit in wijken, of over specifieke plekken en routes kunnen gevoelens van onveiligheid opwekken bij fietsers. Soms is er een discrepantie tussen de werkelijkheid en het onveilige imago dat ontstaan is uit verhalen van kennissen en de media. Echter kunnen we niet om deze gevoelens van onveiligheid heen. Ze kunnen sterk bepalend zijn voor gedrag.

Criminaliteit en overlast en de mentale beelden die hierover leven, zijn barrièrevormend. Ze markeren grenzen op routes en kunnen redenen zijn voor mensen om een alternatieve route te fietsen. Bij dit proces van grensvorming spelen ook *gendervraagstukken* mee. De mate van angst voor bepaalde soorten criminaliteit verschillen sterk tussen mannen en vrouwen. Het is dus belangrijk om te realiseren dat er onderscheid is in gevoelens van angst per soort criminaliteit (Reid and Konrad, 2004). Ook zijn gevoelens van onveiligheid sterk afhankelijk van het tijdstip en de locatie. Dag en nacht maken een wereld van verschil.

Aspecten die het gevoel van sociale veiligheid kunnen verhogen zijn een overzichtelijke omgeving, sociale controle door omwonenden en voorbijgangers en een duidelijke routing.

### **Beeldvorming**

In dit onderzoek zullen we niet uitgebreid ingaan op de rol van beeldvorming in barrièrevorming. Toch is het goed om het belang ervan aan te stippen in relatie tot *othering*: processen van het definiëren van de ander. De Vinex-wijk heeft een rijkdom aan connotaties binnen de Nederlandse cultuur, het staat volgens Arnon Grunberg symbool voor 'het nieuwe Nederland'. Grunberg, die voorheen in Afghanistan als schrijver *embedded* ging, beschreef zijn logeerpartijen bij negen verschillende gezinnen met een gevoel voor ironie en spot als journalist in crisisgebied. Uit het project kwam de publicatie 'onderduiken voor beginners' voort (Grunberg, 2009).

Vinex-wijken worden niet altijd positief besproken in de media. Er zijn echter ook genoeg tegengeluiden te horen. Auteurs als 'het Vinexvrouwtje' in Leidsche Rijn gebruiken de term als geuzennaam. In de afgelopen tien jaar zijn er verschillende publicaties verschenen gerelateerd aan de Vinex-wijk, van een journalistieke beschrijving van het dagelijkse leven door Toine Heijmans – 'La Vie Vinex' (2007), een uitgebreide Vinex-Atlas door Jelte Boeijenga en Jeroen Mensink (2008), tot een (on)zedelijke karakterschets van Vinex-bewoners door Naemia El Bezaz 'Vinexvrouwen' (2010). Voor de Vinex-mannen is er recentelijk een speciaal handboek verschenen: Handboek Voor De Vinex-Jager Echt Koken Voor Mannen, geschreven door Meneer Wateetons (2010). Kortom, er is in het dagelijkse leven en binnen de literatuur en media een geschakeerd beeld ontstaan over de Vinex-wijk en haar inwoners. Bij de beleving van de route tussen de binnenstad en Leidsche Rijn kan deze beeldvorming een rol spelen. Het is de overgang van suburb naar de binnenstad, met al zijn culturele betekenissen. Inwoners van Leidsche Rijn kunnen het gevoel hebben niet bij de stad Utrecht te horen en dit zal zijn weerslag hebben op de verhalen over de route tussen stad en Vinex.

### **Institutionele context – verkeersregels en de bestuurlijke grens**

De bestuurlijke grenzen kunnen hun invloed hebben op de dagelijkse beleving van de stad. Gevoelens van identiteit en ergens 'bij horen' hangen ook samen met de institutioneel geformuleerde grenzen van een gebied. Op een meer praktisch niveau heeft de institutionele context directe invloed op ontwerp en onderhoud van infrastructuur en architectuur. Processen van grensvorming vinden dus deels plaats aan de vergader- en tekentafel.

# **GEOGRAFISCHE CONTEXT**

**De Utrechtse binnenstad en Leidsche Rijn**

### 3. GEOGRAFISCHE CONTEXT: DE UTRECHTSE BINNENSTAD EN LEIDSCHER RIJN

In dit hoofdstuk belichten we de geografische context van de het onderzoeksgebied. We gaan in op de gefragmenteerde structuur van de stad Utrecht, om daarna specifiek in te zoomen op Leidsche Rijn. Vervolgens bespreken we kort de actuele ruimtelijke vraagstukken en bouwplannen voor Utrecht-West, en lichten het gemeente beleid omtrent fietsen toe. We sluiten af met de afbakening van het onderzoeksgebied.

#### 3.1 ONDERZOEKSGBIED: HOE TIKT DE STAD UTRECHT?

##### Fragmentatie

De stedelijke structuur van Utrecht kent elementen van fragmentatie. Zij lijkt steeds meer te veranderen in een verzameling eilanden. Dit is te zien in figuur 8 waarin de grote infrastructurele lijnen in abstractie de mogelijke barrières aanduiden. Deze fragmentatie hoeft geen probleem te zijn, ware het niet dat fragmentatie vaak betekent dat er ongelijke toegang ontstaat tot plekken en diensten. Dit houdt in dat er minder interactie tussen mensen uit verschillende delen van de stad is. Dat kan gevoelens van ongemak en angst versterken en onbegrip en onbekendheid vergroten, terwijl begrip, thuis voelen en bekendheid juist ingrediënten zijn die ervoor zorgen dat een stad prettig voelt en leefbaar is. Hoe kunnen we de stad leefbaar houden, leefbaarder maken? Waar kunnen mensen elkaar ontmoeten, zowel binnen als buiten de wijk? De urgentie van *Urban Trajectories* ligt in het blootleggen van de mentale barrières in een gefragmenteerde stad, deze thematiek raakt aan vragen over democratie en participatie: wie heeft toegang tot wat?



Figuur 8 Stedelijke structuur Utrecht– Infrastructuur als barrière  
(Melse, 2011)

Hieronder volgt een toelichting van de sociaalruimtelijke situatie in Utrecht-West met een beschrijving van drie wijken: Leidsche Rijn, Kanaleneiland en Lombok. Leidsche Rijn is *de* uitbreidingslocatie van Utrecht. Met de bouw van Leidsche Rijn zal de bevolking van Utrecht de komende jaren met ongeveer 70.000 inwoners groeien; een wezenlijk aantal bovenop het huidige inwonertal van 300.000 inwoners. De ligging van Leidsche Rijn ten westen van de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal heeft een grote invloed op de gevoelsmatige en fysieke bereikbaarheid en toegankelijkheid van het stadsdeel. Meer richting het centrum ligt Kanaleneiland, een wijk die werd gebouwd als een modernistische droom, maar in de beeldvorming veranderde in een 'sociale nachtmerrie'. De toevoerwegen naar deze naoorlogse wijk staan niet bekend om hun levendigheid. Het zijn grote, brede en anonieme boulevards die de wijk ontsluiten. Ook ligt op de as van Leidsche Rijn naar het centrum de wijk Lombok. Hier vinden onder andere gentrificatie-processen plaats. Verder heeft de wijk - hoewel centraal en nabij de binnenstad gelegen - problemen om aansluiting te vinden bij het centrum, onder andere vanwege het spoor en het stationsgebied dat de wijk scheidt van de binnenstad, maar ook door de aanwezigheid van een aantal grote verkeersaders die functioneren als fysieke barrières. In onze ogen bestaat de stedelijke structuur van Utrecht uit drie gebieden, van elkaar gescheiden door de grote infrastructurele lijnen van het spoor, de kanalen en de A2(zie figuur 1, links).

### Institutionele grenzen en participatie

'...een nieuwe fietsbrug over de A2 richting binnenstad. Er is een probleem: de nieuwe fietsroute voert recht door Oog-in-Al, een jaren-dertigwijk in het westen van Utrecht. De bewoners daar kijken argwanend naar de plannen. Ze zitten eigenlijk niet te wachten op al die fietsers. 'Dan zijn ze ook niet welkom in ons nieuwe ziekenhuis', roept een van de aanwezigen lachend.' (de Groene Amsterdammer, 2012)

Fragmentatie is een sociaalruimtelijk proces, het zijn niet slechts de stenen die gebieden van elkaar scheiden. Ook de sociaaleconomische positie van inwoners in de verschillende wijk kunnen de scheiding versterken. Politieke keuzes kunnen de notie van grenzen versterken binnen de stad. Het participatieproces bij de bouw van de fietsbrug tussen Leidsche Rijn en Oog in Al illustreert dit belang van politieke keuzes en machtsverhoudingen. Het realiseren van een brug, een verbinding tussen twee stadsdelen, benadrukt ironisch genoeg de scheiding tussen Leidsche Rijn en de rest van de stad. Tijdens het participatieproces mochten de inwoners van Leidsche Rijn geen

actieve rol innemen, ook werden ze niet op de hoogte gesteld van inspraakavonden en de mogelijkheid om deel te nemen aan een klankbordgroep.

De wijkraad Leidsche Rijn schrijft over deze uitsluiting in een brief aan het college: *'Als wijkraad vonden we het een gemiste kans dat er alleen bewoners uit Oog in Al deel mochten deelnemen aan de klankbordgroep. Wij hebben toen mondeling het verzoek gedaan om in het vervolgtraject ook bewoners uit Leidsche Rijn te betrekken. Groot is dan ook onze verbazing dat de voorliggende Integraal Programma's van Eisen voor de fietsbrug en de fietsroute opgesteld zijn met een klankbordgroep met wederom slechts bewoners uit Oog in Al.'* (Wijkraad Leidsche Rijn, 2012). Het lijkt voor de hand liggend om bewoners van beide zijde van het kanaal te betrekken bij de participatieprocessen van de bouw van een brug. Op dit moment is het echter gissen naar de beweegredenen van de gemeente om dit niet te doen. Dit voorbeeld toont aan dat bestuurlijke en planmatige processen invloed hebben op de mentale grenzen, in dit geval tussen Leidsche Rijn en de rest van de stad.

Het volgende voorbeeld toont wederom de rol van institutionele grenzen aan en het bevestigt het beeld van Leidsche Rijn als buitenbeentje van de stad. Als je van de binnenstad naar Leidsche Rijn fietst, kom je voor de gele brug het bord 'einde gemeente Utrecht' tegen. Je fietst dus eerst de stad *uit* om vervolgens de stad weer *in* te rijden. De verklaring hiervoor is de A2, deze is eigendom van het rijk en niet van de gemeente. Hier worden institutionele grenzen opeens zichtbaar in het dagelijkse leven en het is een interessante vraag of dit ook zijn invloed heeft op de identificatie met de stad en de wijk.

### **De verbindingen tussen Leidsche Rijn en de Binnenstad**

*'...Alle wegen leiden naar Rome, maar er zijn er ook een paar die naar het centrum van Utrecht gaan. De Biltsestraatweg met in het verlengde de Biltstraat, de Amsterdamse straatweg, de Weg der Verenigde Naties, om een paar verkeersaders te noemen. Maar de mooiste route die Utrecht invoert, is over de Vleutenseweg - alleen die naam al. Vleutenseweg. (Martin Bril, 2007)*

De door Martin Bril hierboven beschreven Vleutenseweg is een belangrijk onderdeel van de as Leidsche Rijn –Binnenstad die in Urban Trajectories is onderzocht.

De studie naar de verbinding tussen de twee stadsdelen is een relevant en actueel thema binnen Utrecht. De volgende passages illustreren de sociaal-politieke urgentie van het onderwerp. Eind december 2011 gaven oud-wethouder Harrie Bosch en de nieuwe wethouder Gilbert Isabella in een dubbelinterview hun politieke en ruimtelijke visie op de stad. Oud-wethouder Bosch over de aanhechting van Leidsche Rijn aan de stad:

*'Een pluspunt van Utrecht is ook de compactheid. Met 300.000 inwoners is Utrecht naar Nederlandse maatstaven een forse stad in het centrum. Met uitzondering van Leidsche Rijn, de nieuwbouwlocatie aan de overkant van het Amsterdam Rijnkanaal. Dat duurt wat langer, om vanuit dat nieuwe stadsdeel in het centrum te komen en daar ligt ook een van onze uitdagingen: om ook **Leidsche Rijn – een stadsuitbreiding met 80.000 inwoners en daarmee qua grootte vergelijkbaar met een stad als Leeuwarden – aan de bestaande stad te hechten** en gemakkelijk bereikbaar te maken van en naar het centrum.'* (Bekkering, 2011)

De huidige wethouder Isabella over de fragmentatie van de stad, en de rol van de bouw van Leidsche Rijn centrum: *'De charme van Utrecht zit voor mij in **de mooie contrasten**. Tussen een fraaie historische binnenstad en een modern stadsdeel als Leidsche Rijn. **Wanneer je de gele brug over gaat, kom je in een andere wereld terecht**. Maar het zijn twee werelden die binnen Utrecht mooi naast elkaar bestaan.'* (...)

*'Zo'n groot nieuw stadsdeel met het formaat van een stad als Leeuwarden vraagt ook om goede voorzieningen. **Bovendien moet er een soepele verbinding zijn tussen de oude en nieuwe stad. Wat dat betreft heeft Leidsche Rijn Centrum dat bij de A2 gebouwd gaat worden ook een symbolische waarde**. Bovendien hier straks een architectonisch en technologisch hoogstandje geleverd.'* (Bekkering, 2011)

Uit de passages blijkt dat de gemeente het zich als doel heeft gesteld om de nieuwe stad aan de oude stad te verbinden. De 'problematiek' van de aanhechting van een nieuw gedeelte van de stad (de Vinex-wijk) aan het bestaande weefsel wordt ook onderschreven door anderen. Zo analyseert Wies Sanders na het lezen van de 'Vinex-atlas': *'De atlas maakt zichtbaar dat Vinex-wijken keurig binnen de lijntjes zijn getekend van bestaande verkeersinfra, lintbebouwing, gemeentegrenzen en leidingenstroken en dat daarna de vlakken zijn verdeeld over ontwerpers en ontwikkelaars. Dat roept de vraag op hoe dan de aansluiting op de 'bestaande stad' of het stedelijk netwerk functioneert en of er ook maar één wijk is die een groter verhaal vertelt dan zichzelf.'* (Sanders, 2009). We hebben hier dus van doen met een landelijk fenomeen. Hoe zijn al die Vinex-wijken in Nederland aangesloten op de bestaande stad? Met dit onderzoek kunnen we inzicht geven in de huidige beleving van deze verbinding/breuk. Door het

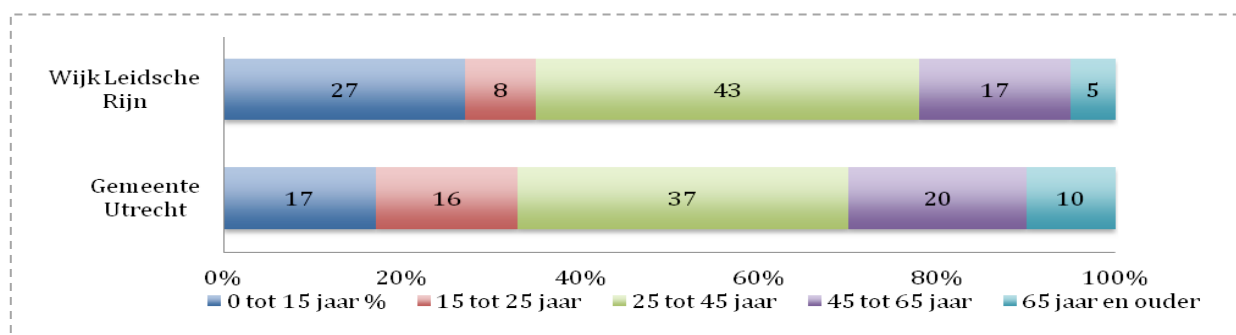
fietsersperspectief te analyseren kunnen we uitspraken doen over het functioneren van het stedelijk netwerk.

### Bevolkingssamenstelling

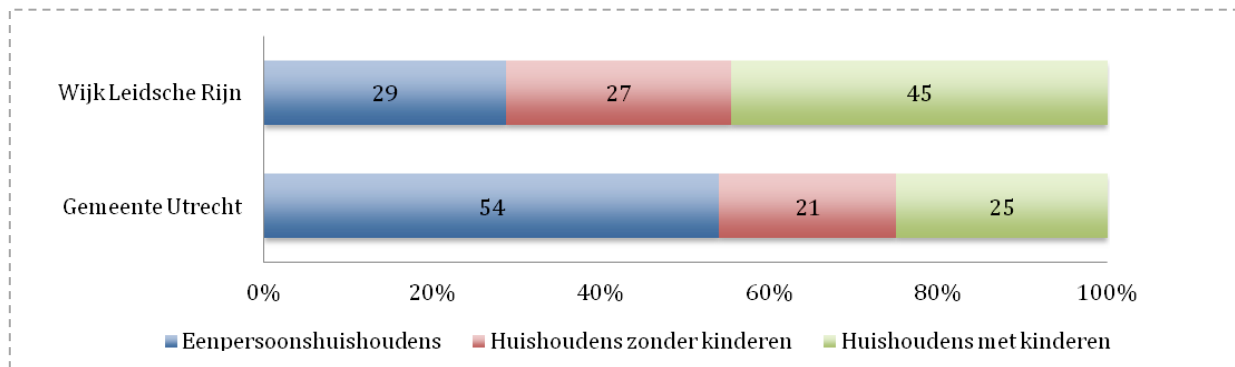
‘De gedroomde bewoner van de Vinexwijk was het doorsnee Nederlandse gezin. Hbo-opleiding, een gemiddeld inkomen, genoeg voor een comfortabel leven, maar niet voor uitzinnige luxe. Twee kinderen, anderhalve baan. Een goede school, een ruim huis en een veilige buurt als voornaamste zorg. Kortom: de middenklasse.’ (Casper Thomas in de Groene Amsterdammer, 2012)

Hierboven kenschetst de journalist Casper Thomas de inwoners van Vinex-wijken. In het artikel gaat hij in op de huidige staat van Leidsche Rijn. Hij concludeert dat de *middenklasse* in deze wijk een onzekere toekomst tegemoet gaat. De huidige dagelijkse zorgen omvatten de dure benzineprijs, ‘het openbaar vervoer is geen serieus alternatief’, de kwaliteit van de kinderopvang en de scholen en de dalende huizenprijzen.

De bevolkingssamenstelling van de wijk Leidsche Rijn verschilt sterk van het gemiddelde van Utrecht. Met 25305 inwoners vormden Leidsche Rijners 8,1 % van de totale gemeente Utrecht in 2011. Uit tabel 3.1 en 3.2 blijkt dat in Leidsche Rijn huishoudens met kinderen de grootste groep vormt in de wijk. In verhouding tot de gehele gemeente Utrecht kent Leidsche Rijn ook een grote groep jonge kinderen in de leeftijdsklasse 0 tot 15. Het is kortom een wijk die sterk gekarakteriseerd wordt door jonge gezinnen. De woningvoorraad is dan ook het meest gericht op deze groep. Dit onderzoek richt zich dan ook op de ouders van deze jonge gezinnen en tracht in de samenstelling van de respondenten ook de bevolkingssamenstelling van de wijk terug te laten komen.



Figuur 9 Bevolking naar Leeftijdsgroep Leidsche Rijn en Gemeente Utrecht, 2011 (CBS, 2012)



Figuur 10 Huishoudens Leidsche Rijn en Gemeente Utrecht, 2011  
(CBS, 2012)

Leidsche Rijn is een nieuwbouwwijk en dat brengt een eigen dynamiek met zich mee. Veel infrastructuur is bijvoorbeeld van tijdelijke aard, terreinen liggen braak in afwachting van financiering van het bouwplan en het voorzieningenniveau steekt schril af bij de vraag van de wijkbewoners. De Albert Heijn in Terwijde is bijvoorbeeld al jaren gevestigd in een noodpand. De markt op het plein hiervoor is ook geen toonbeeld van een bruisende bazaar. Langzamerhand wordt Leidsche Rijn volwassen, maar het is een nieuwe, in opbouw zijnde wijk.

