



NEW URBANISM IN NEDERLAND



**TUSSEN PLAN EN PRAKTIJK:
ONDERZOEK NAAR
UITWERKING VAN NEW
URBANISM GEDACHTEGOED**



Edo Victor Jozef van Baars

3745147

Masterscriptie

Urban Geography

Universiteit Utrecht

Begeleider: Gerald Mollenhorst

Voorwoord

Voor u ligt de masterscriptie *New Urbanism in Nederland*. Met als ondertitel *Tussen plan en praktijk: onderzoek naar uitwerking van het New Urbanism gedachtegoed*. De uitwerking van het gedachtegoed van de van oorsprong Amerikaanse stedenbouwkundige beweging wordt op Nederlands grondgebied onderzocht.

New Urbanism probeert bepaalde idealen te bewerkstelligen door middel van het ruimtelijk ontwerp van een buurt. Het onderzoek heeft een vergelijkend karakter en beziet of er overeenkomsten of verschillen tussen plan en praktijk zijn. Komen de idealen van het New Urbanism gedachtegoed (*plan*) daadwerkelijk tot uiting in de onderzoeksbuurt Het Centrum/De Hoven (*praktijk*)? Deze idealen zijn het bevorderen van een buurtgemeenschap. Daarnaast een diverse bewonerspopulatie waar mensen met diverse achtergronden sociale interactie hebben onderling. En als laatste duurzaam transportgebruik van bewoners. Dit met als doel het bevorderen van het algemeen welbevinden van buurtbewoners.

New Urbanism is een beweging met een ietwat utopische visie: een buurt moet op een specifieke manier ontworpen zijn zodat mensen zich anders (lees: beter) gaan gedragen. Het mag geen geheim zijn dat de New Urbanism een normatief karakter heeft. Bijvoorbeeld intensief buurtcontact wordt als goed gezien, geen contact als slecht. Er is veel kritiek geweest op dit gedachtegoed. Harvey (1997: 3) spreekt van 'ruimtelijk determinisme': bewoners wonen in een specifiek ontworpen buurt waar ze vervolgens gewenst gedrag moeten gaan vertonen.

Ondergetekende staat neutraal tegenover dit gedachtegoed: aan de ene kant zijn de idealen van New Urbanism sympathiek te noemen. Het is het proberen waard bij wijze van experiment deze ontwerpideeën door te voeren. Aan de andere kant wordt het scepticisme vanuit de academische wereld ook begrepen. Want de vraag is of het ruimtelijk ontwerp wel voldoende is bewoners te beïnvloeden. Daarbij komt dat het kostbaar is een buurt volgens de New Urbanism richtlijnen te bouwen. Deze overwegingen waren de aanleiding het onderzoek te starten: geef New Urbanism een kans en test de uitwerking van het gedachtegoed. Worden de idealen van de organisatie werkelijkheid? In de Verenigde Staten zijn al een aantal onderzoeken naar de uitwerking van New Urbanism geweest, met uiteenlopende resultaten. De uitkomst van het onderzoek is dus vooraf nog niet duidelijk. Het kan alle kanten opgaan.

Het heeft even geduurd voordat deze masterscriptie kon worden afgerond. Dat kwam doordat gedurende het onderzoek allerlei andere projecten op mijn pad kwamen die om aandacht vroegen. Ik heb er geen spijt van dat ik die projecten opgepakt heb. Die ervaringen zou ik buiten de studietijd waarschijnlijk nooit hebben meegemaakt en hebben me, hoe cliché dit ook klinkt, verrijkt als mens. Het is dan ook erg prettig dat dit mogelijk was en ik wil mijn scriptiebegeleider Gerald Mollenhorst bedanken voor zijn flexibiliteit hierin. Overigens wil ik hem ook bedanken voor alle scherpe feedback die hij mij heeft gegeven. Ook wil ik de tweede lezer bedanken voor het lezen en beoordelen van de masterscriptie.

Ook wil ik alle respondenten bedanken die, zonder enig belang, mij van een leuk gesprek en rijke onderzoeksdata hebben voorzien. Daarnaast wil ik mijn ouders bedanken, Agda van Dijk en Joep van Baars, voor hun emotionele en tevens inhoudelijke steun. Als laatste wil ik wijlen Ronald van Kempen bedanken voor zijn helaas kortdurende maar zeer enthousiasmerende begeleiding in de beginperiode van het onderzoekstraject.