Tijdens de wijkraadvergadering kwam naar voren dat bewoners zich ergeren aan de tijdelijke oplossingen die verzonnen worden voor het fietsverkeer. De bouwwerkzaamheden en de aanleg van nieuwe wegen vraagt om creatieve omleidingen en de bewoners geven aan dat hierin vaak het fietsersperspectief vergeten wordt. Ze ergeren zich - *'We zitten altijd in een tijdelijke situatie'* - en spreken hun zorgen uit over de bouw van de fietsbrug en de tijdelijke oplossingen die dan mogelijk geïmplementeerd worden.

### 3.2 GEMEENTEBELEID: FIETSEN EN BOUWEN

Utrecht is *de* studentenstad van Nederland en daardoor is de fiets vrij dominant in het straatbeeld aanwezig. Studenten verplaatsen zich namelijk in Nederland veelal met de fiets. Als buitenlandse toeristen uitstappen bij Hoog Catherijne staan ze paf van de massa's fietsen in de stallingen. De zee van rijwielen is een kenmerkend onderdeel van Utrecht. Dit blijkt ook uit de cijfers: *'Van alle ritten in Utrecht wordt 20% met de fiets gedaan. Voor alle ritten tot 7,5 km is dat zelfs 36%. Landelijk gezien is het gebruik van de fiets voor ritten tot 7,5 km 35%. Interessant is het om te zien dat voor ritten tussen de 7,5 en de 15 km het aandeel fietsers nog altijd 15% is.'* (Gemeente Utrecht, 2010a)

In deze paragraaf staan we stil bij het gemeente beleid omtrent het populaire vervoersmiddel. Utrecht heeft namelijk de ambitie uitgesproken om dé fietsstad van het land te worden.

### **Fietsbeleid**

In het ambitiedocument 'Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar' maakt de gemeente een analyse van de huidige staat van de openbare ruimte en de verkeersdynamiek. Ze concludeert dat de auto als verkeersfunctie de overhand heeft gekregen in de stad. Over de positie van de fietsers en voetgangers doen ze de volgende observatie: *'Voor fietsers en voetgangers is de verkeerssituatie vaak chaotisch en onoverzichtelijk. De weginfrastructuur leidt met name in Utrecht-West tot ruimtelijke scheiding van wijken, slechte oversteekbaarheid en onveilige situaties.'* (Gemeente Utrecht, 2011a, p. 16). Er ligt dus een grote opgave voor de gemeente en alle partijen in de stad.

### **Dé fietsstad**

De gemeente wil graag de fietsstad van Nederland worden, een titel die vergeven wordt door de Fietsersbond. De professionele jury koos in 2011 voor de stad 's Hertogenbosch als fietsstad van het land. In het ambitiedocument spreekt de gemeente zich uit voor de fiets als primair vervoersmiddel in de stad. Ze staan voor een sterke verruiming van de *'binnenstadszone'* waar de fiets (en voetganger) *'leidend zijn in de inrichting'*. Er wordt ingezet op *'snelfietsroutes'* en *'meer belevingswaarde'* rond de dragende fietsroutes (Gemeente Utrecht, 2011a). Figuur 11 geeft de denkrichting van de gemeente in beeld aan.

## Snelfietsroutes



**Snelheid:** 20-25 km/h  
**Ontwerp:** Comfortabel (glad en rood asfalt), zelfstandig, tweezijdig  
**Kruisingen:** Ongelijkvloers of voorranginstelling bij verkeerslichten

## Kwaliteitsnetwerk fiets



**Snelheid:** 15-20 km/h  
**Ontwerp:** zelfstandig  
**Kruisingen:** Gelijkvloers

Figuur 11 Snelfietsroute en het kwaliteitsnetwerk fiets  
(Gemeente Utrecht, 2011a)

### Fietscoördinator

Om deze ambities te analyseren is er binnen de gemeente een fietscoördinator aangesteld. Deze moet de verschillende programmalijnen omtrent de fiets in goede banen leiden (DNU, 2012).

### Utrecht-West: As en poorten

Omtrent ons onderzoeksgebied Utrecht-West worden ook een aantal beleidspunten uitgesproken. Ze zien *‘de ruimtelijke verbindingen van Leidsche Rijn Centrum met de binnenstad als een belangrijk aandachtspunt’*. De Vleutenseweg speelt hierin een belangrijke rol voor het fietsverkeer, op de langere termijn kan er een tram komen door de Vleutenseweg. Een ander aandachtspunt is het Westplein dat gezien wordt als de poort naar de binnenstad. Hier moet de dominantie van de auto ook teruggedrongen worden. Interessant is de ambitie om Leidsche Rijn ‘zichtbaar’ te maken als ‘fietsas’. Hoe willen ze aan deze ambitie vormgeven?

### Onderzoek

Een tweetal onderzoeken naar de fiets als vervoersmiddel worden momenteel uitgevoerd door het regiobestuur en Gemeente Utrecht. Het inmiddels opgeheven

Bestuur Regio Utrecht (BRU) heeft een onderzoeksopdracht gegeven aan het bureau SOAB om het effect te meten van de opwaardering van twee fietstrajecten tot snelfietsroutes. Hiervoor is onlangs de nulmeting uitgevoerd (RegioUtrecht, 2012). Daarnaast voert de gemeente Utrecht een onderzoek uit naar de keuze voor de fiets als vervoersmiddel in relatie tot leeftijd. In het onderzoek staat de volgende vraag centraal: 'Wat voor invloed heeft de verandering van levensfase op het fietsgedrag?'. Urban Trajectories onderscheidt zich sterk van deze onderzoeken, omdat het kiest voor een kwalitatieve inslag. Er wordt niet gewerkt met online-enquêtes, maar er is een bewuste keuze voor het vergroten van inzicht in de fietsbeleving an sich.

### **Bouwprojecten: Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en de overkapping van de A2**

Op dit moment vinden twee grote bouwprojecten in Utrecht plaats: de uitbreiding Leidsche Rijn en de herontwikkeling van het stationsgebied. Beide projecten gaan over vraagstukken van mobiliteit en leefbaarheid. Het zijn zeer grootschalige projecten, die grote invloed zullen hebben op de stad.

De ontwikkelingen in het stationsgebied zijn relevant voor dit onderzoek aangezien het op de as ligt tussen Leidsche Rijn en de binnenstad. De herontwikkeling van het Westplein is daarbij een cruciaal project. Ook de realisatie van de voetgangers- en fietsbrug (werktitel de "Rabobrug") over het spoor zal zorgen voor een nieuwe routemogelijkheid. Met Urban Trajectories proberen we verder te kijken dan deze plannen: wat gebeurt er een stuk verderop? Hoe aantrekkelijk is bijvoorbeeld de route over de Vleutenseweg? Waar liggen de werkelijke barrières op deze as? Ligt de oplossing in het aanleggen van een hoofdroute, of is het beter om te kiezen voor een meer diffuse verdeling van routes?

Zoals eerder aangegeven in dit hoofdstuk wil de gemeente graag Leidsche Rijn Centrum realiseren om een brug te slaan tussen de oude en de nieuwe stad. Het nieuwe centrum moet het stadsdeel gaan voorzien van *retail* en *leisure*. Door de huidige economische malaise is de realisatie van Leidsche Rijn Centrum echter nog ver weg. De gemeente heeft vorig jaar de start van de bouw met twee jaar uitgesteld en recent is daar nog een half jaar bijgekomen. Mocht deze tijdsplanning niet meer wijzigen dan start de bouw medio 2013 (deStadUtrecht.nl, 2012).

Utrecht is een jonge stad die volop zal veranderen in de nabije toekomst. Vanuit de stad klinkt er echter ook kritiek op het stedenbouwkundige beleid van de gemeente. Mark Hendriks in de Blauwe Kamer: *'Utrecht onderneemt stedelijke projecten op tal van plekken in de stad. Een overkoepelende gedachte lijkt daar niet achter te zitten. De stad is het drukke middelpunt van forenzend Nederland en het centrum van de omringende*

stadsregio – maar het gedraagt zich als een dorp. Er wordt wel gesproken over samenwerking met andere partijen, maar het liefst maken ze op het gemeentehuis zelf alle plannetjes.’ (Hendriks, 2011). Het is in dit onderzoek niet mogelijk om deze opmerkingen goed te kunnen wegen. Waarschijnlijk verschillen de visies over het gebrek aan samenhang van de plannen en de moeizame samenwerking met andere partijen in de stad.

### Fietsbrug

Binnen een aantal jaren wordt er een nieuwe fietsbrug gerealiseerd over het Amsterdam-Rijnkanaal. In maart 2012 is het concept van het Integraal Programma van Eisen voorgelegd voor inspraak. Met deze brug wordt er een compleet nieuwe fietsroute gerealiseerd van en naar Leidsche Rijn. Er is ook aandacht voor de aanlandroute van de brug richting het centrum toe.



Figuur 12 Fietsbrug Utrecht  
(Gemeente Utrecht, 2012)

### 3.3 PLAN EN PRAKTIJK

Bovenstaande beknopte beschrijving van het fietsbeleid van de gemeente en de sociaal-ruimtelijke analyse van de *gefragmenteerde* stad Utrecht dient als context voor het uit te voeren veldwerk. De intentie van Urban Trajectories is het kritisch tegen het licht houden van de *geplande* en *geleefde* stad. De realiteit is natuurlijk complexer dan deze metafoor. We trachten echter wel met dit onderzoek de weerbaarheid van de praktijk in relatie tot de plannen van de tekentafel aan te tonen.

Tijdens het vooronderzoek kwamen we al een sprekend voorbeeld tegen over dit spanningsveld. In het Maximapark in Leidsche Rijn ligt 't Lint, een lang fiets- en voetgangerspad rondom het park. Bewoners hebben onlangs aangegeven dat ze graag verlichting op deze route zouden willen. Ze maken namelijk zeer intensief gebruik van de route. Volgens hen is het een aangename route om te fietsen, alleen 's avonds is het te donker zonder enige verlichting. De verantwoordelijke verkeerskundige van de gemeente legt tijdens de wijkraadvergadering uit dat de route oorspronkelijk is aangelegd als *recreatieve* route en niet als *utilitaire* route. Volgens hem kan men voor het utilitaire fietsen in de avonduren beter de andere routes langs de huizen nemen, waar de sociale veiligheid hoger is. De bewoners willen echter ook 's avonds van hun vaste route gebruik kunnen maken. 't Lint is dus aangelegd vanaf de tekentafel als een *recreatieve* route. Het lijkt erop dat er geen rekening is gehouden met intensief dagelijks gebruik. In dit voorbeeld komt duidelijk de spanning terug tussen plan en praktijk. Moet je ruimtes wel willen inrichten voor 1 type gebruik? En is er wel zo'n duidelijke scheiding te maken tussen een recreatieve route en utilitaire route? Met deze vragen houden we ons bezig in dit onderzoek.

# **ONDERZOEKSMETHODE EN AANPAK**

## 4. ONDERZOEKSMETHODE EN AANPAK

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksmethoden toegelicht. Het uitgangspunt voor de onderzoeksaanpak is de frictie tussen geplande en beleefde stad. Door middel van observaties en *go-alongs* is de diverse en complexe fietsbeleving in kaart gebracht en wordt tegelijkertijd het huidige beleid omtrent de fiets en de verbinding tussen de twee stadsdelen getoetst en bevraagd. De *go-along* is een relatief nieuwe onderzoeksmethode waarmee het gebruikersperspectief wordt onderzocht binnen de ontwerp- en planningspraktijk.

### 4.1 OPBOUW ONDERZOEK – ONDERZOEKSMETHODES – ONDERZOEKSMATERIALEN



Figuur 13 Gemeente Utrecht – Wijken - Leidsche Rijn  
(Gemeente Utrecht, 2011)

#### **Oriënterende gesprekken en observaties**

Om een beeld te krijgen van actuele ruimtelijke vraagstukken en het perspectief van inwoners van Leidsche Rijn zijn er gesprekken gevoerd met stakeholders en experts uit het onderzoeksgebied. Zie voor een toelichting paragraaf 4.2 van dit hoofdstuk. Verder zijn in deze fase ook observaties uitgevoerd om de wijk beter te begrijpen en de verschillende routes te leren kennen.

## Go-along

De belangrijkste onderzoeksmethode is de go-along (paragraaf 4.3). Op het tijdstip dat de respondent normaal gezien naar zijn werk vertrekt of terugkeert huiswaarts heeft er een interview plaats gevonden op de fiets. Tijdens de go-along staat de beleving van de route centraal. Hierbij wordt ingespeeld op de identificatie met de route, op de verhalen van respondenten over de route en de plekken die ze passeren. Tijdens het gesprek is de nadruk gelegd op de *embodied experience* van het fietsen. De gesprekken zijn opgenomen met een audiorecorder en microfoon geplaatst op de kleding van respondent. Verder is er gebruikt gemaakt van GPS-tracer om de route op de kaart te kunnen uittekenen. Daarnaast zijn er video's gemaakt van de gehele fietsroute.

## Fietsdagboek

Gedurende onderzoeksproces heeft de onderzoeker een fietsdagboek bijgehouden, waarin korte notities zijn opgenomen over de fietservaring.

## Verwerking data

Direct na de go-alongs zijn er notities gemaakt van de weersomstandigheden en de sfeer en strekking van het gesprek. De gesprekken zijn vervolgens uitgeschreven (transcriptie). Waarna de uitgewerkte gesprekken via een open-coding proces geanalyseerd zijn (Crang & Cook, 2007; Corbin & Strauss, 2008). Vervolgens zijn er thema's uit de transcripties geformuleerd. Alinea's en zinnen zijn gelabeld met *codes*. Met behulp van het computerprogramma kunnen dan alle uitspraken over een bepaald thema in een keer opgeroepen worden en vergeleken. Deze kwalitatieve analyse maakt het mogelijk om de verschillen en overeenkomsten tussen respondenten te achterhalen. Er komen *lijnen* en *thema's* naar boven uit de data, waarmee het perspectief van de fietser op zijn route uitgelicht wordt. Tegelijkertijd met de teksten zijn de video's en gps-routes geanalyseerd.

## Onderzoeksmaterialen en benodigdheden

De volgende materialen zijn gebruikt tijdens de go-along en bij de verwerking van de resultaten:

- Videocamera. Klein sportformaat
- Audio-opname apparatuur
- GPS-tracer
- Fiets
- Transcriptieprogramma en interviewanalyse programma

## 4.2 GESPREKKEN MET EXPERTS EN STAKEHOLDERS

Ter inventarisatie van de lokale context zijn er enkele gesprekken gevoerd met stakeholders en experts. Ook is er telefonisch of mailcontact geweest met verschillende actoren uit het veld:

### **Fietsersbond**

Op de website van de lokale fietsersbond is al erg veel info te vinden over fietsen in Utrecht en specifieke visies op Leidsche Rijn. Er is kort gesproken met Ria Glas vertegenwoordiger van de Fietsersbond, en er heeft een e-mail uitwisseling plaats gevonden over dit project en haar visie op de verbinding tussen Leidsche Rijn en de binnenstad. Ze heeft een kaart toegestuurd met verschillende knelpunten in de wijk Leidsche Rijn.

De Fietsersbond neemt het volgende standpunt in over de Fietsbrug, over het Amsterdam-Rijnkanaal: *“Welke variant voor de fietsbrug ook wordt gekozen, deze moet er zo snel mogelijk komen. Dat is niet alleen in het belang van tienduizenden fietsende Utrechters aan beide zijden van het kanaal, maar ook van een groen en duurzaam verkeersbeleid in de stad. De Fietsersbond blijft graag betrokken bij het vervolg van het project. Belangrijke aandachtspunten tijdens de ontwerpfase zullen zijn of de aanlanding van de brug een acceptabele helling krijgt (x-factor tussen 5 en 10) en of de brug deel uitmaakt van een sociaal veilige route met voldoende informeel toezicht.”* (Fietsersbond, 2011a)

### **Wijkraad Leidsche Rijn**

De wijkraad van Leidsche Rijn stelt zich actief en constructief op te stellen binnen het lokale debat. Voor dit onderzoek is de wijkraadvergadering van 11 april 2012 bijgewoond. Verkeer was het centrale thema van deze vergadering. Er is een verslag gemaakt van de bijeenkomst. De woordvoerder verkeer van de wijkraad is Conny Raijmakers. Zij zal ook benaderd worden voor een go-along.

### **Wijkraad West**

Aangezien Utrecht West een belangrijk onderdeel is van de as van Leidsche Rijn naar de binnenstad is er gesproken met de wijkraad voorzitter Fred Dekkers. Hij heeft zijn licht laten schijnen op de mobiliteitsvraagstukken en een aantal perspectieven van inwoners naar voren gebracht. Wijkraad West heeft ook recentelijk een onderzoek gepubliceerd over de mobiliteitsbehoefte in de wijk (Wijkraad West, 2012).

### **Projectbureau Leidsche Rijn**

Aan het projectbureau Leidsche Rijn zijn de volgende vragen voorgelegd: Welke deelgebied/ deelonderwerp is interessant om te onderzoeken in Leidsche Rijn? Wat zijn de actuele vraagstukken volgens de beleidsmakers?. Hierop hebben we nog geen antwoord ontvangen.

#### 4.3 GO-ALONGS

Aan het begin van de *go-along* krijgt de participant een korte uitleg over het idee van het project, wordt de gps-tracer aangezet en de kleine sportcamera op het stuur gemonteerd van de onderzoeker. Tijdens het fietsen gaat het gesprek vooral over de situaties die er ontstaan onderweg en over de indrukken van de omgeving. De onderzoeker fietst naast de respondent om een gesprek te hebben over de directe ervaring van de route. Hierdoor wordt de ervaring van de route mede gestuurd door de onderzoeker. Tegenover deze beïnvloeding staat de mogelijkheid om als interviewer direct te reageren op situaties onderweg en te vragen naar de perceptie van de respondent. De indrukken van de omgeving helpen om het gesprek op gang te brengen (Kusenbach, 2003). Ook zorgt deze vorm van *go-along*, die gezien kan worden als een vorm van participatieve observatie, voor een beter begrip van de route door de onderzoeker.

Tijdens de route is de respondent gevraagd om een kleine sportcamera op te zetten, met een band om het hoofd. Hiermee werd de route geregistreerd vanuit het perspectief van de fietsers. Op de video kun je de kijkbewegingen terugzien, en de verschillende landschappen waar doorheen gefietst heen wordt. De video is een vorm van *field notes* (Spinney, 2011), die de bewegende aard van het fietsen het beste benaderd. Na enkele *go-alongs* is besloten om de camera op het stuur van de onderzoeker te monteren, omdat de beelden erg schokkerig waren.

Voordat er gestart met fietsen legt de onderzoeker aan de respondent de centrale vraag uit aan de respondent: *hoe ervaar je de fietsroute?* Hij/Zij werd aangespoord om zelf dingen naar voren te brengen tijdens de *go-along*. Voorafgaand aan de *go-along* worden de thema's die tijdens de *go-along* besproken zullen worden voorgelegd. Tijdens de fietstocht komt de onderzoeker terug op de verschillende thema's.

#### Profiel respondent

- Geslacht
- Leeftijd
- Huidige gezinssituatie

- Hoe lang woont u al in de stad Utrecht?
- Met welke reden bent u hier komen wonen? (studie, werk, relatie)
- Waar woonde u voorheen?
- Sinds wanneer woont u in uw huidige woning?
- Wat voor werk heeft u? Wat is de locatie van uw werk?
- Op welke manieren reist u naar de binnenstad?

### Thema's: de fietsbeleving

- **Kijken** - Wat voor dingen vallen je op onderweg? Waar kijk je naar? Waar kijk je altijd even naar binnen onderweg?
- **Luisteren** - Wat hoor je onderweg? Zijn er bepaalde luidruchtige/ stille gebieden?
- **Ruiken** - Zijn er bepaalde geuren die je waarneemt onderweg?
- **Tast/body** - Waar moet je extra fysiek inspanssen? (winderig/heuvels/tunnels) Hoe ervaar je deze ondergrond? Wat zijn prettige en vervelende straatprofielen om op te fietsen?
- **Navigatie** - Waarom sla je hier linksaf? Waar kost het moeite om door te fietsen (kruispunten/verkeerslichten)? Fiets je weleens door rood? Op welke punten moet je extra opletten voor andere weggebruikers?
- **Routing en gedrag** - Hoe vaak je fiets je de route? En waarnaar toe? Kun je de route omschrijven die je fietst? Wat zijn je oriëntatiepunten? Fiets je ook in de winter/zomer? (hebben de seizoenen invloed op je reisgedrag) Wat zijn je overwegingen voor deze route? (korte route, mooie route, rustige route?) Hoe heb je je route bepaalt? (herhaaldelijk fietsen, van bekenden tips) Is deze veel veranderd in de afgelopen jaren? Wat vind je van de kwaliteit van de tijdelijke oplossingen? Is de route goed aangegeven met borden, pijlen? (de bewegwijzering)
- **Herinneringen** - Welke plekken hebben een speciale betekenis onderweg? Waar denk je aan als je onderweg bent?
- **Activiteiten** - Zijn er punten onderweg waar je weleens stopt? (bijvoorbeeld om te winkelen) Stop je tijdens de route om bijvoorbeeld te winkelen? Bij vrienden langs te gaan? Wat voor ontmoetingen heb je onderweg? Zie je dezelfde mensen langsfietsen? Bekende vreemden? Kennissen, collega's?
- **Grensruimtes** - Waar zijn er overgangen op de route? Waar bestaan die overgangen uit? Ken je bepaalde stressvolle momenten onderweg?
- **Sociale veiligheid** - Voel je je veilig onderweg? Wat maakt dat je je mogelijk onveilig voelt? (uitzicht, verhalen, licht...) Heeft dit invloed op de keuze van je route? Fiets je een andere route overdag dan 's avonds? Fiets je alleen of samen?

## 4.4 ONDERZOEKSGROEP / SELECTIE RESPONDENTEN / VERANTWOORDING

### Focus onderzoeksgroep

In samenspraak met het Projectbureau Leidsche Rijn is voor een focus op inwoners uit het gebied 'wijk Leidsche Rijn', en dan specifiek de sub-wijken: 't Zand, Terwijde en Langerak gekozen. In deze gebieden zijn het fietsgebruik en de fietsroutes actuele vraagstukken. Bovendien ligt dit gebied van Leidsche Rijn ongeveer 20 tot 25 minuten fietsen vanaf de binnenstad. Hierdoor is de groep fietsers groter dan in het uiterste westen van Leidsche Rijn.

Daarnaast is gekozen voor een selectie van inwoners die voor het dagelijkse woon-werkverkeer gebruik maken van de fiets. We hebben gekozen om te kijken naar woon-werkverkeer omdat dit de meest alledaagse ervaring is van de stad. Bovendien heeft de focus op woon-werkverkeer de meeste potentie om effectieve ingrepen te doen. Beleids- of ontwerp aanpassingen kunnen een directe impact hebben op milieu en sociale relaties, omdat het gaat over dagelijkse ritmes en routines. Er zijn 15 inwoners van Leidsche Rijn geselecteerd die participeren in het onderzoek. 15 is een solide aantal voor een wetenschappelijk onderbouwde kwalitatieve analyse van fietsbeleving. Vergelijkbare studies gebruiken respectievelijk 5 tot 30 respondenten.

De respondenten zijn volwassenen in de leeftijdsgroep 25-45. De meeste respondenten maken deel uit van jonge gezinnen. Deze groep is in verhouding tot het gemeentelijk gemiddelde een dominant groep in de wijk. (Zie hoofdstuk 3 voor verdere toelichting).

De verdeling van de sekse is ongeveer gelijk: 8 vrouwen en 7 mannen namen deel aan het onderzoek. Er zijn 8 go-alongs gedaan van huis richting werk en 7 go-alongs van werk richting huis.

### Selectie respondenten

De respondenten zijn op verschillende manieren geworven. Sociale media als Linked-in en Twitter zijn gebruikt, waarbij een oproep in de actieve discussiegroep 'Leidsche Rijn' veel respons kreeg. Daarnaast is er een wijkraad bezocht om met bewoners in contact te komen. Verder zijn er via de lokale netwerken meewerkende organisaties inwoners benaderd. Via posters op verzamelplekken in de wijk (Albert Heijn, Jumbo, sportcentrum en fietsmakers) is een oproep geplaatst om mee te doen. Tenslotte zijn op straat fietsers aangesproken. Zie figuur 14 voor uitgebreide informatie over respondenten. De namen zijn geanonimiseerd. In dit rapport worden dan ook fictieve namen gebruikt om te verwijzen naar de verschillende deelnemers.

NAAM	GESLACHT	L	ROUTE	TIJD	GEZINSSITUATIE	PROFESSIELE ACHTERGROND
Remco	Man	35	Huis> crèche>werk	Ochtend	Samenwonend. 2 kinderen.	Planoloog werkzaam bij de overheid.
Lisa	Vrouw	43	Huis> werk.	Ochtend	Samenwonend 1 kind.	Teamleider sociale instelling en weerbaarheid trainer
Gerard	Man	35	Huis>school>werk	Ochtend	Samenwonend. 2 kinderen.	Economisch geograaf werkzaam bij de overheid.
Simon	Man	30	Werk> huis	Middag	Alleenstaand.	Technisch Manager website.
Anna	Vrouw	39	Werk> huis	Middag	Samenwonend. 2 kinderen.	Tekstschrijver/adviseur
Hester	Vrouw	31	Werk> huis	Middag	Samenwonend.	Grafisch Vormgever.
Ronald	Man	46	Huis> werk	Ochtend	Samenwonend.	Projectleider aan hogeschool
Chen	Vrouw	35	Huis> werk	Ochtend	Samenwonend. 1 kind.	Project coordinator
Anton	Man	41	Werk> Huis	Middag	Samenwonend. 3 kinderen.	Researcher/ consultant. Actief lid Fietsersbond.
Ayla	Vrouw	46	Werk>Huis	Zaterdag middag	Samenwonend. 1 kind.	Opticien.
Joris	Man	45	Huis>Werk	Middag	Samenwonend 1 kind.	Consultant in IT-business.
Merel	Vrouw	35	Werk> Huis	Middag	Samenwonend 1 kind.	Proces management financiële afdeling.
Maaïke	Vrouw	29	Werk>Huis	Middag	Samenwonend.	Mode.
Alice	Vrouw	36	Huis>crèche>werk	ochtend	Samenwonend 2 kinderen	HR Project Manager.
Hafid	Man	37	Huis>werk	ochtend	Samenwonend 2 kinderen.	Beveiliging website internetbedrijf.

Figuur 14 kenmerken respondenten

## Verantwoording

De keuze voor een selecte onderzoeksgroep draagt ertoe bij dat verschillen en overeenkomsten in mobiliteitservaring goed te vergelijken zijn. Het doel van en regelmaat van hun fietservaring is namelijk gelijk. De go-along is een intensieve onderzoeksmethode, waarbij het zoeken naar begrip en verdieping voorop staat en niet zozeer de generaliseerbaarheid van de data naar grote groepen mensen. Met een meer diverse onderzoeksgroep zou er 'verwatering' optreden. Een coherente analyse van de mobiliteitservaring is dan niet mogelijk. Het aantal van 15 respondenten dat heeft deelgenomen aan het onderzoek is aangemerkt als wetenschappelijk verantwoord.

De focus op fietsgedrag in woon-werkverkeer zorgt voor een beperking in het onderzoek. Andere modaliteiten en andersoortig fietsverkeer zijn namelijk uitgesloten. Het is echter juist de beperking van de onderzoeksgroep die het mogelijk maakt om goed onderbouwde uitspraken te doen. Om uitspraken te doen over het functioneren van het totale verkeersproces op de route Leidsche Rijn – Binnenstad zal veel grootschaliger onderzoek verricht moeten worden, hetgeen gezien de intensiteit van de onderzoeksmethode niet mogelijk is. Urban Trajectories doet nadrukkelijk uitspraken over *gedrag* en *beleving* van het woon-werk fietsverkeer tussen Leidsche Rijn en de binnenstad.

De keuze voor woon-werkverkeer houdt ook in dat het fietsgedrag en de fietservaring 's avonds of 's nachts geen onderdeel uitmaakt van het onderzoek. Om die reden is het thema onveiligheid slechts sporadisch aan de orde gekomen. Dit betekent echter niet dat gevoelens van onveiligheid niet opgaan voor deze groep respondenten. Analyse van fietsverkeer in de avond en aanverwante thema's zoals onveiligheid vragen om een specifiek onderzoek.

# **GEDRAG**

**De fietser anarchist of conformist**

## 5. GEDRAG: DE FIETSER ANARCHIST OF CONFORMIST?

In de hoofdstukken 5, 6 en 7 worden de resultaten van de analyse van de go-alongs uitvoerig beschreven. Er is daarbij veelvuldig gebruikt gemaakt van citaten uit de gesprekken met fietsers. In dit hoofdstuk kijken we naar het gedrag van fietsers. Wat doen ze onderweg? Wat voor beslissingen nemen ze? Hoe richten ze hun route in? De informele routes die fietsers kiezen en blijken de forenzen moderne managers te zijn.

### 5.1 RITMES EN ROUTINES: DAGELIJKSE ROUTES, VASTE TIJDSTIPPEN EN HET VERKEER

*'Jan: Hoe laat fiets je normaal weg dan? Anna: half zes, zes uur zo meestal ongeveer en dan ben ik in twintig minuutjes thuis. Ja, daarom neem ik ook eigenlijk altijd wel de fiets, want dat is het enige vervoersmiddel waarvan je in elk geval zeker weet hoe laat je thuis bent. Hoogstens een variatie van een paar minuten, door wat stoplichten...'* (Anna)

Forenzen zoals Anna hebben vaste ritmes, ze vertrekken 's ochtends tussen half 8 en half 9 naar hun werk en keren daarvan terug tussen vijf en zes uur. Dientengevolge, zijn de fietspaden tijdens de spits vol met fietsers. Het is de inrichting van de werktijden, van het sociaaleconomische systeem dat de verkeersdruk veroorzaakt. De dagelijkse routines creëren fietsritmes. Overdag is de capaciteit van de fietspaden in Utrecht ruim voldoende. De problemen, de opstoppingen en irritaties doen zich juist voor op de hoogtepunten, op de momenten dat de routines elkaar kruisen. Het tijdstip van het fietsen bepaalt dus voor een groot gedeelte de verkeersdruk en daarmee de ervaring van de route: *'...en daar liggen die complex met die scholen. Het komt omdat we nu aan de late kant zijn, anders kun je hier een hele colonne van... overstekende kinderen en ouders hebben. woeh.'* (Gerard) Enkele scholen in Leidsche Rijn proberen deze stroom van ouders en kinderen te managen. Scholen die naast elkaar gelegen zijn, gaan op andere tijdstippen open. Dit verschil van een kwartier zorgt ervoor dat er minder chaos aan rondom de scholen ontstaat.

Als we de groep participanten van het onderzoek bekijken en hun dagelijkse routines, dan blijkt dat ze de route zo'n drie tot vijf keer per week fietsen (heen en terug), afhankelijk van hun werkzaamheden. De route zelf duurt meestal ongeveer 20-25 minuten. Voor de mensen die richting de Uithof gaan is de fietstijd ruim 40 minuten. Door het dagelijks fietsen van de route verzamelen de fietsers herinneringen en leren ze de route steeds beter kennen. Dan is er ook nog het ritme van de seizoenen dat het

fietsgebruik sterk beïnvloedt. Het veldwerk van dit onderzoek vond plaats in de zomer. Tijdens de gesprekken kwam echter regelmatig naar voren dat mensen in de winter met andere vervoersmiddelen naar hun werk gaan, zoals Chen die zichzelf een mooi-weer fietser noemt: *'... ik heb mijn achterwiel weleens opzij zien zwabberen in de winter, dus dan pak ik de bus hier of de trein. Ik heb ook een vouwfiets, en dat is dan voor als het heel erg slecht weer is, want dan pak ik de trein en dan fiets ik vanaf het station nog acht minuten naar mijn werk. Dus ik heb wel mijn alternatieven, maar dit is nog net te doen vind ik, want het is volgens mij zeven kilometer en voor vier dagen dan kan het wel. Maar ik ben echt een mooi-weer fietser dus...'*. Enkele fietsers geven echter ook aan elke dag te fietsen, ongeacht het weer, daarbij met of zonder regenpak. Het is dus een divers beeld, met een grotere groep die de beslissing om op de fiets te stappen laat afhangen van het weer.

## 5.2 MODERNE MANAGERS: NAAR DE CRÈCHE EN DE ALBERT HEIJN

Tijdens de fietstocht combineerden de participanten allerlei activiteiten, zoals de kinderen naar school brengen of boodschappen doen bij de supermarkt. In Leidsche Rijn wonen veel jonge gezinnen. Zij zijn dan ook goed vertegenwoordigd in dit onderzoek. Zes van de vijftien participanten halen of brengen hun kinderen regelmatig van de crèche of school. Vaak hebben ze een verdeling met hun partner afgesproken, bijvoorbeeld vader Hafid: *'maandag, woensdag en donderdag breng ik ook de kinderen altijd naar het kinderdagverblijf.'* of moeder Alice:

*'...en vanaf de komende weken dan ga ik ze 's ochtends minder brengen. Dan ga ik ze voornamelijk halen, want mijn man is sinds deze week een nieuwe baan gestart in Rotterdam. En die moet dus... die heeft dus een hoop reistijd en daarom kan hij hun minder makkelijk halen, want het risico is dan te groot dat hij het niet haalt. Dus...en brengen en halen is wel pittig, want dat betekent dat ik ze of heel vroeg moet brengen, of dat ik gewoon maar heel kort op kantoor ben relatief. Het kost natuurlijk toch allemaal tijd. Maar goed het maakt niet uit.'* (Alice)

De crèche ligt slechts twee minuten fietsen van het huis van Alice en haar partner vandaan. Met deze afstand zijn ze erg tevreden. De lay-out en programmering van de wijk maakt het voor hen mogelijk om taken te combineren. Ook in de gesprekken met andere ouders komt terug dat de fiets de broodnodige flexibiliteit biedt. Als zoon of dochter moeite heeft met afscheid nemen bij de crèche, dan zijn die tien minuten vertraging niet zo erg.

*'Jan: 's ochtends ga je soms wel langs de crèche? Merel: Ja, klopt. Drie van de vier dagen, ga ik eerst even de kleine wegbrengen. Jan: ja. Merel: En dat is ook een van de redenen dat fietsen heel fijn is, maar als ik dan vijf minuten langer blijf, omdat hij het niet leuk vindt als ik weg ga, dan mis ik niet meteen trein of een bus ofzo.'*

Naast flexibel is de fiets volgens respondenten ook een betrouwbaar vervoersmiddel. De fietstocht heeft bijna altijd dezelfde tijdsduur. Veelal legden respondenten uit dat de fiets de meest snelle manier was om naar hun werk te komen, in vergelijking met de bus of de trein. Het weer was echter wel vaak bepalend om op de fiets te stappen. Een andere activiteit op de route is het doen van boodschappen. Meestal gaat het erom nog enkele dingen voor het avondeten te kopen, of om even snel een ontbijt te halen. Over het algemeen proberen fietsers echter wel gewoon door te fietsen en niet hun tocht te onderbreken voor andere zaken (zie ook paragraaf 5.3). Qua organisatie van de dag en het fietsen lijken werkgevers ook een belangrijke factor voor de woon-werk route. Bij bijna alle bedrijven waren voldoende plekken aanwezig om de fiets te parkeren. Enkele grotere bedrijven probeerden ook het fietsgebruik te stimuleren en/of het autogebruik te verminderen. Een grote verzekeraar verzorgde bijvoorbeeld alleen auto parkeerplekken aan mensen die verder dan 10 km fietsen van kantoor woonden.

### **5.3 IN DE FLOW: DE FIETSER WIL BLIJVEN FIETSEN, 'ROOD IS HET NIEUWE GROEN'**

De fietser staat niet graag stil. Voortdurend is hij/zij bezig om door te kunnen rijden, om zijn flow van het fietsen niet te onderbreken. Het is 'lekker' om door te kunnen rijden (Chen). Het is dan ook steeds zoeken naar manieren en routes om niet te lang stil te hoeven staan, zoals bijvoorbeeld Hester: *'Ja, precies, dat is belangrijk, je wilt niet stil staan. Als ie dan groen wordt als je aan komt rijden, dan gaan we hier naar rechts, dat is het geluksmomentje van de Leidsche Rijner.'* (Hester) Door de route keer en keer opnieuw te fietsen krijgt de fietser kennis van hoe de verkeerslichten en kruispunten werken. Je weet wanneer je kunt oversteken, daarbij het rode licht negerend. Merel legt deze opgebouwde kennis goed uit: *'En wat je natuurlijk merkt, is dat je op een gegeven moment doorkrijgt hoe de stoplichten werken. Dus bijvoorbeeld bij de volgende, dan weet ik op een gegeven moment van als het voetgangerslicht groen wordt. Dan gaat vlak daarna de rest ook op groen. Ja dan kan ik net zo goed ook nu gaan fietsen. Dan zie je eigenlijk ook dat iedereen dat doet, dus dan ga je daar meestal ook gewoon lekker in mee.'* Het door rood rijden lijkt zeer gebruikelijk gedrag te zijn, volgens Lisa is 'rood het nieuwe groen' voor fietsers. Daar voegde ze nog een kritische zelfreflectie aan toe: *'Ik doe het zelf als ik fiets, maar als ik in de auto zit dan vind ik het echt heel erg irritant.'* (Lisa)

Ook Alice geeft toe regelmatig door rood te fietsen: *'Ik moet wel eerlijk toezeggen, dat hier op deze weg, dan ga ik soms van die echt kleine stoplichtjes. Ook weleens stiekem gewoon doorfiets.'* (Alice) Fietsers letten dus wel goed op het verkeer, maar lappen de verkeersregels regelmatig aan hun laars. Als ze de mogelijkheid zien om door te rijden dan doen ze dat.

Bij het begrip *flow* hoort ook de dwingende werking van de massa, slierten fietsers die een bepaald tempo aanhouden dat je enkel kunt volgen. Of de Remco die aangeeft dat het gevaarlijker is om te stoppen bij rood licht, omdat er mensen bij hem achterop kunnen knallen als hij in de ochtendspits in de stroom van fietsers zit.