Een van de projecten die speelde tijdens de onderzoeksperiode was een studiereis naar Chicago. Het feit dat een groot deel van de stadsgeografie literatuur gebaseerd is op Amerikaanse steden, en dan voornamelijk Chicago, maakte het zeer bijzonder de praktijk te zien en die met de theorie te vergelijken. In feite gebeurt in dit onderzoek hetzelfde. Vervolgens heb ik me met grote overgave gestort op een zeer interessante stage bij de gemeente Utrecht. Het betrof het in beeld brengen van de recente historie van het Utrechtse Stationsgebied. Dit project nam veel meer tijd

in beslag dan gepland, dat was te wijten aan het omvangrijke en interessante onderwerp. Tevens ben ik gedurende de scriptieperiode twee maanden naar Guangzhou in China geweest, voor een vrijwilligersproject. Dit was vanuit het oogpunt van een stadsgeograaf een fenomenale ervaring. De miljoenenstad Guangzhou ligt in de Pearl River Delta: de grootste stedelijke agglomeratie ter wereld. Er doen zich daar een ongelooflijk grote en snelle ontwikkelingen voor op stedelijk gebied. En overigens ook op vele andere gebieden. De Chinezen bouwen op topsnelheid: waar in Amsterdam gemakkelijk 15 jaar de tijd wordt genomen voor het aanleggen van één metrolijn, leggen de Chinezen tien lijnen aan in enkele jaren. Het is maar een voorbeeld ter illustratie.

We zoomen weer in op het kleine Nederland, en vervolgens op de nog kleinere onderzoeksbuurten Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen, beide in Utrecht. De schaa sprongen die de geografie zo kenmerken heb ik het afgelopen jaar intensief meegemaakt, fascinerend. Het gaat hier dan misschien om nietige buurtjes, maar wat er binnen die buurten gebeurt kan van groot belang zijn. Immers willen we allemaal meer cohesie, diversiteit en duurzaam transportgebruik. En hoe kan dat worden bewerkstelligd?

Mocht dat via het stedenbouwkundige ideeën van New Urbanism zijn, dan is dat een belangrijke boodschap. Stel: het begint hier als een klein experiment in een Nederlands buurtje, maar indien succesvol kunnen buurten wereldwijd worden gebouwd volgens de ontwerprichtlijnen van New Urbanism. Wij Nederlanders hebben de kennis, laat dat bouwen dan maar aan de Chinezen over.

Ik wens u veel leesplezier toe!

Edo van Baars

Utrecht, februari 2017

Abstract

New Urbanism is een van oorsprong Amerikaanse stedenbouwkundige beweging die door middel van het toepassen van een combinatie van ontwerpideeën bepaalde doelen wil behalen. Die ontwerpideeën behelzen onder andere een hoge mate van functiemenging, smalle straten, neotraditionele architectuur en een uitgebreid openbaar vervoersaanbod. Om maar een aantal ideeën te noemen. De doelen van New Urbanism betreffen het stimuleren van sociale cohesie, diversiteit en duurzaam transportgebruik in een buurt. Deze begrippen betekenen respectievelijk een hechte buurtgemeenschap, een diverse bewonerspopulatie en sociale interactie tussen bewoners met diverse achtergronden. En als laatste de transportmodi lopen, fietsen en openbaar vervoer. De auto moet zoveel mogelijk worden laten staan.

In het onderzoek werd gezien of deze doelen ook daadwerkelijk behaald worden. Met andere woorden: *in hoeverre heeft het New Urbanism gedachtegoed uitwerking op sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit?*

Het onderzoek werd gedaan in de buurt Het Centrum/De Hoven in Utrecht. Deze buurt is volgens het gedachtegoed van New Urbanism gebouwd. De cohesie, diversiteit en transportgebruik is hier in beeld gebracht en die situatie is vergeleken met de buurt Veldhuizen (eveneens in Utrecht). Deze buurt is niet volgens New Urbanism gebouwd, maar wel vergelijkbaar qua ligging en sociaaleconomische kenmerken van bewoners. Interviews zijn afgenomen bij bewoners en experts (hun werk is gerelateerd aan de onderzochte buurten).

Uit de resultaten is vrij helder gebleken dat het New Urbanism gedachtegoed geen uitwerking heeft op sociale cohesie. Op diversiteit kan het zelfs een negatieve uitwerking hebben en ook op duurzaam transportgebruik heeft het geen invloed. De doelen van New Urbanism zijn niet behaald.

Duidelijk wordt wel dat er andere factoren hun uitwerking hebben op sociale cohesie, diversiteit en duurzaam transportgebruik in de buurt. Dat zijn demografische achtergrondkenmerken van bewoners (zoals leeftijd, herkomst, burgerlijke staat) en invloeden afkomstig van een hoger schaalniveau dan de buurt (bijvoorbeeld de vermeende individualisering in de samenleving en inmenging van welzijnsorganisaties). Deze doen de impact van het ruimtelijk ontwerp volgens New Urbanism op bewoners teniet.