#### **5.4 DE INFORMELE ROUTE: TEGEN HET VERKEER IN, OVER DE STOEP, DOOR HET GRAS**

In lijn met het 'lekker' willen doorrijden, zoeken fietsers naar paden en routes die ze het snelste en/ of het mooiste vinden om te fietsen. Voor het omzeilen van een kruispunt of het afsnijden van een lange bocht overtreden fietsers bewust de verkeersregels. Als ze praten over het afsnijden en over de stoep fietsen, gebruiken ze woorden als: 'vals spelen' (Remco), 'een klein stukje burgerlijke ongehoorzaamheid' (Anna), 'illegaal oversteken' (Chen) en 'stiekem' (Maaïke). Op de Leidseweg fietsen Remco en Joris bijvoorbeeld altijd aan de linkerkant van de baan, omdat daar de ondergrond comfortabeler is om te fietsen. Over het algemeen gaat dit goed, 'en als je een tegenligger hebt dan wijk je uit naar het midden.' (Joris).

Informele routes zijn ook de olifantenpaadjes die uitgesleten worden in het gras (zoals besproken in paragraaf 2.3). Dit gebeurt vlak voor de gele brug, waarbij het slingerende fietspad de heuvel op wordt afgesneden. Het zijn vooral de mensen die naar beneden fietsen die van dit olifantenpad gebruik maken. Voor de heuvel op vraagt het namelijk wat extra spierkracht. Afgezien dat fietsers met informele routes hun route zo efficiënt mogelijk willen maken, schuilt er in de zelf gevonden en gecreëerde paden een zekere romantiek en wellicht ook een gevoel van *ownership*. Het is eigenlijk een vorm van zelf-georganiseerde infrastructuur, die de fietser het idee geeft iemand te snel af te zijn en bovenal onderdeel te zijn van zijn directe leefomgeving.

## 5.5 IN INTERACTIE: DE STRIJD OM RUIMTE OP DE WEG

Op de fiets ben je voortdurend in interactie met de andere fietsers, auto's, bussen en trams en dat alles binnen de infrastructuur en bebouwde omgeving. Het smalle fietspad en de drukte in de spits zorgen voor intense momenten van interactie op de route. Enkele respondenten spreken van de 'strijd om ruimte' op de weg (Anton). Niet wie *krijgt*, maar wie *neemt* er voorrang? Dit gedrag heeft veel te maken met de attitude van de fietser zelf en het verkeer om hem/haar heen. Hester vertelt over de situatie in de Kanaalstraat:

*'... dit is natuurlijk ook altijd crisis hier. **Jan:** crisis van wat? **Hester:** van auto's van alle kanten, die alleen maar met zichzelf rekening houden. Hier ga ik altijd midden op straat fietsen. **Jan:** okay. **Hester:** want, ze stappen hier namelijk gewoon uit. Zonder te kijken, dus voordat je het weet heb je een deur in je harses. (we lachen). Dus ik fiets altijd midden op de straat, dat kan hier ook, want dat vinden ze prima. Doen ze zelf ook. Ze...de mensen die hier wonen.'* (Hester)

Hester heeft voor zichzelf een tactiek uitgevonden om met de chaotische situatie in de Kanaalstraat om te gaan. Ze zorgt ervoor dat ze goed zichtbaar is en ontwijkt openslaande deuren door in het midden van de straat te fietsen. Door dagelijkse routines leren fietsers om te gaan met drukke situaties en daarvoor gebruiken ze bijvoorbeeld subtiele handgebaren om richting aan te geven. Of juist een agressieve/overtuigende lichamelijke houding op de fiets die uitstraalt: 'ik wijk niet van mijn pad af'.

De dagelijkse fietspraktijk gaat dan ook over positie nemen op straat, over slamollen, kriegelen, manoeuvreren, wringen bij stoplichten en het omgaan met 'Italiaanse toestanden' (Anton). Kijken en gezien worden zijn essentieel binnen deze interactie. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Duitsland of Denemarken gaan de interacties op een meer intuïtievare en informelere manier in Nederland. Tijdens de route zijn dit momenten dat fietsers meer moeten opletten, Anton over het begin van de Biltstraat:

*'Waar de ontspannenheid van de route die je dan tot nu toe hebt gehad gewoon even wat minder wordt. Nu wordt het gewoon opletten. **Jan:** ja. **Anton:** En ook wat meer het gevecht, zeg maar, om de ruimte die je nodig hebt. Dus hier ja, ga je echt de stenen zeg maar in. **Jan:** Het gevecht, waarom kies je dat woord? **Anton:** he? **Jan:** Waarom kies je het woord gevecht? **Anton:** Vechten. Ja, dit zijn stukjes dat je dus echt weg moet delen met automobilist en fietsen en dat gaat dan over dit stukje net terug op de fietsstraat. Dan is het de kunst om je positie te houden op de weg, men wil nogal vaak nog even inhalen en dan snel snijden.'*

Of Merel die aangeeft dat niet iedereen goed oplet: **Merel:** *Dit is overigens wel een lastig stukje, omdat het eigenlijk best een smal, druk fietspadje is. Dus hier merk je dat de vaart er vaak uit gaat, of dat je echt zit van: 'ga ik wel of niet inhalen?' 'Is het handig of niet handig?'* **Jan:** *ja.* **Merel:** *En dit is ook echt een stuk, waar volgens mij de meeste keren, dat er iemand zich bijna voor mijn fiets heeft gegooid dan is het hier. He, fietsers die denken: 'he, ik ga ook het fietspad op.'* Zonder te kijken. Dan denk ik: 'O, oeps help!.'

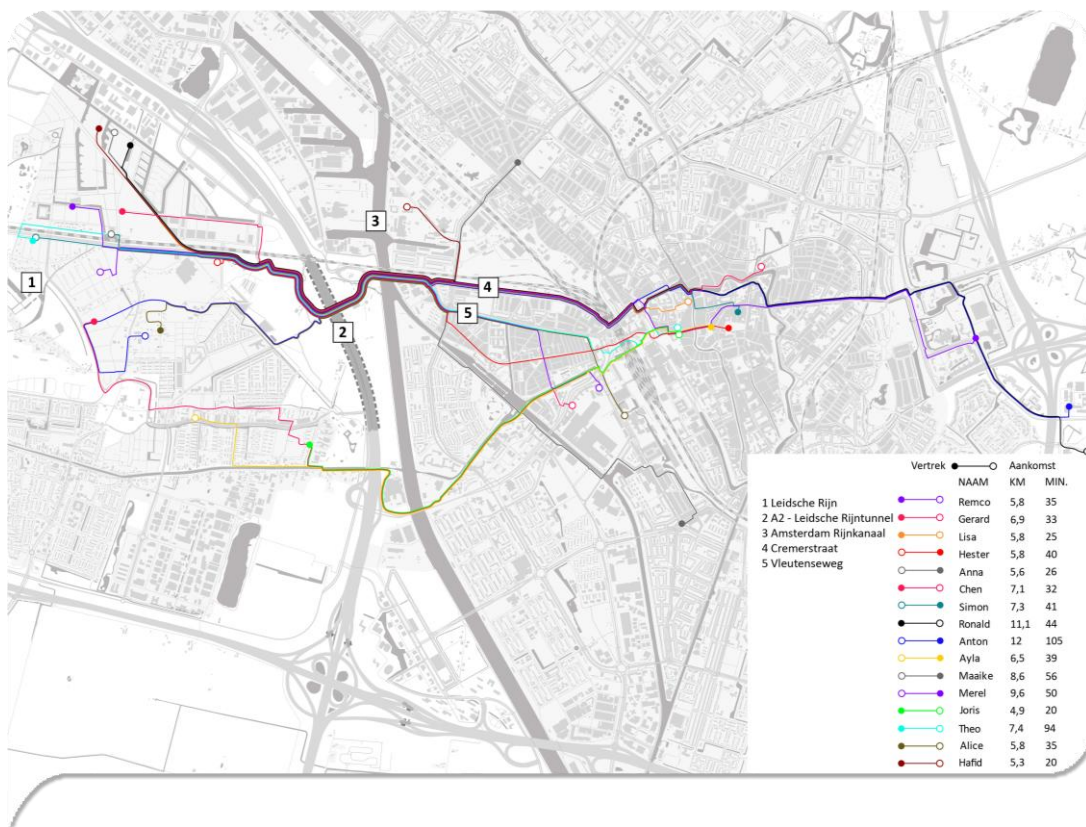
Bovenstaande voorbeelden geven goed een idee van de alledaagse interacties. Merel laat de interactie zien tussen de infrastructuur (het smalle fietspad), het tijdstip (in de spits) en het gedrag van andere weggebruikers (fietsers die plompverloren het fietspad opstappen). Dit zijn momenten op de route die een hogere concentratie vragen van fietsers. Sommigen ervaren dan ook stress in de ochtend bij dat ene drukke kruispunt. Er zijn echter ook genoeg momenten op de route, waarop respondenten ontspannen konden fietsen, rustig om zich heen konden kijken en minder op hoefden te passen op auto's of afsnijdende scooters. De interacties op de weg kennen dus gedurende de route een afwisselende intensiteit en maken daarmee waarschijnlijk ook de route zelf aantrekkelijk.

# **RUIMTES**

**De hoofdstukken op de routes**

## 6. RUIMTES EN GRENZEN: DE HOOFDSTUKKEN OP DE ROUTE

Op de *trajectory* ervaren fietsers verschillende *ruimtes*, ze fietsen door gebieden die elk hun eigen karakteristieken hebben. Als we het hebben over de *embodied experience* van de dagelijkse route tussen thuis en werk, dan kijken we naar de *sense-scapes* die fietsers ervaren. De verschillende hoofdstukken op de route worden gemaakt door de zintuigen van de man of vrouw op de fiets. Onderweg is er continu een interactie tussen mensen, infrastructuur en de (on)bebouwde omgeving. Dit hoofdstuk gaat in op de ervaring van de omgeving op de fiets. Er zijn, gebaseerd op de gesprekken onderweg, een aantal *ruimtes* gedefinieerd, die de alledaagse woon-werk route bepalen. Alhoewel het vijftien persoonlijke routes zijn, met zeer persoonlijk indrukken, zijn uit de interviewanalyse bepaalde thema's naar boven gekomen, die we in dit hoofdstuk presenteren. We vetrekken vanuit huis (Leidsche Rijn) en fietsen zo naar het werk toe (de Utrechtse binnenstad).



Figuur 15 Kaart go-alongs Utrecht  
(Hein van Duppen, 2012)

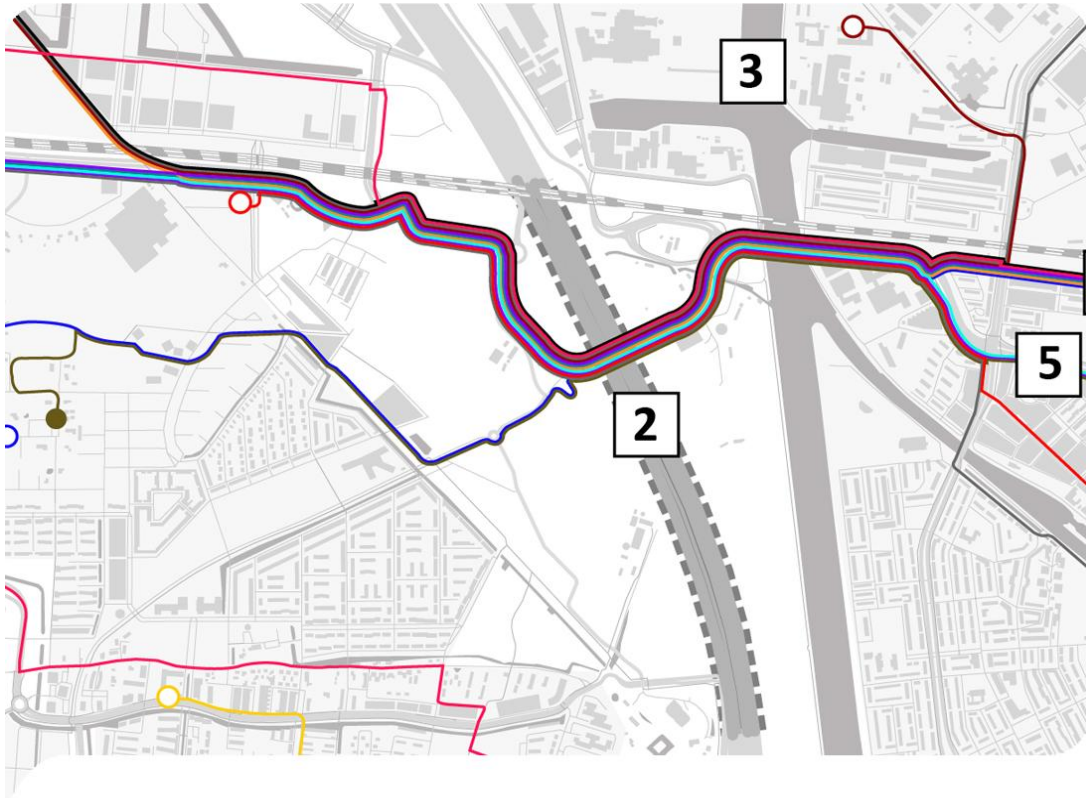
## 6.1 THUIS IN LEIDSCHER RIJN: OVER HET BRUGGETJE EN IN DE MOESTUIN



Figuur 16 Video still Thuiskomen (Merel)

Het is ochtend, de laatste boterhammen worden gesmeerd, de fiets uit het schuurtje gepakt en we gaan op weg. Al door de wijk fietsend, zien respondenten soms bekenden, vertellen ze positief over het groen in de straat en laten ze dat ene leuke hoekje zien. Op de terugweg van kantoor naar werk, begint het thuisgevoel op verschillende momenten voor fietsers. Merel: *'Als je hier het bruggetje overgaat, dan ben ik voor mijn gevoel ook echt wel thuis. He dan ben je echt in de wijk. We gaan hier naar rechts...'* (Merel) Voor de jonge moeder Merel begint thuis bij 'als je hier het bruggetje overgaat', als ze dan de wijk in fietst komt ze na een aantal straten aan bij haar huis. Ze kijkt dan even of de kinderen nog buiten aan het spelen zijn. Hester gaat altijd eerst even kijken of er post is en dan loopt ze naar haar moestuin om te kijken hoe de plantjes erbij staan, dan is ze thuisgekomen. Waar thuis begint en eindigt is voor iedere fietser anders, er is geen eenduidig antwoord op te geven. Vaak begint het thuiskomen al bij het fietsen op de gele brug, Anna hierover: *'ja, deze brug is absoluut een markeerpunt. Voor veel mensen is dat het einde van Utrecht, voor mij is het al bijna thuisgevoel.'*

## 6.2 THE TWILIGHT-ZONE: FIETSEN IN NIEMANDSLAND



Figuur 17 Kaart go-alongs twilight-zone  
(Hein van Duppen, 2012)



Figuur 18 Video still twilight-zone (Maaiké)

*‘En dit is dan, nu zijn we echt wel de stad uit, maar niet Leidsche Rijn in, dit is de twilight-zone. Het stuk waar de lantaarnpalen elke week kapot zijn.’ (Anton)*

Leidsche Rijn lijkt in de beleving van fietsers al op te houden voor de brug. De *twilight-zone* is het gebied tussen de wijk en de stad. We fietsen door niemandsland. Deze *ruimte* roept veel commentaar op bij fietsers. Ze omschrijven het als ‘bouvvallig’, ‘een rommellandschap’, ‘braakliggende terreinen’, zelfs de term ‘oorlogsgebied’ valt. Het is er open, de wind staat stevig in je gezicht en een enkele keer zie je een verdwaalde fazant. Volgens enkele respondenten is het een saai stuk, waar niks te beleven is. Hafid: *‘En dit ervaar ik gewoon veel killer en saai. Het stukje wat we net hebben gefietst, dat vond ik echt ... ja best wel gezellig. De bomen zijn volgroeid en hier is het echt nog, dit stuk vanaf hier tot aan over de brug vind ik het echt het meeste saaie gedeelte. ... En ik dacht ook hoe kan ik het...zeg maar binnendoor of door wat gezelligere straatjes fietsen...maar die zijn er niet.’* (Hafid) Typering als saai en er is niks te zien zijn regelmatig gevallen tijdens de interviews, dit lijkt samen te hangen met het verschil in levendigheid op straat. Voor de brug bestaat het leven vooral uit auto’s en andere fietsers, terwijl na de brug er winkels zijn, voetgangers etc.

Tegelijkertijd met de typering ‘saai’ geven fietser aan dat de omgeving van de twilight-zone steeds verandert. Eerst stonden er bomen op de nu braakliggende terreinen, die wachten op de torens van het nieuwe Leidsche Rijn centrum. De onlangs geopende A2-tunnel is voor de respondenten een ‘rare’ gewaarwording. Waar ze eerst over een drukke snelweg fietsten met dito lawaai, hoor je nu nog maar enkele auto’s en is het hele landschap eronder leeg. Merel omschrijft het gebied treffend: *‘Ehm...niemandsland. Zeker als je nu zeg maar de A2, of althans de oude A2, kijkt dat ziet er zo bizar uit. Als je hier vroeger overheen fietste, dat was zeker in het begin toen we hier net woonden en die hele A2 niet verbreed was. Nou dan fietste je er 's morgens lachend overheen, dan zag je alle files staan. En dan dacht je nou: 'Wie doet me wat?'. Ja en nu zie je dat ze het echt helemaal aan het afbreken zijn. Heel raar. Ja echt totale, totaal niks, met dan in de verte nog de mooie brug.’*

Het fietspad naar de gele brug toe is ook aan verandering onderhevig. De respondenten hadden er ambivalente gevoelens over. Zo vinden ze het leuk om steeds weer te moeten ‘puzzelen’ (Anna, Hester, Simon) hoe ze nu weer gaan fietsen, terwijl ze het ook vervelend vinden dat ze een hele grote lus moeten maken om bij de brug te komen. Remco: *‘Terwijl ik vroeger dus langs het spoor fietste helemaal he, en je verloor dus op een gegeven moment 2300 meter, door deze vrolijke bocht die we nu gaan maken. Dus ja, dat gebeurde net toen we er net woonde. Dan heb je het gevoel dat je als fietser toch*

*altijd op de laatste plaats komt, heel erg.*’. Hij geeft toe dat de huidige situatie iets is verbeterd, maar het is nog steeds 1,5 km langer fietsen, deze oude route langs het spoor staat verschillende Leidsche Rijners nog vers in het geheugen.

De twilight-zone is een stuk op de route waarvan de toekomst voor bewoners van Leidsche Rijn nog ongewis is. Vaak weten ze wel dat hier uiteindelijk Leidsche Rijn-Centrum komt, maar hoe en wanneer, daar zijn ze heel erg benieuwd naar. Roland heeft bijvoorbeeld al een paar keer geprobeerd meer informatie te vinden: *‘Ik begrijp alleen niet hoe straks de definitieve situatie hier wordt. Ik heb een paar keer op de site gekeken, maar dat is niet te achterhalen, hoe het nu gaat, nee. Tenminste ik kon het niet vinden.’* (Roland) En ook Simon wil graag meer weten: *‘Het is toch waar ik iedere dag langs fiets, en waar ik ook woon. Ik ben heel benieuwd hoe het allemaal gaat worden.’* (Simon)

De bouwontwikkelingen die zich aankondigen met de braakgemaakte weilanden en zanderige vlaktes waren eerst ook het leefgebied voor veel dieren. Anna kan zich bijvoorbeeld nog goed de lammetjes herinneren die ze hier altijd in de wei zag staan. Remco zag bij het vallen van de avond altijd veel konijnen over het fietspad heen schieten. Ondanks dat het minder is geworden, zien fietsers nog steeds veel dieren op dit hoofdstuk van de route. Hester over de fazanten:

*‘Hester: Ohh en hier heb ik altijd verdriet om de fazanten, of altijd, vind ik zielig. Jan: hierzo? Hester: Ja hierzo, dit is hun leefgebied en wij gaan er opeens op zitten en dan lopen ze hier een beetje verwaasd. Jan: Wat voor gebied, sorry? Hester: Dit gebied zo, maar dat is hun leefgebied eigenlijk? Jan: ja. Hester: Dat was van hun. Komt de mensheid eraan met hun dikke reet gaan erop zitten en die fazant denkt ook, what the fuck? Kijk, hier staat er eentje. Zie je hem? Jan: oja, ja. Hester: Dat is toch zielig!? Jan: ja. Hester: Het is een mannetje. Het is een mannetje. ... Ik vind het echt sneu. Jan: Het is wel mooi. Hester: Ik heb wel wat met fazanten. We hadden vroeger een opgezette fazant, op de kapstok in Hengelo. (lachen) Daar kan dat.’*

De fietsers zijn dus heel positief over de dieren die ze onderweg konden zien. Het roept allerlei associaties op, tot aan de opgezette fazant van Hester’s jeugd.