Uit het onderzoek kan worden opgemaakt dat de doelen van New Urbanism te hoog gegrepen zijn. Enkel het specifiek ontwerp van een buurt is niet genoeg om bijvoorbeeld sociale cohesie te bevorderen. Daarvoor is meer nodig. Daarom wordt er aanbevolen in te zetten op kleinschalige buurtactiviteiten. Dit wordt op het moment al gedaan in de onderzoeksbuurten, maar nieuwe buurten als Het Centrum/De Hoven behoeven extra aandacht gezien bewoners elkaar nog moeten leren kennen. Vooral op straat- en/of huizenblokniveau zullen deze activiteiten een positieve uitwerking werken. Dat geldt waarschijnlijk niet wanneer de buurtactiviteiten op een groter schaalniveau worden georganiseerd, omdat duidelijk blijkt uit het onderzoek dat bewoners enkel contact kunnen en willen onderhouden met direct aanwonende buurtgenoten. Uit de resultaten blijkt dat door de populaire neotraditionele architectuur die New Urbanism voorstaat, huizenprijzen stijgen. Dit werkt een homogene bewonerscompositie in de hand. De enige manier om die homogeniteit te doorbreken is meer sociale huurwoningen in een dergelijke buurt bouwen. Als laatste aanbeveling moet, wat betreft duurzaam transportgebruik, worden opgemerkt dat in Nederland er reeds een goede infrastructuur is die lopen en fietsen aantrekkelijk maakt. Dus ook in de twee onderzochte buurten. De New Urbanism buurt onderscheidt zich hier niet in, zoals het dat wel doet in de Verenigde Staten. Het autogebruik kan alleen worden verminderd wanneer het openbaar vervoer een gelijkwaardig alternatief voor de auto wordt, in termen van geld en tijd.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	8
1.1 Aanleiding	8
1.2 Probleemstelling	10
1.3 Begripsbepaling	11
1.4 Wetenschappelijke relevantie	12
1.5 Maatschappelijke relevantie	13
1.6 Leeswijzer	13
2. Theoretisch kader	15
2.1 Geschiedenis van New Urbanism	15
2.2.1 Ontstaan van Amerikaanse beweging New Urbanism	15
2.2.2 New Urbanism in Nederland: een andere context	17
2.2 Ontwerpideeën van New Urbanism	18
2.3 Doelen van New Urbanism	22
2.3.1 Sociale cohesie	22
2.3.2 Diversiteit	25
2.3.3 Duurzame mobiliteit	26
2.4 Inspiratiebronnen voor New Urbanism	28
2.5 Kritiek op New Urbanism	29
2.6 Conceptueel model	30
3. Methodisch kader	32
3.1 Kwalitatieve onderzoeksstrategie	32
3.2 Onderzoeksontwerp: comparatieve casestudie	33
3.3 Het selectie-effect	33
3.4 Selectie van buurten en respondenten	34
3.4.1 Selectie van buurten	34
3.4.2 Selectie van respondenten	35
3.5 Methode van dataverzameling: interviews	40
3.6 Data-analyse	41
3.7 Kwaliteitscriteria	42
3.7.1 Betrouwbaarheid	42
3.7.2 Validiteit	42

4. Gebiedsbeschrijving	43
4.1 De context van Leidsche Rijn	43
4.2 Beschrijving van Het Centrum/De Hoven	45
4.3 Beschrijving van Veldhuizen	46
4.4 Data over sociaaleconomische kenmerken van de bewoners	47
4.5 Data over ruimtelijke kenmerken van de buurten	48
4.6 Ruimtelijke kenmerken vergeleken van de buurten vergeleken	49
5. Resultaten	61
5.1 Uitwerking ontwerp ideeën op de doelen van New Urbanism	61
5.1.1 Sociale cohesie	61
5.1.2 Diversiteit	72
5.1.3 Duurzame mobiliteit	78
5.2 Uitwerking van andere factoren op de doelen van New Urbanism	82
5.2.1 Achtergrondkenmerken bewoners	82
5.2.2 Invloeden van buitenaf	87
6. Conclusie	91
6.1 Beantwoording deelvragen	91
6.2 Beantwoording hoofdvraag	93
7. Discussie	94
7.1 Beschouwing op het New Urbanism gedachtegoed	94
7.2 Aanbevelingen	96
7.3 Reflectie op het onderzoek	97
7.3.1 Sterke kanten van het onderzoek	97
7.3.2 Beperkingen van het onderzoek	98
8. Bijlagen	101
8.1 Referentielijst	101
8.2 Codeboom	112
8.3 Topiclijst voor interviews met bewoners	115
8.4 Topiclijst voor interviews met experts	120
8.5 Aanschrijfbrief bewoners Het Centrum/De Hoven	123
8.6 Aanschrijfbrief bewoners Veldhuizen	124
8.7 Transcripten interviews	125

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

“First we shape our buildings, and thereafter, our buildings shape us”

Deze quote van de voormalige premier van het Verenigde Koninkrijk, Winston Churchill, zou zo uit het charter van de New Urbanism beweging kunnen komen. Dat is een beweging die een bepaalde stedenbouw (en architectuur) propageert. Churchill wilde er mee zeggen dat een architect of planner een niet te onderschatten rol heeft. Bijvoorbeeld een huis dat hij of zij ontwerpt heeft grote impact op het welzijn van de bewoner. Het is hoogstwaarschijnlijk dat iemand die in een kamer woont zonder ramen en zonlicht sneller neerslachtig is dan iemand die beschikt over een kamer met grote ramen en veel zonlicht (Paramitha, 2011).

Met behulp van ontwerp ideeën doelen halen

Bij de New Urbanism beweging leeft het idee dat de fysieke leefomgeving invloed heeft op het welbevinden van de bewoner. Door de omgeving te ontwerpen aan de hand van specifieke richtlijnen, kan de bewoner op een positieve manier worden beïnvloed. Het einddoel is om het menselijk welzijn te versterken (Charter of New Urbanism, 1993). Welzijn is echter een vaag begrip en daarom zijn er door de New Urbanism beweging een aantal iets concretere doelen geformuleerd. Dat zijn: het bevorderen van de sociale cohesie, diversiteit en duurzaam transportgebruik. Kort gezegd wordt onder sociale cohesie verstaan dat er sprake is van een hechte buurtgemeenschap. Diversiteit is hier tweeledig: het betekent dat de buurt wordt bewoond door mensen met uiteenlopende achtergronden. Vervolgens is het de bedoeling dat deze verschillende mensen ook sociale interactie met elkaar hebben. Duurzaam transportgebruik staat voor lopen, fietsen en het gebruik maken van het openbaar vervoer. Het autogebruik moet worden gereduceerd (Talen, 2008: 277). New Urbanism ziet deze doelen als voorwaarde voor het welzijn van bewoners. Het onderzoek gaat van hun normatieve perspectief uit. Kern van het onderzoek is het bezien of deze doelen worden behaald door de ontwerptideën van New Urbanism.

Definitie New Urbanism

In feite kan New Urbanism worden gedefinieerd als een beweging van mensen die verscheidene stedenbouwkundige ideeën willen combineren om de hierboven besproken doelen te bereiken. De aanhangers van deze stroming zijn stedenbouwkundigen, architecten, visionairen en wetenschappers. Zij baseren hun gedachtegoed dan ook ten dele op wetenschappelijk onderzoek. De ontwerptideën zijn: beloopbaarheid van de buurt; een relatief hoge dichtheid van woningen en voorzieningen; divers woonaanbod; functiemenging; een traditionele stedenbouwkundige opzet; openbaar vervoer neemt een centrale plaats in; auto's zijn 'te gast'; de buurt heeft een eigen identiteit. Deze ontwerprichtlijnen zijn opgenomen in het Charter of New Urbanism uit 1993. De combinatie van ideeën moet ertoe leiden dat het welzijn van bewoners wordt verhoogd, dat ze sociaal en duurzaam kunnen leven.

Achtergrond van de beweging

New Urbanism is omstreeks 1993 in de Verenigde Staten ontstaan uit onvrede over de uitdijende suburbs en toenemend autogebruik. Die ontwikkelingen leidden volgens New Urbanism aanhangers tot onder andere segregatie, sociale isolatie en landschaps- en milieuvervuiling. Deze problematiek wilde men tegengaan door een nieuwe weg in te slaan wat betreft de stedenbouw (Lindstrom & Bartling, 2003: 96). De ideeën van de stroming waaiden enkele jaren later ook over naar Europa. Deze ideeën zijn geïnspireerd op Amerikaanse en (ironisch genoeg) Europese steden van voor de 20^{ste} eeuw. Nostalgie is de New Urbanisten niet vreemd, wat ook medeoprichtster Elizabeth Plater-Zyberg zelf zegt (Metz, 1996).

Kritiek op New Urbanism

Het idee dat je bewoners kan beïnvloeden door hun fysieke leefomgeving op een bepaalde manier in te ontwerpen, is controversieel. Het heeft de stroming veel kritiek opgeleverd. Harvey (1997: 3) spreekt van 'ruimtelijk determinisme', oftewel het aansturen van mensen door ze letterlijk en figuurlijk in bepaalde hokjes te plaatsen, te determineren. Daar voegt hij aan toe dat er meer voor nodig is om bijvoorbeeld een buurtgemeenschap op te bouwen dan je te richten op de fysieke leefomgeving. Brandes Gratz & Mintz (1998: 339) stellen dat New Urbanism als overkoepelende, holistische strategie (de optelsom van de ontwerpideeën) niet werkt om stedelijke problematiek op te lossen. Volgens hen zijn er deeloplossingen nodig.