Ondanks typering die negatief klinken als rommelig en braak, waren er juist ook enthousiaste geluiden te horen over bijvoorbeeld de wilde bloemen in de berm, Anna: *‘Ja, hier word ik in de lente altijd heel vrolijk van, die klapprozen. En er loopt hier ook weleens een onkruidvrouwje. Die is dan haar hele fietstassen vol aan het stoppen met van alles.’* Maaike vroeg zich dan ook af waarom deze eigenlijk steeds gemaaid werden door de gemeente. Zonde in haar ogen. Een stukje verderop staat een van de laatste

boerderijen in Leidsche Rijn, een gebouw uit een andere tijd, Maaïke vindt het altijd leuk om even naar deze 'lonesome cowboy' te kijken als ze de heuvel omhoog fietst.

Ja, omhoog fietsen, hup naar de brug toe. In de beleving van fietsers is het een 'berg' die beklommen moet worden. Het maakt erg duidelijk dat Nederlanders niet gewend zijn aan enig reliëf in het landschap. Deze heuvel maakt fietsers opeens bewust van hun lichaam, ze moeten zich inspannen op de fiets. Het gaat niet meer vanzelf, ze zweten zelfs. De onwennigheid met heuvels en fietsen wordt door Remco haarfijn uitgelegd:

*'En dit is sowieso altijd wel grappig, want heel veel mensen weten niet hoe ze deze berg op moeten fietsen. Dus ze komen volkomen stil te staan, terwijl die op zich helemaal niet zo hoog is. Kijk je ziet het gewoon, je fietst zoveel mensen voorbij terwijl ik eigenlijk helemaal niet zo hard fiets. Jan: Ja...Hoe zou je dat dan uitleggen? Remco: Ja, het is ten dele natuurlijk gewoon een gevoel. Volgens mij is het, op welk moment besef je dat je op de berg bent? Omdat je daarvoor een ander soort ritme aanneemt.'* (Remco)

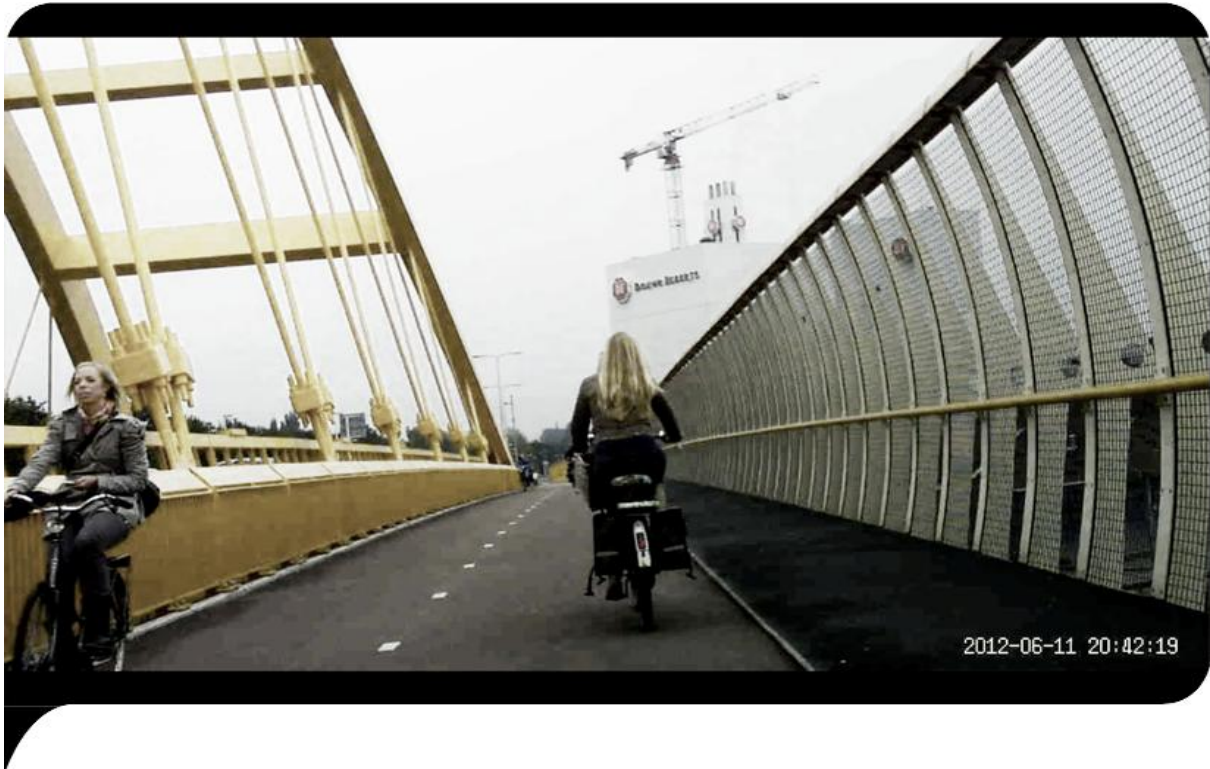
Je moet dus een ander ritme aannemen om goed boven te kunnen komen. De heuvel in een gebied dat vaak winderig is wordt niet door iedereen met enthousiasme begroet. Chen maakt duidelijk hoe emotie en de ervaring van de omgeving samenhangen: **Jan:** *waarom is het zwaar hier dan? Chen:* *omdat het heel vaak tegenwind is. Ik vind het vandaag meevallen en het gaat hier een hele poos bergop. Hier is ook niks te beleven, dus dan zit ik echt te denken van 'berg omhoog...berg...' Ik heb al gemerkt, als ik dan een mindere week heb op mijn werk, dat ik dan echt op dit stukje denk van '(zucht) ik heb er geen zin in...' En als ik dan de brug over ben dan is het allemaal over, dan heb je weer afleiding.'* (Chen)

De *twilight-zone* kan een taai stuk zijn op de route, dat voor Ronald met zijn dagelijkse route van 40 minuten tussen LR en de Uithof vaak de 'genadeslag' betekende voor zijn benen. Enkele fietsers gaven aan het hinderlijk te vinden dat ze geen aanloop konden nemen vanuit de kruising bij de Thomas a Kempisweg om de brug met een beetje vaart op te fietsen.

Enkele respondenten gaven ook aan dat de straatverlichting niet altijd werkt op dit gedeelte, wat een minder prettig gevoel geeft in de avond. Lisa fietst er wel doorheen, maar let extra op: *'...dat rommelige stuk, waar we net fietsten. Daar is het heel vaak is er 's avonds geen verlichting of zo, dat is best wel, best wel eng. En eigenlijk best wel raar, dat je zo'n belangrijke, dit is best wel een belangrijke weg van Utrecht naar Leidsche Rijn, dat ze dan zo slecht. Dat het zo rommelig is al jaren en dat dat... dat is op zich niet zo erg, maar dat er 's avonds geen licht is... Jan: maar is het dan ook zo, dat je hier 's avonds hier minder snel gaat fietsen? Lisa: nou ik niet, maar ik kan me wel voorstellen dat er mensen*

*zijn die dat doen ja. Ik was gisteravond nog in de stad, en dan moet ik door zo'n donker stuk en dan let ik wel echt heel goed op.'* (Lisa)

### 6.3 IN GEUREN EN KLEUREN: DE GELE BRUG EN GEBRANDE KOFFIE



Figuur 19 Video still de gele brug (Chen)

De gele brug is een duidelijk markeerpunt op de route. Bijna iedereen noemt hem de 'gele brug'. De relatief nieuwe brug is dus snel in het dagelijks taalgebruik opgenomen. Voor sommige is het de 'Douwe Egberts-brug', of de 'brug bij de Douwe Egberts'. Op de route van huis naar werk of andersom roept dit hoofdstuk bij mensen sterke reacties op. Ten eerste zijn ze vaak positief over de gele brug. Ze vinden hem mooi, 'herkenbaar', 'magnifieke brug' en 'echt heel gaaf'. Volgens Anna voelt de brug door zijn ontwerp 'geborgen' aan. Je hebt niet het idee dat je er zomaar af kan vallen, zoals bij de oude brug het geval was:

*'En dit vind ik geweldig, dit prachtige, hier dat water zo en die grote binnenvaart schepen. En de klok en de Nuon-toren, dat zijn dan weer bijna meer Utrechtse markeerpunten dan de Dom voor mij. O ja, wat ik zo mooi vind aan deze brug, is dat hij een heel geborgen gevoel geeft, vind ik echt heel knap van een, want die vorige brug vond ik best wel griezelig, die had alleen maar van die hele dunne paaltjes en het water er dan eronder. Dat je echt denk van: 'nou, ik moet niet per ongeluk de controle over het*

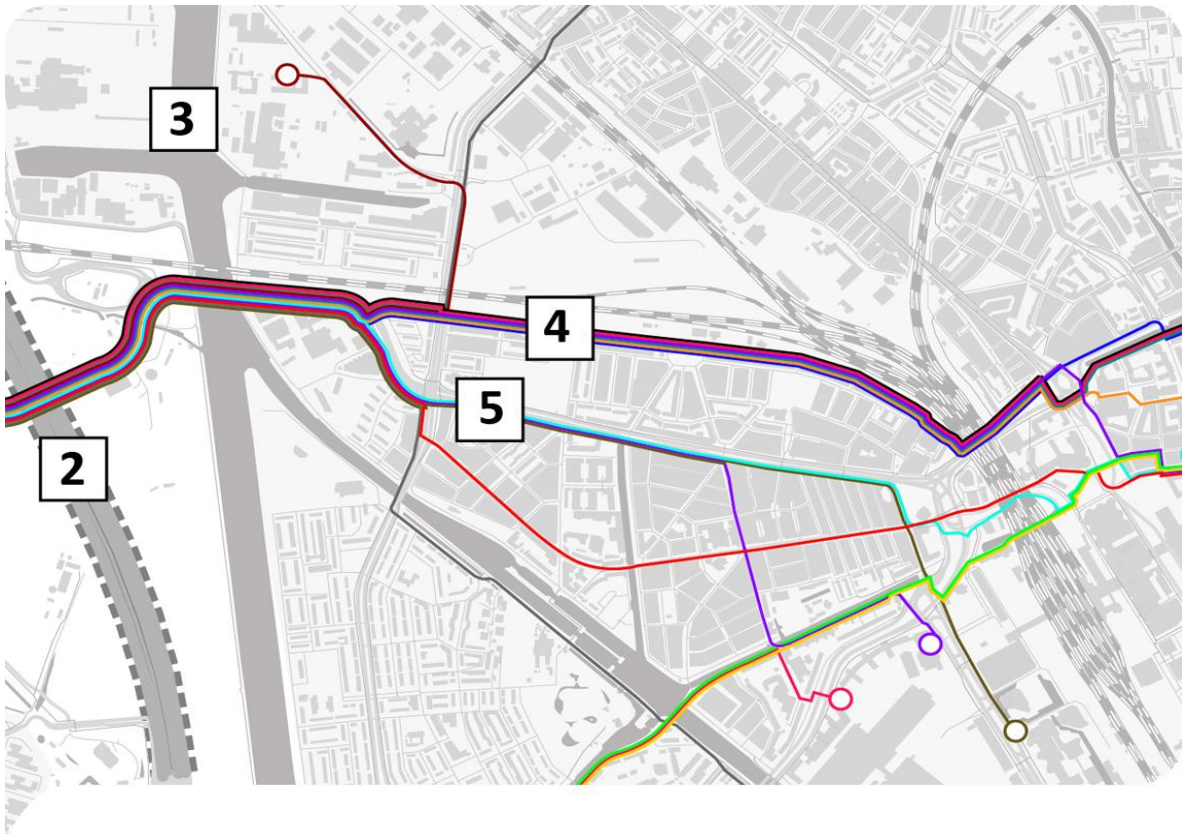
*stuur verliezen ofzo, plons!'. Deze geeft echt een heel geborgen, veilig gevoel. Dat is echt knap gedaan van die architect.'*

De bolling van de balustrade geeft volgens andere respondent een prettig ruimtelijk effect op voor de fietser. Op de brug kijken fietsers naar de boten: Wat zijn de namen? Wat voor goederen worden vervoert? Of ze turen gewoon over het water. Het water doet Chen denken aan haar jeugd: *'Dit vind ik toch wel mooi hoor, zo even over het water fietsen. De koffiégeur. Jan: Dus je kijkt altijd wel even naar rechts naar het water? Chen: ja, ja. ... Het is niet hetzelfde als over de Thames fietsen, maar ik houd wel van water. Ik kom oorspronkelijk uit Dordrecht, dus dan een echt eiland in de grote rivieren. Ja, en dat geeft toch wel een beetje een thuisgevoel.'* (Chen)

Zoals al in de vorige paragraaf aan bod kwam, vraagt de steile aanloop om een fysieke inspanning van mensen. Sommige fietsers klagen hierover en vinden het te steil of te lang, er wordt echter ook aangegeven dat je eraan went en dat het niet zo heel erg is. Het doorbreekt in ieder geval het ritme van de route, omdat fietsers harder op de pedalen moeten duwen. De fietser wordt zich opeens meer bewust dat hij aan het fietsen is, zijn lichaam wordt getest door de heuvel. Enkele respondenten gaven aan dat ze het onprettig vinden dat ze geen aanloop kunnen nemen voor de heuvel, omdat ze moeten wachten voor het verkeerslicht. Als ze dan oversteken en de bocht omgaan moeten ze meteen gaan klimmen (Ronald). Tegelijkertijd genieten fietsers van het naar beneden zoeven, je kan vooral vaart maken als je richting de stad fietst, Alice hierover: *'Ja, en dit vind ik altijd heerlijk, dat je niet hoeft te trappen en gewoon lekker naar beneden kunt racen. Ja hier hangt natuurlijk altijd goed de geur van koffie. En ik was voorheen helemaal geen koffiedrinker en toch vond ik de geur wel lekker.'* (Alice)

De koffiégeur zorgt voor een sense-scape, die hier zeer sterk ervaren wordt. Remco, Anna, Maaïke en Merel benoemen expliciet het thuisgevoel dat de koffiégeur oproept bij hen. Het luidt het einde van de werkdag in. De koffiégeur wordt eigenlijk door vrijwel alle respondenten benoemd en ook als positief gezien: 'het ruikt lekker'. Verder is het voor sommigen zelfs een indicator van de wind, als ze in de binnenstad de koffie kunnen ruiken, dan weten ze dat ze tegenwind kunnen verwachten als ze de brug opfietsen, Maaïke: *'Nou ja, een van de dingen in Utrecht, dat je weet dat je thuis bent dat is of als je de Dom ziet of als je de Douwe Egberts fabriek ruikt. En nu als ik de Douwe Egberts fabriek ruik zo rondom het station, dan weet ik dat ik enorme tegenwind heb bij de brug, dus dan ben ik er iets minder blij mee....'* (Maaïke) Andere menen regen te kunnen voorspellen aan de hand van de koffiégeur. Als ze in hun tuin de koffie kunnen ruiken dan staat er 'westenwind', dat leidt tot 'regen'.

## 6.4 BINNENDOOR OF RECHTDOOR? : DE CREMERSTRAAT VS. VLEUTENSEWEG



Figuur 20 Kaart de Cremerstraat (4) vs. Vleutenseweg (5)  
(Hein van Duppen, 2012)

Zoals te zien in figuur 20 fietsen de meeste respondenten via de gele brug naar de stad toe. Dit hangt af van waar ze wonen in de wijk Leidsche Rijn. De gps-lijnen zijn donker in het gebied van de *twilight-zone* en op de gele brug, hier moet iedereen doorheen fietsen. Met een beetje fantasie lijkt het beeld in de figuur op een omgevallen boom: links zijn de routes geworteld door heel Leidsche Rijn heen, vervolgens is er de stam van de boom die door de *twilight-zone* en over de gele brug loopt, en dan vertakken de routes zich door de gehele stad. In deze paragraaf kijken we naar twee vertakkingen na de gele brug: rijden fietsers liever binnendoor over de Cremerstraat of nemen ze Vleutenseweg?



Figuur 21 Videostill Cremerstraat en Vleutenseweg  
(Chen en Alice)

De respondenten hebben duidelijk de voorkeur om door de Cremerstraat te fietsen. Dit is een straat aan de rand van een woonwijk en langs het spoor. Er is weinig autoverkeer, het straatprofiel is hobbelig en heeft veel drempels om snel rijden te ontmoedigen. De Vleutenseweg is via een flauwe bocht verbonden met de gele brug. Al fietsend op de Vleutenseweg kun je de Dom zien liggen. De Vleutenseweg kent een breed straatprofiel met een busbaan, een gescheiden rood fietspad en een ventweg (zie figuur 21). Merel verwoordt helder waarom ze het liefste via de Cremerstraat fietst:

*'Jan: Wat is reden dat je dan door deze straat fietst? Merel: Sowieso, dat de Vleutenseweg met allemaal verkeerslichten en volgens mij nog steeds auto's die tegelijkertijd als jij rechtdoor gaat met de fiets, dat zij ook rechtsaf mogen slaan. Maar dat weet ik eigenlijk niet zeker of dat nog steeds zo is. Maar ik vind het vooral gewoon lekkerder fietsen, je kan hier gewoon doorfietsen. Je hebt af en toe een auto, waarmee je rekening moet houden, maar dat valt ook wel mee. Ja, en het ziet er gewoon meteen heel anders uit en het voelt veel rustiger. Ik vind het echt, gewoon veel rustiger. En het einde van de Vleutenseweg, daar bij de Daalsetunnel. Ik vind het nu ook heel ingewikkeld hoe ik daar zou moeten fietsen. Want die hele kruising ligt zo overhoop. Er staat dan een bord: 'het fietspad is afgesloten tot en met 2013'. Dan denk ik, ja afgesloten, zeg maar gerust dat het gewoon is opgeheven, want dat is niet meer afgesloten! Dat staat er al sinds ergens vorig jaar, kom op!' (Merel)*

Merel benoemt zaken als 'lekker door kunnen fietsen', 'de straat geeft een rustig gevoel' en 'het is ook nog eens beter verbonden met het centrum in vergelijking met de Vleutenseweg'. Deze observaties werden ook door de andere respondenten gedaan, figuur 22 geeft een samenvatting van de thema's uit de gesprekken.

BINNENDOOR: CREMERSTRAAT	RECHTDOOR: VLEUTENSEWEG
Rechtstreeks: goede aansluiting op de stad	Slechte aansluiting: ingewikkeld bij de Daalsetunnel
Lekker doorrijden, geen stoplichten	Veel stoplichten
Rustig, weinig auto's, slechts aan één kant zijstraten	Druk verkeer
Aantrekkelijke omgeving, 'leuke route'	-meer open
-groen	-een rechte straat
-rustig	
-door de wijk, knus, dichtbij de huizen	
-afwisseling	
Hobbelig wegdek. Heuvels.	Glad, comfortabel wegdek, gescheiden fietsstrook.
Geen voorzieningen langs de route	Genoeg voorzieningen, winkels, voor korte boodschap
In de winter spekglad	Gestrooid, de uitwijk mogelijkheid.
(Lisa, Chen, Ronald, Merel, Simon en Anton)	(Alice, Remco en Gerard)

Figuur 22 Binnendoor of rechtdoor?