Ook het nostalgische karakter van de beweging krijgt kritiek: ze worden als conservatief beschouwd door hun hang naar het verleden (Ibelings & Van Rossem, 2009: 171). In Nederland is al jaren een stevige discussie gaande tussen de *Superdutch*, oftewel de (internationaal bekende) moderne architecten als Rem Koolhaas en Ben van Berkel aan de ene kant en de neotraditionele architecten die het New Urbanism ondersteunen aan de andere kant (Ibelings, 2004). Het kan er hard aan toegaan in de discussie: de neotraditionele architecten worden weleens voor populistische of zelfs fascistische uitgemaakt, omdat die ook een hang naar het verleden hebben en hadden. New Urbanisten stellen dat er al eeuwen inspiratie wordt gehaald uit het verleden en dat daar niets mis mee is, denk bijvoorbeeld aan de neoclassicistische bouwstijl (Hulsman, 2009).

Er wordt ook kritiek geuit op het vermeende normatieve karakter van de stedenbouwkundige beweging. Zo stelt New Urbanism dat het bijvoorbeeld 'goed' is om veel contact met buurtgenoten te hebben en 'fout' is in een buurt te wonen met alleen maar dezelfde soort mensen. Maar zitten mensen wel te wachten op veel contact met de buren? Willen mensen niet gewoon wonen tussen dezelfde soort mensen?

New Urbanism in Nederland

De van oorsprong Amerikaanse beweging heeft ook invloed gehad op Nederlandse nieuwbouwprojecten (Planbureau voor de Leefomgeving, 2006: 40; Oorschot, 2014). Er is dan ook vanuit de Europese variant van de CNU-organisatie een Nederlands 'chapter' opgericht. Uiteraard wordt er door betrokkenen rekening gehouden met een andere ruimtelijke én sociale context.

Waar sommige academici twijfels hebben bij de realiteitszin van New Urbanism, reageert de woningmarkt volstrekt tegenovergesteld. Woningzoekenden hebben geen boodschap aan de wetenschappelijke discussies, zij willen maar wat graag wonen in een buurt die ontworpen is volgens de New Urbanism richtlijnen. Overigens worden ze niet verleid door het New Urbanism gedachtegoed, waarvan de woningzoekenden hoogstwaarschijnlijk niet op de hoogte zijn, maar vanwege de neotraditionele architectuur en -stedenbouwkundige opzet. De woningen verkopen zeer goed, dat geldt zowel in de Verenigde Staten (Knox, 2011: 149) als in Nederland (PBL, 2014: 8).

New Urbanism wordt vaak in verband gebracht met neotraditionele architectuur en stedenbouw. De nadruk in dit onderzoek ligt overigens op de stedenbouw, al komt de architectuur in mindere mate ook aan bod. De New Urbanism beweging stelt dat voornamelijk met de stedenbouwkundige opzet bewoners kunnen worden beïnvloed. Zoals gezegd is er steeds meer vraag naar de neotraditionele architectuur (Hulsman, 2009). Mensen hebben weer behoefte aan symboliek uit het verleden omdat ze vastigheid willen in een onzekere, globaliserende wereld (PBL, 2014: 8). Geen glas en beton meer, maar bakstenen, ornamenten, schuine daken en dakkapellen.

Deze vraag op de woningmarkt heeft geresulteerd in een verscheidenheid aan buurten waar het New Urbanism gedachtegoed in terug te vinden is. In de ene buurt is het wat rigoureuzer doorgevoerd dan in de andere. Dit zijn plekken als De Veste (Helmond), Citadel Broekpolder

(Heemskerk), Nieuw Vreeswijk (Nieuwegein), De Woerd (Utrecht), en Het Centrum/De Hoven dat eveneens in Utrecht ligt. Laatstgenoemde wordt vergeleken met een ‘referentiebuurt’ (Veldhuizen in Utrecht) die *niet* volgens New Urbanism is gebouwd, om zo eventuele uitwerking van de ontwerprichtlijnen te kunnen waarnemen. Veldhuizen in Utrecht is onder andere geselecteerd omdat het dezelfde sociaaleconomische statusscore (Sociaal Cultureel Planbureau, 2015) heeft als Het Centrum/De Hoven. Dit is een score die de sociaaleconomische kenmerken van bewoners van een buurt uitdrukt (inkomen, opleiding, werk/werkloos). De sociaaleconomische kenmerken worden in dit onderzoek onderscheiden van demografische kenmerken van bewoners. Onder demografische kenmerken wordt verstaan: leeftijd, herkomst, burgerlijke staat, geslacht, etc.). De buurt Veldhuizen is *niet* specifiek geselecteerd op vergelijkbare demografische kenmerken van bewoners met Het Centrum/De Hoven. Hiervoor is gekozen omdat er naar verschillen in mate van diversiteit op basis van demografische kenmerken wordt gezocht, tussen de twee buurten. Dit zou het selectie-effect kunnen versterken. Wat dat effect is en welke methodologische keuzes hieromtrent zijn gemaakt, wordt nader toegelicht in paragraaf 3.3

Onderzoekfocus

Het gaat de New Urbanism beweging om de optelsom van hun ontwerpideeën. Ze gebruiken een holistisch benadering (Brandes Gratz & Mintz, 1998; Congress of New Urbanism, 2016). Dit onder het mom van ‘het geheel is meer dan de som der delen’. Eén enkel ontwerpidee, bijvoorbeeld dat een buurt beloopbaar moet zijn, is niet voldoende om de voorgenomen doelen te behalen in de ogen van de stedenbouwkundige stroming. Zo wordt er volgens Talen (2002: 168) geen enkele op zichzelf staande ontwerprichtlijn in het Charter van New Urbanism direct gekoppeld aan het stimuleren van sociale cohesie. De beweging zegt dat hun ideeën behoorlijk voor de hand liggend zijn en op zichzelf al vaker zijn uitgevoerd. Maar het is cruciaal om de ontwerprichtlijnen *tegelijkertijd* te implementeren, stellen New Urbanisten Calthorpe & Fulton (2001).

De visie van New Urbanism is het uitgangspunt van dit onderzoek. De onderzoeker is dan wel op de hoogte van de kritische noties met betrekking tot New Urbanism, maar het gedachtegoed wordt hier een kans gegeven zich te bewijzen. Namelijk of het daadwerkelijk uitwerking heeft. Er wordt gekeken of het samenstel aan ontwerprichtlijnen invloed heeft op het gedrag van bewoners, en of daarmee de doelen van New Urbanism (bevordering van sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit) worden behaald. Omdat het uitgangspunt het New Urbanism gedachtegoed is, luidt de verwachting van de uitkomst van het onderzoek dan ook dat de voorgenomen doelen (*in zekere mate*: de doelen zijn niet in getallen uit te drukken) worden behaald.

1.2 Probleemstelling

Doelstelling

Zoals gezegd is het doel van het onderzoek is meer inzicht te verkrijgen in de eventuele uitwerking van het New Urbanism gedachtegoed (de ontwerpideeën) op sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit. Het onderzoek vindt plaats in een buurt die *wel* onder New Urbanism is gebouwd. Deze buurt wordt vergeleken met een referentiebuurt die *niet* onder New Urbanism is gebouwd, maar wel een gelijke sociaaleconomische bewonerssamenstelling heeft. Zo zou een eventuele invloed van het gedachtegoed van New Urbanism kunnen worden waargenomen. Het betreft een evaluatief, vergelijkend onderzoek: plan (New Urbanism) en praktijk (de daadwerkelijke situatie in buurten) worden naast elkaar gelegd en vergeleken.

Vraagstelling

- Hoofdvraag:

In hoeverre heeft New Urbanism uitwerking op sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit in de buurt Het Centrum/De Hoven in vergelijking met de buurt Veldhuizen?

Met andere woorden: vertonen bewoners van Het Centrum/De Hoven ander gedrag (met betrekking tot sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit) ander gedrag dan bewoners van Veldhuizen, ondanks dat ze vergelijkbare sociaaleconomische kenmerken hebben?

De hoofdvraag is opgeknipt in een aantal deelvragen. Deze deelvragen zijn elk een onderdeel van de hoofdvraag. Hierdoor is de brede hoofdvraag meer behapbaar gemaakt voor onderzoek.

- Deelvragen:

1. *Wat is New Urbanism en wat houden de ontwerprichtlijnen in?*
2. *Wat wordt er verstaan onder sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit?*
3. *In hoeverre is er meer sprake van sociale cohesie in Het Centrum/De Hoven dan in Veldhuizen?*
4. *In hoeverre is er meer sprake van diversiteit in Het Centrum/De Hoven dan in Veldhuizen?*
5. *In hoeverre is er meer sprake van duurzame mobiliteit in Het Centrum/De Hoven dan in Veldhuizen?*

Voor het beantwoorden van deelvraag 1 wordt de (ontstaans-)geschiedenis van New Urbanism in de Verenigde Staten en Nederland behandeld. Ook wordt de inhoud van de ontwerprichtlijnen toegelicht. Deze theoretische kennis is vergaard door middel van literatuurstudie. Deze deelvraag wordt dan ook in het theoretisch kader besproken en de wetenschappelijke informatie uit het hoofdstuk is direct ook het antwoord op de vraag.