De Vleutenseweg met een zeer goede fietsinfrastructuur, een breed rood fietspad gescheiden van de autoweg, wordt door de respondenten minder gewaardeerd ten opzichte van de Cremerstraat. Het kunnen doorfietsen, zonder onderbrekingen van stoplichten, en het rustige, groene karakter van de straat in de woonwijk worden als redenen genoemd. Ronald vindt het bijvoorbeeld leuk dat er afwisseling is in de Cremerstraat: **'Ronald: ...dit is natuurlijk ook een veel leuker stukje om te fietsen. En het is ook iets. Jan: Wat is er leuk aan dan? Ronald: Het is groen...ehm...ja de weg. Ik weet niet, als je een hele lange rechte weg hebt, dat vind ik ook zo saai om te fietsen. Dit is echt gewoon iedere keer anders.'**

Verder is het interessant dat mensen vaak eerst over de Vleutenseweg gefietst hebben, omdat ze dat op de kaart hebben gezien als de meest logische route, en het is ook de meest vanzelfsprekende route als je van de gele brug afkomt. Ze beginnen met fietsen over de Cremerstraat als ze het toevallig ontdekken, maar vooral als ze het horen van een vriend of een collega: Chen: *'Ik had een collegaatje die hier woonde en die heeft mij getipt over dit fietspad, want toen ik hier net kwam wonen. Dan kijk je gewoon op de kaart, en toen heb ik op de Vleutenseweg gereden. Al die stoplichten, en hier, als je hier eenmaal overheen bent, dan kun je lekker doorrijden. En dan zit je ook een stuk dichterbij de huizen, anders zit je daar op zo'n fietssnelweg eigenlijk ook. Ik vind door een wijk fietsen eigenlijk toch wel iets prettiger. Eigenlijk ook omdat er geen zijstraten komen van links, je kunt eigenlijk altijd hier door rijden.'* (Chen)

Het geeft mensen dus ook het gevoel de stad beter te leren kennen, de zijstraatjes te kennen, de doorsteken en daarmee de stad meer *eigen* te maken. Opvallend is dat alleen Anton, een vrijwilliger bij de Fietsersbond, een opmerking maakte over het hobbelige wegdek. Het lijkt dus geen bezwaar te zijn voor andere fietsers. Het officiële rode fietspad met het comfortabele wegprofiel is niet zaligmakend. Het blijkt dat de sfeer van een straat en de intensiteit van het verkeer een grote invloed hebben op de routekeuze van fietsers. In de winter, als het ijzelt of sneeuwt, dan zijn fietsers gedwongen om over de Vleutenseweg te fietsen, omdat de gemeente enkel op de meest doorgaande wegen zout strooit.

Tenslotte is het nog goed om op te merken dat fietsers soms hun route aanpassen voor het doen van een boodschap onderweg. Vaak rijden ze dan wel over de Vleutenseweg. *'Lisa: Soms als ik terug fiets, dan fiets ik weleens over de Vleutenseweg als ik bijvoorbeeld boodschappen kan doen ook, dan doe ik dat ook weleens, dan zit daar zo'n winkel, zo'n buurtwinkel op de Vleutenseweg halverwege. En dan doe ik ook weleens, dan hoef ik natuurlijk niet zo...daar kom ik toch dan langs, zeg maar, dus dan hoef ik er niet echt speciaal voor naar een winkel te gaan in mijn pauze of zo.'* (Lisa)

## 6.5 STRESS BIJ DE POORTEN VAN DE STAD: HET WESTPLEIN, CATHERIJNE BAAN EN 'T PAARDENVELD



Figuur 23 Video still Stress bij de poorten van de stad (Merel)

*'Lisa: Zo en dan langs het Paardenveld (autogeluiden). Nou hier is het altijd een ontzettend gedoe, heel veel fietsers en dan allemaal. Kijk ze gaan over de stoep, de meesten gaan door het rood en .... allemaal kinderen en altijd... hier moet je ook altijd goed uitkijken, want hier moeten we straks naar links, dus ik ga meestal helemaal links rijden. In ieder geval steek ik mijn hand uit (de oversteek van de Daalse tunnel). Ik heb hier al wel heel veel mensen tegen elkaar aan gezien. Het is een beetje een raar stuk hier, want je mag van hier van alle kanten gewoon fietsen en dat doet iedereen dus ook. Dat maakt het wel een beetje onoverzichtelijk. Jan: Dus je moet echt extra opletten? Lisa: ja, hier ook dit stuk, het is gewoon een heel raar stuk. ja.'*

Bovenstaand fragment uit het fietsgesprek met Lisa illustreert de 'stress' die ervaren wordt bij de poorten van de stad. Op de route van huis naar werk komt na de Vleutenseweg, Cremerstraat of Leidseweg het moment dat mensen het centrum in fietsen. Op de kruispunten Westplein, Catherijnebaan en het Paardenveld is het erg druk met verkeer (fietsers, bussen, auto's en voetgangers). Het vraagt van de fietser extra concentratie en coördinatie. Het zijn de momenten van strijd om ruimte (zie paragraaf 5.5). In onoverzichtelijke situaties is het manoeuvreren, anticiperen en gewoon met de *flow* van de stroom fietsers meegaan. Volgens Anton heerst bij het 't Paardenveld een situatie van 'toegelaten anarchie', het is een van de drukste punten van Nederland waar de infrastructuur niet toereikend is:

*'Er gaan natuurlijk ook echt tienduizenden fietsers per dag over deze routes en dan heb je dus dit soort opstelstrookjes. Hier valt het nog mee, aan die kant moet je dus naar rechts, aan twee kanten. Nou dan kan je dus gewoon niet opstellen, nou dat zijn hele domme dingen, gewoon een kwestie van zorgen dat je daar eventjes een vijfmeter opstelstrook maakt, door een stukje te verleggen en te verbreden kan dat net met die bomen. Wat je ziet is gewoon, de fiets is gewoon een sluitpost, iedereen die moet er maar gewoon doorheen, en die moet zelf maar kijken hoe die aan de goede kant komt. En er zit gewoon structuur achter, dus het is een soort toegelaten anarchie.'* (Anton)

Deze kruispunten worden onderdeel van de dagelijkse route, dus er treedt ook een zekere gewenning op. De opgebouwde ervaringen, de bewegingen en signalen zijn opgeslagen in het lichaam, van hand uitsteken, tot omkijken of een rechte houding op de fiets. Het zijn allemaal signalen die mensen naar elkaar zenden en het voorkomen dat mensen continu tegen elkaar aanfietsen. Als buitenlandse gasten zich begeven in het verkeer dan worden deze ongeschreven, *embodied* regels zichtbaar. Zij weten niet hoe ze moeten reageren op deze situatie. Chen postte eens een you tube video van het Paardenveld online, waarin de drukte van het verkeerspunt te zien is. Van haar buitenlandse vrienden kreeg ze de opmerkingen in de trant van: 'wooh, hoe kun je nu

*fietsen hier!?!'. En een collega van mij uit Brussel die is hier in Utrecht komen wonen. **Jan:** 'ja'. **Chen:** 'ja, die heeft doodsangsten uitgestaan volgens mij, want die heeft ook verteld van: 'ik ga echt niet fietsen hier.' Nou op een gegeven moment is ze dat wel gaan doen, heeft ze een fietsongeluk gehad'. **Jan:** 'ahh...'. **Chen:** 'nou ja, dat vind ik echt een beetje sneu, maar misschien is het toch de spanning ofzoiets van de drukte, als je niet hier bent opgegroeid dat je dan niet ziet.'*

Door de drukte in de spits ontstaan er ook irritaties en botsingen bij verkeersdeelnemers, Anton had recent een ervaring met intolerantie op de fiets: *'Ik was daar eergisteren nog met een kinderfeestje met acht kinderen. En dan word je dus gewoon als begeleidend ouder verrot gescholden, omdat je daar met een groepje kinderen opgesteld staat waardoor mensen er niet langs kunnen. Dan denk ik, je hebt het tegen kinderen van 10, 11 jaar, he die keurig twee aan twee in een rijtje (we lachen) aan het fietsen zijn... dus nou. Ja, dat is ook de intolerantie onderling, maar het is ook de gigantische drukte op zo'n klein stukje oppervlak.'* (Anton)

Bij de kruising van de Lange Viestraat en de Catherijnebaan zijn soortgelijke taferelen te zien. Hester noemt het bijvoorbeeld, met gevoel voor demagogie, de 'hel' waar ze 's ochtends doorheen moet fietsen. Daarbij heeft ze al een alternatieve route gevonden, waarmee ze een deel van de drukte vermijdt. Joris legt ook uit dat het lastig oversteken is bij de Catherijnebaan: *'...fietsers komen van alle kanten en als het 's ochtends is dan blijven ze komen, dus dan heb je ook geen ruimte om over te steken. Dus deze route die ze nu hier hebben door de Willemsstraat en de Koestraat, daar hebben ze nu twee eenrichtingsroutes gemaakt, dat is wel prettig.'* (Joris)

Een stuk eerder op de route van Joris, komt hij aan bij het Westplein, voor zijn gevoel begint daar ook de stad. Joris: *'En zodra je dan weer op het Westplein komt dan begint weer het verkeer en beginnen de nieuwe flats en begint de stad.'* Alice ervaart het stuk bij het Westplein als het minst prettige deel van haar route: *'Hier merk je dat ook, dat mensen van alle kanten aankomen rijden en ... hetzelfde met dat punt, daar. Als dat rood is en je komt aanrijden dan zit je elkaar altijd in de weg. Het is eigenlijk maar een heel klein punt, en van alle kanten komen mensen en je moet stoppen en sommige gaan rechtdoor en je rijdt elkaar bijna in de wielen zeg maar.'*

## 6.6 DE WERKPLEK



Figuur 24 Video still de Werkplek (Alice)

Na de stress bij de poorten van de binnenstad fietsen we door de binnenstad naar de werkplek. Het moment van aankomen op het werk werkt verschillend voor mensen; als Lisa staat te wachten bij het verkeerslicht bij het Westplein dan denkt ze : *'...o ik ben d'r bijna. Dan kijk ik vaak op mijn horloge, dan denk ik oh...'*. Alice komt aan bij haar werk als ze de hoge kantoortorens ziet opdoemen van haar werkgever: *'Ja en dan komen we bij de grote torens, dus dan heb ik altijd het gevoel: 'ik ben er'. Jan: 'Zit je ook in de toren?' Alice: 'Ja, ik zit in de toren. Ja, dus wat ik altijd doe, is ik ga hier dan een beetje naar links. Pas op voor de fietser inderdaad zo dadelijk. En dan fiets ik daar waar dat busje staat erin, naar de fietsenkelder.'* (Alice) Vaak hebben werkgevers ook een plek om de fiets te stallen.

Hafid werkt niet in de oude binnenstad maar op een industrieterrein, aankomen op het werk heeft voor hem te maken met het lawaai van de trucks bij het industrieterrein: *'En hier, als ik hier ben, dan ben je eigenlijk al aan werk aan het denken. En dat is...dat zou mooi zijn...als je, natuurlijk kan dat niet altijd, je zit nu eenmaal op een drukke locatie.'* **Jan:** 'Ja'. **Hafid:** *'Het is gewoon wel, dat eerste stuk he, dat bevordert gewoon echt de ontspanning, met al die bomen, dat is voor mij echt het meest prettige stukje fietsen. En het liefst zou je dat helemaal willen hebben tot aan de voordeur (we lachen), maar ja je kan niet alles hebben. We zitten natuurlijk op een industrieterrein, dus echt heel veel*

*vrachtverkeer en...'*. Waar voor Lisa het oversteken van de laatste drukke weg het werk aankondigt, is het voor Alice het zicht op de torens dat het werk aangekondigd, en voor Hafid is het juist het geluid dat hij associeert met werk.

## 6.7 GRENSRUIMTES: WAAR BEGINT EEN STAD?

In dit hoofdstuk hebben we gekeken naar de verschillende hoofdstukken op de route. We vertrokken vanuit huis, vanuit Leidsche Rijn en fietste zo mee met de respondenten naar het werk. Deze hoofdstukken zijn eigenlijk fluïde *'sense-scapes'*, zintuigelijke landschappen die de ervaring van de route maken. In deze paragraaf kijken we naar de overgangspunten op de route, waar begint en eindigt de stad voor iemand? Ervaren fietsers grenzen op de route? En heeft het kanaal en de A2 tunnel hier iets te maken, of ligt dit anders?

Tijdens de gesprekken begonnen mensen zelf vaak over 'de stad'. Wat ze daar precies mee bedoelen is niet altijd duidelijk. Leidsche Rijn lijkt daar in ieder geval nog niet helemaal bij te horen. Over het algemeen is de brug het markeerpunt, als ze de brug afrijden richting de Dom dan benoemen ze het als volgt: *'nou, dan komen we nu een beetje de stad binnen. dat is ook altijd even weer een afwisseling. Wat ik altijd mooi vind aan de route, is dat er toch echt heel veel verschillende stukken inzitten.'* (Ronald)

Lisa: *'En nu heb je dan hier, waar ik denk van o ja ik kom in Utrecht. Over de brug'*. **Jan:** *'De brug markeert het?'* **Lisa:** *'ja zeker. Ik heb heel lang in Utrecht...want ik woonde hier in deze wijk (wijst richting Lombok), ik ben echt verhuisd naar zeg maar 'over' de brug. Voor mij is het dan hier ook heel bekend, ja daar is het inmiddels ook al heel bekend, maar... is toch anders.'*

Alice: *'Nou ik heb wel altijd een beetje gewoon, gevoelsmatig die brug is wel een beetje zo, zoiets van: 'je bent over de brug, of je bent nog voor de brug' Weet je wel?'* **Jan:** *'Ja, ja'*. **Alice:** *'Misschien komt het ook wel doordat je hier wat harder moet trappen! Dus dat heb ik wel, als ik eenmaal over die brug ben, en ik kan dan zo lekker naar beneden rollen. Dan denk ik wel van: 'Okay, nu ben ik weer aan de stadskant. Nu is deel twee.'*

Of in de andere richting: *'Dit is best wel het moment dat je de stad, als je zo het water overheen gaat, dat is echt: 'Dag stad!'* (Maaike). Merel: *'Ja dit stukje voelt ook altijd weer zo van, he dan heb je eigenlijk de hele tijd een beetje die beschutting van die stad gehad en nu zit je echt even in het open veld. En als het echt regent is dit geen leuk stuk.'*

Dit gevoel van de stad binnenrijden of uitrijden heeft dus met verschillende aspecten te maken. Het gaat om de fysieke inspanning die je moet doen om op de brug te komen en de snelheid die je maakt als je eraf rijdt. Daarnaast ga je heel duidelijk het water over. Het brede kanaal met de wind in je gezicht, maakt op fietsers een specifieke indruk. Zoals eerder terugkwam, roept de koffiegeur bij mensen ook een thuisgevoel op. Het is een duidelijk herkenningspunt. De overgang naar de stad wordt ook gevormd door de *twilight-zone* en daarom is het beter om te spreken van drie verschillende hoofdstukken/ruimtes: **Jan:** *‘Maar hoe ervaar je dit gebied dan? Is dat dan een barrière voor jou of is dat gewoon een...?’* **Remco:** *‘nou, het is iets wat ik in het begin altijd onderschatte. Eerst dacht ik altijd tot de brug en vanaf de brug’.* **Jan:** *‘ja’.* **Remco:** *‘En dan dit deel, het is eigenlijk drie delen, want je bent eigenlijk net zo lang met dit stuk kwijt, en dus nu takken we dat paar weer aan bij het spoor he’.*

Hafid: *‘Zodra ik dus eigenlijk de brug opfiets, dan is echt zeg maar, het...want dit vind ik een beetje een dorpskarakter. Of het is gewoon rustiger he?’* **Jan:** *‘Ja’.* **Hafid:** *‘En dan is eigenlijk vanaf deze stoplicht is dat eigenlijk voorbij, vanaf hier de brug op, nou ja je zit echt in de stad. De drukte, het geluid...’.* **Jan:** *‘Dus als je de brug afrijdt?’* **Hafid:** *‘Ja...ja eerder eigenlijk al hoor! Als je zeg maar de brug al op, de A2 die je...’.* **Jan:** *‘Ja’.* **Hafid:** *‘Dus dat is hier...dat is echt, dan ben je eigenlijk gewoon die rust en die stilte gewoon kwijt. Vanaf hier rijden ze ook echt hard hoor’.* **Jan:** *‘De auto's?’* **Hafid:** *‘De auto's...heel veel geluid...’*

De *twilight-zone* is het gebied dat tussen de wijk Leidsche rijs en de ‘stad’ in ligt. In de *twilight-zone* verandert er veel: de braakliggende terreinen en het fietspad dat steeds omgelegd wordt. De stad aan de andere kant van het kanaal lijkt dan zeer stabiel. Het is ook de overgang van open veld naar een meer beschutte stad, een visueel gevoel dus voor de fietser.

Met het begrip ‘drukte’ beargumenteren de respondenten het begin en einde van de stad. Het gaat over de hoeveelheid verkeer, de veelzijdigheid aan mensen en activiteiten en de hindernissen op de route, Anna, Merel en Anton lichten dit toe:

Anna: *‘Nou vind ik dit altijd wel een erg leuk stukje daar, zeker zo met de Amsterdamsestraatweg, die lekker stadse drukte hier. Dan kun je je ook echt beetje je verliezen, dat vind ik wel heel lekker hier aan. Moet gelijk oppassen om niet overreden te worden.’*

Merel: *‘Als je het hebt over herinneringen vond ik tijdens het EK wel grappig, op een gegeven moment fietste ik terug op de dag van de wedstrijd. - wohh - Dan zie je de stad echt een beetje half, half zijn. De ene helft van de mensen is al in het oranje, is er*

*helemaal klaar voor. De andere helft is nog strak in pak, of heeft zijn gewone kleren aan. En dat je denkt van: 'nou, he is er iets aan de hand dan?' Dan zie je wel weer die veelzijdigheid van die stad. Alle mensen die met alle verschillende dingen bezig zijn.'*

*Anton: 'Ietsjes verder is ook een enorme verbouwing al anderhalf jaar gaande, die sluit het fietspad helemaal af'. Jan: 'Ja'. Anton: 'Dus dan moet je nog de busbaan op, dus dat zijn allemaal van die hindernissen, dat je denkt van oja ik ben in de stad.'*

De fietsers die via de Meernbrug reizen geven veelal de Munt aan als overgangspunt van de stad, of zoals Joris het Westplein. Of als je vanuit de Uithof naar Leidsche Rijn fietst dan begint de stad bij het begin van de Biltstraat. In samenhang met de ervaren stadse drukte staat het gevoel van fietsers dat 'er niks te beleven' is. Het deel vóór de brug (Leidsche Rijn en de *twilight-zone*) wordt saai gevonden. Als ze eenmaal de brug over zijn dan is er meer te zien en gaat de tijd sneller.

Kortom, de mentale grenzen op de route, het moment dat een nieuw hoofdstuk begint hangt samen met het kanaal en de A2 als fysieke omgeving. Maar de verbindingen en grenzen zijn complexer dan voor en na het kanaal. Dit heeft niet zozeer met het kanaal zelf te maken. Het aanleggen van brug of de overkapping van de A2 maakt nog niet dat de twee stadsdelen verbonden zijn. Het gaat in het bijzonder over het verschil in ervaring van de gebieden. Is het rustig of druk? Lawaaierig of stil? Beschut of open?

# **BELEVING**

**Van huis naar werk en weer terug**

## 7. BELEVING:

### VAN HUIS NAAR WERK EN WEER TERUG

#### 7.1 GEWOON OP DE FIETS: HET HOOFD LEEG MAKEN

*'Jan: En kun je dat uitleggen van 'ik zit gewoon op mijn fiets'?' Merel: 'Ja, ik kijk rond. Ik denk van: 'eigenlijk zou ik nu nog eventjes naar de Bijenkorf of dit of dat moeten, maar nou ja laat maar zitten.' Ondertussen denk ik van: 'Heeft die bus mij wel gezien? Gaat die auto wel stoppen? .... ' Terugdenkend over de dag. Ik ben in gedachten met van alles bezig'. Jan: 'Ja'. Merel: 'Misschien zou ik weleens een muziekje op moeten zetten, omdat dat rustiger is voor mijn hoofd. Maar het is juist ook wel lekker omdat je dan alles wat je in je hoofd had zitten. Als je thuis komt is dat eigenlijk wel weg.'*

Fietsend van het werk naar huis verwerken mensen de dag, zoals Merel uitlegt. Op de vraag wat ze doen onderweg werd door veel respondenten geantwoord dat ze 'gewoon op de fiets' zaten. Ze kiezen er dus bewust voor om niemand op te opbellen of te stoppen voor een boodschap ergens. Ze zijn juist bezig met het hoofd leeg maken of met het opstarten van de dag. Voor de respondenten betekent de route het omschakelpunt van huis naar werk en andersom. Het is een tussenstuk: *'Maar ik vind het ook wel lekker om te fietsen omdat dat stukje van huis naar werk en van werk naar huis. Dat is even zo'n tussenstukje waardoor je dus geen werk mee naar huis neemt en geen thuis mee naar werk.'* (Ronald)

Anna en Simon gaven ook aan vanaf wanneer ze ongeveer in de 'avondmodus' (Simon) kwamen. Dat was na de *twilight-zone* op de Vleutensebaan zo'n kilometer voordat ze thuis waren. Anna legt uit dat ze in het begin van de route minder opmerkt van haar omgeving: *'En meestal als ik ongeveer hier ben dan is mijn hoofd ook wel weer een beetje leeg, dan is zo'n dag werken alweer een beetje naar de achtergrond verdrongen. Hier gaan we naar rechts, ik moet wel even uitkijken dat ik wel op tijd ben'. Jan: 'Maar daar helpt het fietsen wel bij dus, om de werkdag te kunnen afsluiten?' Anna: 'ja, absoluut. Dat is echt...ja...dat is inderdaad ook nog een reden om te fietsen, lekker een beetje afstand van alles nemen. En wat ik al zei, het eerste stuk doe ik meestal op de automatische piloot, dan verwerk ik die hele dag nog een beetje en dan tegen de tijd dat ik hier ben, dan is mijn hoofd wel een beetje leeg. En dan ga ik ook gewoon weer om me heen kijken, naar die kunstenaars daar bijvoorbeeld.'*

Fietsers zijn dus in het begin van hun route afgesloten van hun omgeving, ze fietsen op routine, op de 'automatische piloot', na een bepaalde tijd opent de blik zich dan weer, omdat gedachten geplaatst zijn. Om het hoofd 'te clearen' is een bepaalde afstand van fietsen nodig. Op een woon-werk afstand van 5 minuten kan dit mentale proces waarschijnlijk moeilijker afgesloten worden. Volgens Remco is de 15-20 minuten afstand tussen de binnenstad en Leidsche Rijn perfect: *'dit is precies genoeg om een beetje mijn hoofd te clearen 's ochtends vroeg.'* Verder is het essentieel dat op de route er verschillende momenten zijn die 'ontspannen' zijn om te fietsen, momenten die niet vragen om de opperste concentratie van de 'poorten van de stad', maar eerder de rust van de binnendoor weg 'Cremerstraat' die het mogelijk maken om de gedachten af te laten dwalen. Het zit dan ook in de afwisseling van de route en de fysieke activiteit van het fietsen zelf dat helpt om relaxed aan te komen op het werk of thuis.

## 7.2 HERINNERINGEN EN 'FEELINGS OF BELONGING': FIETSEN DOOR HEDEN, VERLEDEN, TOEKOMST

*'Sowieso, is het natuurlijk, vind ik altijd herkenning van je route, door allerlei andere dingen altijd heel prettig. Van een route, dan heb je het gevoel dat ie wat sneller gaat, dan dat je alleen anoniem langs de dijk fietst.'* (Remco)

*'Een keer in de winter toen zouden wij eigenlijk naar Amsterdam gaan, mijn man en ik, maar het was zo sneeuw en er reden geen trams. En de treinen waren moeilijk, dus we dachten we kunnen beter misschien maar in Utrecht blijven. En Eva die was al bij Agneta aan het logeren ofzo, dus nou dan gaan we maar gewoon in Utrecht uit eten. En toen zijn wij vanuit de stad teruggelopen, door die sneeuw en dat was zo leuk! Want we liepen ook gewoon dezelfde route, maar als je daar loopt is het allemaal zo anders als dat je hier fietst'. **Jan:** 'Ja'. **Ayla:** 'Dus dat was wel een leuke'. **Jan:** 'En hoe was dat anders dan?' **Ayla:** 'Je bent toch lager, je kan echt bij die mensen naar binnen kijken. (we lachen). Want het was natuurlijk al donker en lichtjes aan, mensen hadden niet hun gordijnen dicht. En er was ook zoveel sneeuw, dat het ook gewoon op de weg en, dat was gewoon een heel bizarre avond.'* (Ayda)

Aan het begin van dit onderzoek stelden we ons de vraag wat de route betekent voor fietsers. In het theoretisch kader kwam naar voren dat herinnering hier in een belangrijke rol kan spelen. Herinneringen aan eerdere gebeurtenissen op de route, plekken met een verhaal, dragen bij aan het thuis voelen in de stad, zie bijvoorbeeld het verhaal van Ayla over de voettocht door de sneeuw op een mooie winteravond. Door het dagelijkse fietsen van de *trajectory* maak je de stad eigen.

Remco geeft aan dat *herkenning* voor hem prettig aanvoelt. In deze paragraaf kijken we naar de rol van herinneringen op de route, naar de *feelings of belonging* die ontstaan door het dagelijks leven in de stad. Hiermee wordt het gevoel bedoelt van verbondenheid met de plek waar je leeft.

Verbonden voelen met een plek, met de wijk waar je woont, heeft tijd nodig. Maaïke verhuisde een jaar geleden naar Leidsche Rijn en had in het begin moeite om zich *okay* te voelen in de nieuwe wijk. Ze vertelde hierover toen we door de *twilight-zone* fietsten:

*‘Dit was ook echt een soort duin, een soort landschap geworden met enorme bergen en dan allemaal wilde bloemen erop en supermooi, maar er komen nu huizen dus dan is het weer helemaal weg. En wat ik ook zo grappig vind is dat je normaal heb je gewoon wegen die al honderd jaar of misschien al langer hetzelfde zijn en elke dag dat ik hier fiets is er iets nieuws. Nu rijden opeens de auto's daar, in plaats van ... weet je dat is wel grappig. Dus langzaam ben ik wel meer gaan houden van dit stukje, terwijl ik de eerste drie maanden dacht: 'Ik ga hier weg, ik word echt gek hier'. Maar nu zou ik niet meer weg willen... behalve dan voor een huis op de Bemuurde Weerd.’*

Na verloop van tijd ging Maaïke dus zich meer thuis voelen in de wijk Leidsche Rijn en ging ze anders aankijken tegen de continue veranderingen in het gebied. Over het thuisgevoel in de wijk vertelt ook Anton. Hij vindt het jammer dat de Paperdome weg is. Het een *‘lost landmark’* geworden. Een papieren rond gebouw dat er niet meer staat, maar nog wel leeft in de hoofden van de bewoners van Leidsche Rijn.

Alice: *‘Ja, hier zat natuurlijk eerst de Paperdome. Dat was wel ‘n leuk gebouw. Jammer dat die weg is, maar ja... ... wat dat aangaat zijn er wel de afgelopen jaren op de route inderdaad wat dingen bijgekomen of weggegaan.’* Anton: *‘Wat voor mij heel jammer was, als je het over herinneringen hebt. Er stond hier tot een maand geleden een ronde bol van Paperdome, he, van papier, een soort verhard, geplastificeerd karton. Toen wij hier begonnen als pionier. Wij zijn van het eerste jaar, of misschien net het tweede jaar, dat de huizen opgeleverd zijn. Toen zijn we aan die kant Leidsche Rijn begonnen, in Langerak’.* **Jan:** *‘Hoe lang is dat geleden?’* **Anton:** *‘Dat is vijftien jaar geleden denk ik, ietsje minder. Ja twaalf, dertien jaar, dus dat was echt het begin van het pionieren. Waarbij het openbaar vervoer er niet was, dan moest je naar de Meern lopen om een bus te pakken. Met kleine kinderen in de rugzak, en ja de supermarkt dat was een noodsupermarkt. En ja die is nog een keer afgebrand ook. Scholen waren allemaal van die houten barakken, zoals die je daar ziet. Het heeft nog een paar jaar geduurd, voordat er een echte basisschool stond.’*

*Maar dat was dé plek, waar je dan naartoe ging, want daar kon je met je kinderen schaatsen. Daar had je activiteiten'. **Jan:** 'Bij de?' **Anton:** 'De Paperdome. Dus dat stukje hierachter, dat was dus hier zeg maar. Dus dat was dan voor ons gevoel van het culturele hart van Leidsche Rijn.'*

De respondenten werden aan het begin van het interview gevraagd te praten over herinneringen aan plekken onderweg. Regelmatig maakten ze dan de verbinding tussen plekken en hun jeugd of een andere levensfase. De plekken werden daarmee dragers van hun persoonlijke identiteit. *Chen:* 'Dit vind ik toch wel mooi hoor, zo even over het water fietsen. De koffiégeur'. **Jan:** 'Dus je kijkt altijd wel even naar rechts naar het water?' **Chen:** 'ja, ja. ... Het is niet hetzelfde als over de Thames fietsen, maar ik houd wel van water. Ik kom oorspronkelijk uit Dordrecht, dus dan een echt eiland in de grote rivieren. Ja, en dat geeft toch wel een beetje een thuisgevoel'.

*Maaïke:* 'Ik krijg wel spieren van elke dag die brug te doen. Het is toch een beetje het Limburgsmeisje, dat ik toch nog een soort heuvel op kan elk dag he'. **Jan:** 'Want dat moest je vroeger veel doen dan?' **Maaïke:** 'Ja, ik woonde in de buurt van Maastricht en dan om naar school te gaan, dat was makkelijk, want dan ging je heel erg berg af. Maar terug naar huis, was wel, iets steiler dan dit...'

*Anna:* 'Wat zijn er...toen was eerst ook nog een andere brug. We gaan zometeen over die gele brug, nou die zit er ook, ik weet eigenlijk nog niet eens zo lang eigenlijk... **Jan:** ja, ook nog maar kort. **Anna:** ja, twee drie jaar of zo denk ik.' **Jan:** 'je vindt het dus juist wel leuk dat het veel veranderd?' *Anna:* 'ja. Ja, het is wel ... het is bijna alsof er bij elke levensfase weer een route hoort. Ik kan me herinneren dat er op die oude gammele brug. Toen woonden we net in Leidsche Rijn, toen zaten mijn kinderen nog bij een gastouder in Oog in Al. Dus daar ben ik heel vaak over heen gefietst! Met een kind voorop en achterop (lacht). Ja, dus die oude brug doet me echt daar aan denken en toen zat ik nog bij een andere werkgever dus dat zit er dan ook op een of andere manier aan gekoppeld.'

*Joris:* 'O, dit is ook zo grappig. Laten we even stoppen. We zijn nu bovenaan. Vroeger waren dit dus allemaal kastanjabomen en mensen vonden het onveilig. Maar als je het over herinneringen hebt, als ik uit een schoolfeest kwam, dan moest ik altijd deze brug over. En als het dan donker is en 's nachts. Ik heb hier nooit wat gemaakt. Ik vond altijd leuk om even te stoppen. Heel veel konijntjes waren hier altijd. Die dan 's nachts aan het grazen, aan het eten waren en dingen aan het doen.'

Het water van het Amsterdam-Rijnkanaal doet Chen denken aan haar jeugd in Dordrecht en voor Maaïke is het juist de heuvel die haar doet denken aan de dagelijkse fiets ritten naar school in Limburg. Ze fietsen dus tegelijkertijd door het heden, maar zijn ook in hun verleden, de plek van hun jeugd. Anna denkt dan weer aan de tijden dat ze met beide kinderen zwoegend over de oude brug fietste om haar kinderen naar de oppas te brengen. Het fietsen van dezelfde route door de jaren heen, zorgt steeds voor extra lagen van herinneringen, dat blijkt wel uit het konijnen' verhaal van Joris. Hij fietste vroeger naar de middelbare school over dezelfde route als dat hij nu naar zijn werk fietst. Verbindingen tussen stadsdelen, tussen mensen en de stad hebben dus sterk te maken met de factor tijd. De verzamelde herinneringen vormen een persoonlijke biografie, die zo betekenis geven aan de route.

# **CONCLUSIE**

**De ervaring van de dagelijkse route**

## 8. CONCLUSIE

Planologen en architecten hebben vaak het alleenrecht gehad op het tekenen van de stad, maar wat gebeurt er als je de tekentafel omdraait? In Urban Trajectories wordt de stad bekeken door de ogen van 15 inwoners van de Utrechtse wijk Leidsche Rijn tijdens hun dagelijkse fietsroute van en naar hun werk in de binnenstad. Hoe beleven inwoners van Leidsche Rijn het om naar hun werk en terug te fietsen op de as tussen Leidsche Rijn en de Utrechtse binnenstad? Welke route fietsen ze en waar ervaren ze barrières en verbindingen onderweg? Welke routes verbinden het nieuwe en het oude Utrecht? Waar ervaren de inwoners van Utrecht barrières? Op welke plekken en verbindingssassen voelen ze zich thuis en op welke niet? En wat betekent dit voor de ruimtelijke inrichting van deze routes? Urban onderzoekt het gedrag en de beleving van Leidsche Rijners tijdens hun fietsroute naar de binnenstad en is een pleidooi voor het toepassen van kwalitatief onderzoek in stedelijk beleid. In het vervolgetraject van Urban Trajectories in 2013 zullen de resultaten uit dit onderzoek worden gebruikt om handreikingen te doen om subjectieve onderzoeksgegevens in te zetten in de stedelijke plannings- en ontwerppraktijk.

### **Gedrag: flexibiliteit / flow / informele routes**

De analyse van 15 dagelijkse woon-werkroutes van Leidsche Rijners laat een aantal belangrijke aspecten zien van het fietsgedrag en de beleving van de route. Ten eerste maakt de fiets mensen flexibel. De respondenten uit het onderzoek zijn veelal jonge ouders die hun kinderen halen en brengen van school tijdens hun woon-werk route. Het gebruik van de fiets maakt het mogelijk verschillende locaties binnen relatief korte tijd aan te doen. Ten tweede, is er continue interactie tussen de fietser en het verkeer. Het is een spel van navigatie, manoeuvreren, zichzelf positioneren op de weg en aanpassen aan de snelheid van anderen. Op de route komen fietsers verschillende chaotische momenten tegen, waarbij ze meer geconcentreerd moeten fietsen. Deze momenten zorgen voor stress en irritatie. Verder vinden fietsers het belangrijk om 'lekker' door te kunnen fietsen, ze willen 'in the flow' raken en zoeken daarop hun routes uit. Dit betekent dat ze verkeerslichten proberen te vermijden op de route, daarbij vaak gebruik makend van *informele routes*. Bijna alle respondenten regelmatig door rood. Ze denken te weten waar dat kan en waar niet. De Utrechtse fietser heeft een anarchistische houding ten opzichte van verkeersregels en de officiële routes. De fietser voelt zich zelfverzekerd, veilig en vrij op de fiets. Dit hangt wel af van zijn gezelschap, ouders fietsen met hun kinderen anders door de stad. En fietsers met een vervelende ervaring van een verkeersongeluk in hun achterhoofd zijn ook voorzichtiger in het verkeer.

### **Sense-scapes**

Op de route van huis naar werk en visa versa passeren fietsers verschillende hoofdstukken ook wel *sense-scapes* genaamd (fluïde zintuiglijke landschappen). Deze zintuiglijke ontmoeting tussen landschap en fietser laat route voorkeuren, persoonlijke biografieën en herinneringen zien. Er zijn echter ook ruimtes te onderscheiden die door fietsers gezamenlijk ervaren worden: het bekende van de wijk en het gevoel van thuis, het rommelige en continue veranderde landschap van de *'twilight-zone'*, de geuren en kleuren van de brug en de koffiefabriek, de beschutte rustige groene binnendoor over de Cremerstraat en de drukke omgeving van het rode fietspad op de Vleutenseweg, de stress bij de poorten van de stad en tenslotte de *'werkplek'*.

### **Geplande versus geleefde stad**

Deze verzameling van zintuiglijke landschappen, afkomstig van het perspectief van de fietser, laat een ander beeld zien dan de blik van boven op de stad. Deze collectie van verhalen bewijst dat verbindingen, grenzen en barrières tussen de stad en Leidsche Rijn complexer zijn dan de lijnen van het kanaal en de A2. De oude en de nieuwe stad worden niet uitsluitend met elkaar verbonden door de aanleg van een nieuwe brug of de overkapping over de A2. Fietser ervaren dat de stad begint bij het naar beneden rijden vanaf de gele brug dat de stad, waarbij het contrast tussen de rustige wijk en de saaie en rommelige *twilight-zone* en de levendige binnenstad bepalend zijn.

Verbindingen ontstaan ook door bijvoorbeeld geur. Het ruiken van de koffie in de binnenstad doet fietsers alvast denken aan het tegen de wind in omhoog fiets tegen de brug. De sensatie van het naar beneden fietsen van de heuvel geeft alvast een gevoel van de levendigheid van de stad inrijden. Daarbij komt nog de mentale beleving van de route, het leeg maken van het hoofd al fietsende van werk naar huis. Het opstarten van de dag bij het fietsen door de wijk.

Deze processen van thuis voelen en het verbinden van stadsdelen hebben tijd nodig en vereisen meer aandacht voor de directe ervaring van de stad op de fiets. Hiervoor zijn onderzoeksmethoden als de hier toegepaste *go-alongs* zeer geschikt. Ze kunnen waardevolle inzichten geven in het gebruik en de beleving van de stad en zijn daarmee essentieel voor het realiseren van leefbare steden.

Op basis van deze kennis over de dagelijkse route, moet de visie op de stad en haar bewoners aangepast worden. Beleid omtrent het verbinden van de nieuwe en oude stad en het stimuleren van fietsgebruik zal over meer moeten gaan dan het bouwen van een gele brug, een tunnel voor de A2 en het aanleggen van rode fietspaden.

### **Pleidooi voor kwalitatief onderzoek**

Dit onderzoek geeft inzichten die betekenis kunnen hebben om het fietsen tussen Leidsche Rijn en de stad te stimuleren. De analyse van de *embodied experience* van het bewegen door de stad laat zien hoe fietsers zich gedragen en hoe zij de stad ervaren. *Urban Trajectories* benadrukt het belang van onderzoek naar *sense-scapes* bij het ontwikkelen van beleid op de veronderstelde fragmentatie van de stad. Kennis en begrip voor de relaties, de grenzen en verbindingen in de stad wordt vergroot door het kwalitatieve onderzoek naar fietsers en hun dagelijkse route. Voordat er nieuwe rode fietspaden aangelegd worden of kruispunten worden heringericht, is het noodzakelijk om te kijken naar de wijze waarop fietsers zich door de stad begeven en naar het *waarom* daarvan.