Bij het beantwoorden van deelvraag 2 worden de doelen van New Urbanism toegelicht. Met andere woorden de theoretische concepten 'sociale cohesie', 'diversiteit' en 'duurzame mobiliteit'. Literatuurstudie lag hieraan ten grondslag. Ook deze vraag wordt in het theoretisch hoofdstuk besproken en het hoofdstuk is tevens het antwoord op de vraag.

Deelvragen 3,4 en 5 worden beantwoord aan de hand van empirisch onderzoek. Interviews zijn gehouden met bewoners van Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen. Ook zijn experts geïnterviewd. Zij houden op elk hun eigen manier zich bezig met een of beide buurten in hun werkveld. Deze vragen worden behandeld in de conclusie.

1.3 Begripsbepaling

Dit onderzoek betreft een buurtonderzoek, omdat het op buurtniveau wordt uitgevoerd. Het is daarom van belang te benadrukken hoe het begrip 'buurt' hier wordt gebruikt. Volgens Komter, Burgers & Engbersen (2000) kan je een buurt afbakenen door aan bewoners te vragen hoe zij hun buurt definiëren. Maar hier wordt de administratieve eenheid gebruikt, omdat waarschijnlijk bewoners hun buurt allemaal op een andere manier afbakenen (Frieling, 2008: 49). De administratieve eenheid van een buurt wordt door overheden en kadastrale instanties gebruikt. In dat geval is er maar één definitie van een buurt. Voordeel is ook dat statistische data over de buurten gemakkelijker gebruikt kunnen worden, omdat deze zijn ingedeeld naar de administratieve eenheid. Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen worden als *buurten* getypeerd

door de Gemeente Utrecht (2016b). Vervolgens is er het schaalniveau van *subwijk*. De twee buurten liggen in dezelfde *wijk* Vleuten-De Meern, wat weer op een groter schaalniveau is.

Het begrip *directe buurtgenoten* wordt hier gedefinieerd als buurtgenoten die in dezelfde straat wonen of huizenblok. En *indirecte buurtgenoten* wordt hier gedefinieerd als de bewoners uit dezelfde buurt, die niet in dezelfde straat of huizenblok wonen.

In het onderzoek worden niet de termen *allochtoon/autochtoon* gebruikt, maar de aanduiding die recent door de Wetenschappelijke Raad voor Regeringsbeleid (2016) is geadviseerd. Deze wordt op termijn door de Nederlandse overheid overgenomen. Autochtoon en allochtoon zijn hier respectievelijk *mensen met een Nederlandse achtergrond* en *mensen met een migratieachtergrond*.

Er worden enkele termen die voor hetzelfde staan door elkaar gebruikt in dit onderzoek. Zo wordt er zowel gesproken van *ontwerprichtlijnen*, *ontwerpideeën* als *ontwerpprincipes*. Ook *sociale cohesie in de buurt* en *buurtgemeenschap* zijn inwisselbaar. Dit geldt ook voor *bewonerssamenstelling* en *bewonerscompositie*. Eveneens geldt dit voor de woorden *invloed*, *uitwerking* en *effect*. En ook voor *persoonskenmerken* en *achtergrondkenmerken*.

Over persoonskenmerken en achtergrondkenmerken gesproken: het is nota bene belangrijk om als lezer te weten dat er onderscheid wordt gemaakt tussen demografische achtergrondkenmerken en sociaaleconomische kenmerken van bewoners. Dit heeft met methodologische keuzes te maken die in paragraaf 3.3 worden verantwoord. Onderstaand schema is te zien wat er onder demografische- en sociaaleconomische kenmerken wordt verstaan:

Demografische achtergrondkenmerken	Sociaaleconomische achtergrondkenmerken
Leeftijd	Opleidingsniveau
Geslacht	Positie op arbeidsmarkt
Herkomst	Inkomen
Burgerlijke staat (<i>met andere woorden:</i> huishoudsamenstelling)	
Koper/huurder	

1.4 Wetenschappelijke relevantie

Vanwege het gegeven dat New Urbanism een Amerikaanse stroming is, is er voornamelijk op dat grondgebied onderzoek gedaan naar de uitwerking van het New Urbanism gedachtegoed op buurtbewoners. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet eenduidig: auteurs als Gordon & Richardson (1998), Tu & Eppli (1999) en Cabrera & Najaran (2013) zeggen dat de uitwerking van New Urbanism tegenvalt. Maar anderen als Katz (1994), Podobnik (2002), Lund (2003) en Kim (2004) beweren dat er wel degelijk positieve invloed uitgaat van de set van New Urbanism ontwerprichtlijnen.