### **Van kwalitatief onderzoek naar plannings- en ontwerppraktijk**

Dit onderzoek moet dan ook als een pleidooi gezien worden voor het toepassen van kwalitatief onderzoek om de stad beter te begrijpen. Het maakt een uitgebreide analyse van de dagelijkse belevingen op de fiets van de inwoners van Leidsche Rijn mogelijk. Daarmee biedt het onderzoek inspiratie voor het doen van beleids- en ontwerpingrepen. Uit dit onderzoek blijkt dat fietsers onderweg verschillende *sense-scapes* ervaren. Ze fietsen op hun route van huis naar werk door verschillende belevingsruimtes. Het concept van *sense-scapes* is vooral belangrijk als basis voor ontwerpopgaven. Kijk eerst naar de gehele route, naar de aaneenschakeling van belevingsruimtes, voordat fricties op één enkele locatie worden aangepakt. De waardering voor de rustige, groene Cremerstraat is daarvoor illustrerend. De beschutte route door de wijk is hobbelig, maar dat vormt geen probleem voor de respondenten. De binnendoor route wordt om uiteenlopende aspecten meer gewaardeerd dan het rode fietspad aan de Vleutenseweg dat als hoofdfietsroute is aangemerkt.

Er kan soms veel bereikt worden door kleine ruimtelijke ingrepen te doen, of juist te denken buiten de gebaande paden. Leerlingenstromen kunnen gemanaged worden door de openingstijden van verschillende scholen te variëren. Grote drukte op één enkel moment worden dan verkleind. Verder is het ook interessant om stil te staan bij zaken die de zintuigen op een positieve manier prikkelen. Tijdens het veldwerk deelden mensen hun enthousiasme voor de konijnen, schapen, fazanten en wilde bloemen die ze zagen in de *twilight-zone*. Bij dergelijke onbestemde gebieden kan de natuur langer met rust gelaten worden, of kan tijdelijke stadsnatuur gestimuleerd worden. Het is de vraag waarom de braakliggende terreinen in de *twilight-zone* nu al volledig geëgaliseerd zijn, terwijl de bouw van Leidsche Rijn-Centrum is uitgesteld.

Deze etnografische studie laat zien dat mensen de flexibiliteit van de fiets waarderen, het is een belangrijk argument om op de fiets te stappen. Beleid en ontwerp moeten deze flexibiliteit dan ook ondersteunen en niet ontmoedigen. Even kort je fiets stallen bij de crèche moet mogelijk zijn. Verder zijn fietsers erg bezig met het lekker door kunnen rijden. Elke onderbreking op de route proberen ze te vermijden. Er liggen dan ook mogelijkheden om op bestaande populaire routes de breekpunten te verbeteren. Dat kan al door eenvoudige ingrepen zoals aanpassingen in het verkeerslichtsysteem of het verplaatsen van obstakels op de weg.

### **Afsluitend**

Dit zijn slechts enkele suggesties om na te denken over fietsgedrag en het beleid op en ontwerp van fietsroutes. De belangrijkste boodschap is echter dat binnen beleids- en planningsprocessen het kwalitatieve begrip van het gebruik en beleving van de stad cruciaal is om te komen tot steden waar mensen graag in willen leven. Kijk en bestudeer het spel tussen mensen en ruimtes. Al trappend hoort, ruikt, ziet en voelt de fietser zijn stad. Met elke omwenteling van de wielen maakt hij zijn stad.

# LITERATUURLIJST

## 9. LITERATUURLIJST

A2Maastricht (2012) 'De Groene Loper' Te raadplegen online:  
<http://www.a2maastricht.nl/nl/plan/groeneloper.aspx>

Agora (2010) Themanummer 'Fietsen' – Agora Magazine voor sociaalruimtelijke vraagstukken. Jaargang 26 – nummer 4 – 2010

Bekkering, P. (2011) Grote druk op woningmarkt. *Stedenbouw & Architectuur* 12, 4-7.

Bissell, D. (2009) Conceptualising differently-mobile passengers: geographies of everyday encumbrance in the railway station. *Social & Cultural Geography* 10, 173-195.

Boeijenga, J. en Mensink, J. (2008) *Vinex Atlas*. Rotterdam: 010 publishers.

Boelens, L. (2009) *The Urban Connection – An actor-relational approach towards urban planning*. Rotterdam: 010 Publishers.

Bril, M. (2007) 'Vleutenseweg' *De Volkskrant*, 22 juni 2007

Brown, K., (2010) Enacting differently-mobile rights to space: the choreography of encounters between cyclists and non-cyclists. Paper presented at the 7th Cycling and Society Symposium.

Buenosairescyclechic (2012) Blogarticle: BA cycling - Sunday, May 9, 2010 Te raadplegen online:  
<http://www.buenosairescyclechic.blogspot.com/2010/05/ba-cycling.html>

Calvino, I. (2001) *De Onzichtbare Steden*. Amsterdam: Uitgeverij Bert Bakker.

Copenhagencyclechic (2012) Blogarticle: copenhagens-future-cycle-chicsters – 15 maart 2012. Te raadplegen online: <http://www.copenhagencyclechic.com/2012/03/copenhagens-future-cycle-chicsters.html>

Corbin, J., Strauss, A. (2008). *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*. Sage, Thousand Oaks.

Crang, M., Cook, I. (2007). *Doing Ethnographies*. SAGE, London.

Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D* 28, 17-31.

De Certeau, M. (1984) 'Chapter VII Walking in the city' in: *The practice of everyday life*.

Declercq, H. (2012) *Een filosofie van de fiets – Londense notities*. Antwerpen: De Bezige Bij Antwerpen.

Degen, M., DeSilvey, C., Rose, G. (2008). Experiencing visualities in designed urban environments: learning from Milton Keynes. *Environment and Planning A* 40, 1901-1920.

Degen, M.M. (2002). Regenerating Public Life? A Sensory Analysis of Regenerated Public Spaces in El Raval, Barcelona. In: Hinchcliffe, D., Rugg, D. (Eds), *Recoveries and Reclamations*. Intellect Books, Bristol, pp. 19-35.

Degen, M.M., Rose, G. (2012). The sensory experiencing of urban design: the role of walking and perceptual memory. *Urban Studies*, 1-17.

deStadUtrecht.nl (2012) 'Bouw winkelcentrum Leidsche Rijn opnieuw vertraagd' 02-03-2012 Te raadplegen online: <http://www.destadutrecht.nl/de-wijk/nieuws/3248/bouw-winkelcentrum-leidsche-rijn-opnieuw-vertraagd>

DNU (2012) 'Utrecht moet nog meer fietsen' Te raadplegen online: <http://dnu.nu/artikel/3785-utrecht-moet-nog-meer-fietsen>

El Bezaz, N. (2010) *Vinexvrouwen*. Em. Querido's Uitgeverij

Fietsberaad (2005) Het fietsbeleid van de Europese toppers: langdurig en integraal. Fietsberaad Publicatie nummer 7. Te raadplegen online:  
[http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Fietsberaad\\_Publicatie%20nummer%207.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Fietsberaad_Publicatie%20nummer%207.pdf)

Fietsersbond (2009) Analyse van de Fietsersbond 'Hoofdfietsroute CS naar de Uithof en vice versa' door Erik Aarts en Jan van Embden. Te raadplegen online:  
<http://www.fietsersbondutrecht.nl/sterrenslag/NachtegaalstraatErikEnJan.pdf>

Fietsersbond (2011a). Brief 'inspraak op collegebesluit fietsbrug Amsterdam-Rijnkanaal' 21-2-2011. Te raadplegen online: <http://www.fietsersbondutrecht.nl/uploads/pdf/20110221%20inspraakreactie%20fietsbrug.pdf>

Fietsersbond (2011b) Fietsen in cijfers – onderzoek uitgevoerd door Fietsbalans. Te raadplegen online:  
<http://www.fietsersbond.nl/de-feiten/fietsen-cijfers>

Fietsersbond (2012) 'Fietssoorten' Te raadplegen online: <http://www.fietsersbond.nl/de-fiets/fietssoorten>

Gehl, J. (1987) *Life Between Buildings: Using Public Space*. Van Nostrand Reinhold Company, New York.

Gemeente Utrecht (2011a) 'Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar – Ambitiedocument' juni 2011. Te raadplegen online:  
<http://www.utrecht.nl/images/Secretarie/Communicatie/benw/Bijlagenbijpersberichten/Utrechtaantrekkelijkenbereikbaar.pdf>

Gemeente Utrecht (2012) 'Feiten en cijfers Leidsche Rijn'. Te raadplegen online:  
<http://www.utrecht.nl/smartsite.dws?id=184941>

Gispen, Utrecht mijn vrede (2011). Utrecht.

Graham, S. (2000) Constructing premium network spaces: reflections on infrastructure networks and contemporary urban development. *International journal of Urban and Regional Research*. Volume 24.1

Graham, S. & Marvin, S. (2001) *Splintering urbanism networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, Routledge, London

Groene Amsterdammer, De (2012) Vast in de Vinexwijk – de zorgen in het nieuwe suburbia. Auteur: Casper Thomas. *De Groene Amsterdammer*, Jaargang 136 nummer 17 26 April 2012.

Grunberg, A. (2009) *Onderduiken voor beginners*. Te raadplegen online:  
<http://www.arnongrunberg.com/work/486> en <http://ruimtevolk.nl/blog/stedenbouwkundigen-moeten-meer-aandacht-besteden-aan-irrationele-verlangens/>

Healy, P. (2007), *Spatial imaginations and 'urban' strategies*. In: P. Healy, *Urban Complexity and Spatial Strategies: towards a relational planning for our times*. London: Routledge, 201-234

Heijmans, T. (2007) *La Vie Vinex – Over leven in een nieuwbouwwijk*. Amsterdam

Hendriks, M. (2011) 'Knus en gezellig, maar geen visie. - Wat is het stedenbouwkundige verhaal van Utrecht? – Blauwe Kamer, Augustus 2011

- Heytze, I. (2008), titel gedicht 'Orgelboek', in bundel 'Elders in de Wereld' Spoken words: <http://www.ipoeetry.nl/opnames/view/435/>
- Imrie, R. (2003), "Architects' conceptions of the human body" *Environment and Planning D: Society and Space* 21(1), pp. 47 – 65
- Jensen, O.B. (2010) Negotiation in motion: unpacking a geography of mobility. *Space and Culture* 13, 389-402.
- Jirón, P. (2010) Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile. *International Political Sociology* 4, pp. 66-79
- Johnson et al. (2011) 'Interventions on rethinking 'the border'in border studies'
- Jones, P. (2005) Performing the city: a body and a bicycle take on Birmingham, UK. *Social & Cultural Geography* 6, 813-830.
- Jones, P. (2012) Sensory indiscipline and affect: a study of commuter cycling. *Social & Cultural Geography* 13, 645-658.
- Jones, P., Burwood (2011). Cycling and the city: reflections of commuting practices. *Liminalities* 7.
- Kusenbach, M. (2003) Street phenomenology: the go-along as ethnographic research tool. *Ethnography* 4, 455-485.
- Laurier, E, & Lorimer, H, (2012) Other ways: Landscapes of commuting, *Landscape Research*, NYP
- Lefebvre, H., Moore, G., Elden, S. (2004) *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. Continuum, London.
- Massey, D. (2003) "Some Times of Space." In Olafur Eliasson: *The Weather Project*. Edited by Susan May. Exhibition catalogue. London: Tate Publishing, 2003: 107-118.
- Melse, D. (2011) Grafisch ontwerp kaart Utrecht.
- Middleton, J. (2010) Sense and the city: exploring the embodied geographies of urban walking. *Social & Cultural Geography* 11, 575-596.
- Newman, D. (2006), *The Lines that Continue to Separate Us: Borders in Our 'Borderless' World*. *Progress in Human Geography* 30, pp. 143–161
- NrcNext (2012) Verkeersgerenissen – Column in de NrcNext van 13 Maart 2012. Te raadplegen online: <http://www.nrcnext.nl/columnisten/2012/03/13/verkeersgerenissen/>
- Pelzer, P. (2010) *Bicycling as a Way of Life, a comparative case study of Bicycle Culture in Portland and Amsterdam*. Masterscriptie, Universiteit van Amsterdam
- Pelzer, P. (forthcoming) *Nieuwe perspectieven op fietscultuur. Een conceptuele en empirische verkenning van fietscultuur in Amsterdam en Portland*. Tijdschrift *Vervoerswetenschap*.
- Pile, S. (2002) Memory and the city. In: Campbell, J., Harbord, J. (Eds), *Temporalities, Autobiography and Everyday Life*. Manchester University Press, Manchester, pp. 111-127.
- Pinder, D. (2001) Ghostly footsteps: voices, memories and walks in the city. *Cultural Geographies* 8, 1-19.

- Pink, S (2009) *Doing Sensory Ethnography*. London: Sage Publications.
- Pooley, C.G., Horton, D., Scheldeman, G., Tight, M., Jones, T., Chisholm, A., Harwatt, H., Jopson, A. (2011) Household decision-making for everyday travel: a case study of walking and cycling in Lancaster (UK). *Journal of Transport Geography* 19, 1601-1607.
- RegioUtrecht (2012) Tweede fiets enquête. Te raadplegen online: <http://www.regioutrecht.nl/nieuws/tweede-fietsenquete-op-snel-fietsroutes-regio-utrecht>
- Reid, L. W. and Konrad M. (2004) The Gender Gap in Fear: Assessing the Interactive Effects of Gender and Perceived Risk on Fear of Crime. *Sociological Spectrum* Vol. 24, Iss. 4, 2004
- Rendell, J. (2007) *Art and Architecture: A Place Between*. I.B.Tauris, London.
- Rodaway, P. (1994) *Sensuous Geographies: Body, Sense, and Place*. Psychology Press, London.
- Rosen, P., Cox, P., Horton, D. (2007) *Cycling and Society*. Ashgate, Hampshire.
- Ross, F. (2009) Chapter 3 Sense-scapes: senses and emotion in the making of place. In Ross, F. (2009) *Raw Life, New Hope – Decency, housing and everyday life in a post-apartheid community*. Te raadplegen online: [http://www.uctpress.co.za/myjuta/freedownloads.jsp?publicationreview\\_id=9622&tier\\_id=8777&qsHasChildren=true](http://www.uctpress.co.za/myjuta/freedownloads.jsp?publicationreview_id=9622&tier_id=8777&qsHasChildren=true)
- Ruimtelijk Planbureau (2005), *Nieuwbouw in beweging, een analyse van het ruimtelijk mobiliteitsbeleid van vinex*. Auteurs: Daniëlle Snellen, Hans Hilbers, Arno Hendriks. NAI Uitgevers, Rotterdam; Ruimtelijk Planbureau, Den Haag
- Sanders, W. (2009) 'Van sommige boeken snelt de roem vooruit, de Vinex-atlas is er één van. Terecht of niet?' recensie. 24-02-2009 Te raadplegen online: <http://www.archined.nl/recensies/februari/vinex-atlas/>
- Savage, Jennie (2009) *Depending on Time*. Uitgegeven in eigen beheer. Website Arcades Project: <http://www.arcadesproject.org/>
- Sennett, R. (2006) *The Open City*. Paper presented at Urban Age.
- Sheller, M. & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment & Planning A* 38, pp. 207–226.
- Sociaal en Cultureel Planbureau (2006) *Anders onderweg*. Den Haag, november 2006 Te raadplegen online: [http://www.scp.nl/Publicaties/Alle\\_publicaties/Publicaties\\_2006/Anders\\_onderweg](http://www.scp.nl/Publicaties/Alle_publicaties/Publicaties_2006/Anders_onderweg)
- Spierings, B. (2009) 'Travelling an Urban Puzzle: The Construction, experience and communication of Multi(pli)cities' *Liminalities: A journal of Performance Studies*. Vol. 5, No.4 November 2009
- Spierings, B., (forthcoming) Fixing missing links in shopping routes: reflections on intra-urban borders and city centre redevelopment in Nijmegen, The Netherlands. *Cities*.
- Spinney, J. (2006). A place of sense: a kinaesthetic ethnography of cyclists on Mt Ventoux. *Environment and Planning D; Society & Space* 24(5), pp. 709–732.
- . (2007). Cycling the city: non-place and the sensory construction of meaning in a mobile practice. In: Horton, D., Rosen, P., and Cox, P. (eds) *Cycling & Society*. Aldershot, UK: Ashgate, pp. 25–46.
- . (2008). Cycling between the traffic: mobility, identity and space. *Urban Design Journal* 108, pp. 28–30.
- . (2009). Cycling the city: movement, meaning and method. *Geography Compass* 3, 817-835.
- . (2011) A chance to catch a breath: using mobile video ethnography in cycling research. *Mobilities* 6, 161-182

Tight, M., Timms, P., Banister, D., Bowmaker, J., Copas, J., Day, A., Drinkwater, D., Givoni, M., Gühnemann, A., Lawler, M., Macmillen, J., Miles, A., Moore, N., Newton, R., Ngoduy, D., Ormerod, M., O'Sullivan, M., Watling, D. (2011) Visions for a walking and cycling focussed urban transport system. *Journal of Transport Geography* 19, 1580-1589.

Van Acker, Mokhtarian and Witlox (2011) Going soft: on how Subjective Variables Explain Modal Choices. *EJTIR* 11(2), April 2011, pp. 115-146

Van Acker, V. (2010) Fietsstad of fietsende stedeling?. *Agora* 2010-4, pp. 11-13

Van der Burg, J.D. (2011) *Desire Lines*. Self-Published, Amsterdam.

Van der Hoeven, F., 2012. Leidsche Rijn: Balancing the Compact City with the Randstad Motorway Network. In: Polyzos, S., (Ed), *Urban Development*. InTech, Rijeka, pp. 23-44.

Van Gils, J. (2012) 'Blogpost – Wat is een fixie fixedgear bicycle' Te raadplegen online: <http://www.jaspervangils.nl/2009/12/20/wat-is-een-fixie-fixedgear-bicycle/>

Vinexvrouwje (2012) Blog Te raadplegen online: <http://www.vinexvrouwje.nl>

Virilio, P., 1986. *Speed and Politics: An Essay on Dromology*. Columbia University, New York.

VPRO (2012) 'Nederland van boven – wonen' Te raadplegen online: <http://nederlandvanboven.vpro.nl/afleveringen/wonen-video.html>

Wateetons, M. (2010) *Handboek Voor De Vinex-Jager*. Amsterdam: Uitgeverij Prometheus  
<http://www.handboekvoordevinexjager.nl/>

Wijkraad Leidsche Rijn (2012) Brief aan College 'Verbinding Leidsche Rijn – Oog in Al: Fietsbrug, aanlanding en vervolgroute' Utrecht, 8 mei 2012

Wijkraad West (2012) Wijkraadpleging Utrecht West 2011: Utrecht West aantrekkelijk en bereikbaar. *Labyrinth Onderzoek & Advies*. Utrecht, maart 2012.

Wood, P. (2010) 'Inhabiting infrastructure: how architectures, rhythms and crowds effect London's commuter cyclists.' Paper for the 7th Cycling and Society Symposium Oxford. 6th September 2010.

Wunderlich, F. (2008) Walking and rhythmicity: sensing urban space. *Journal of Urban Design* 13, 125-139.



**URBAN**  
**TRAJECTORIES**