Talen & Koschinsky (2014) hebben een zeer uitgebreide literatuurstudie gedaan naar alle studies die de invloed meten van verschillende ideeën van stedelijke planning aan de hand van compactheid, beloopbaarheid en diversiteit in functies en woningen. Dit zijn richtlijnen die het New Urbanism ook voorstaat. Ook deze studies waren vrijwel allemaal op de Verenigde Staten gericht. In Nederland is ook onderzoek gedaan naar de uitwerking van deze onafhankelijke

richtlijnen (beloopbaarheid, functiemenging, etc.) maar niet naar de holistische *combinatie* van de ontwerpideeën.

Kortom, de meerwaarde van het onderzoek is tweeledig: de uitwerking van New Urbanism wordt niet in de Amerikaanse context, maar in de Nederlandse context onderzocht. Daarnaast wordt er niet naar onafhankelijke ontwerprichtlijnen gekeken, maar wordt de holistische benadering van New Urbanism gevolgd. Hierbij wordt de uitwerking van de combinatie van ontwerprichtlijnen onderzocht.

1.5 Maatschappelijke relevantie

De doelen van New Urbanism zijn maatschappelijk zeer relevant. Sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit zijn onderwerpen waar vele individuen en organisaties dagelijks mee bezig zijn, met als doel deze te stimuleren. Mocht het blijken dat het gedachtegoed van New Urbanism hier een bijdrage aan kan leveren, dan is dat waardevolle kennis voor onder andere beleidsmakers.

Sociale cohesie krijgt is al tijden een aandachtspunt omdat er wordt gevreesd dat in deze moderne tijden lokale gemeenschappen uit elkaar dreigen te vallen. Diversiteit is een belangrijk topic vanwege het feit dat Nederland een multicultureel land is. En duurzame mobiliteit staat hoog op de agenda vanwege de klimaatproblematiek.

Een ander maatschappelijk relevant punt is het feit dat New Urbanism buurten zeer gewild zijn onder mensen die een woning zoeken (Ibelings & Van Rossem, 2009). De architecten die in neotraditionele stijl (onderdeel van New Urbanism) bouwen, hebben de recentelijke economische crisis goed doorstaan. Dat in tegenstelling tot hun vakgenoten, waarvan 75% zijn of haar baan verloren heeft (Drijver, 2016, interview). Er zijn ook geen tekenen te zien dat de vraag naar wonen in een neotraditionele buurt afneemt (Verschuren, 2016, interview). Bij zoveel vraag is het relevant tegen het licht te houden wat de uitwerking is van het ontwerp van dit soort buurten. Zeker als er nog vele zullen worden gebouwd in de toekomst.

1.6 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk, het theoretisch kader, wordt ingegaan op de geschiedenis van New Urbanism in de Verenigde Staten en Nederland. Tevens worden de ontwerprichtlijnen zelf besproken, inspiratiebronnen voor New Urbanism en de kritiek die de stedenbouwkundige stroming heeft gekregen. Daarna worden de doelen van de beweging besproken[±] het bevorderen van sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een conceptueel model dat de theorie samenvat.

In het methodisch hoofdstuk wordt de onderzoeksstrategie en –design besproken. Vervolgens wordt aandacht besteed aan het selectie-effect en de selectie van de buurten en respondenten. De methoden voor datavergaring en -analyse worden besproken, evenals de maatregelen die zijn getroffen om aan de kwaliteitscriteria van wetenschappelijk onderzoek te voldoen.

Hierna wordt een korte beschrijving gegeven van de context waar de buurten in gesitueerd zijn, VINEX-uitbreiding Leidsche Rijn. Ook worden de buurten zelf besproken, in tekst en aan de hand van data. Hier volgt een vergelijking wat betreft de ruimtelijke kenmerken van de twee buurten op. Zo wordt laten zien dat ze grotendeels in ruimtelijke zin van elkaar contrasteren.

In het resultatenhoofdstuk wordt in beeld gebracht wat de bevindingen uit de data waren. Deze bevindingen worden geïllustreerd met behulp van quotes. De uitwerking van het New Urbanism gedachtegoed en andere factoren op sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit komt zo tot uitdrukking. In de conclusie worden deze bevindingen samengevat.

In het daaropvolgende hoofdstuk, de discussie, wordt een beschouwing op het New Urbanism gedachtegoed gegeven, aan de hand van wetenschappelijke kritieken en persoonlijke inzichten van de onderzoeker. Aanbevelingen worden gedaan. En als laatste worden de sterke kanten en de beperkingen van het onderzoek toegelicht.

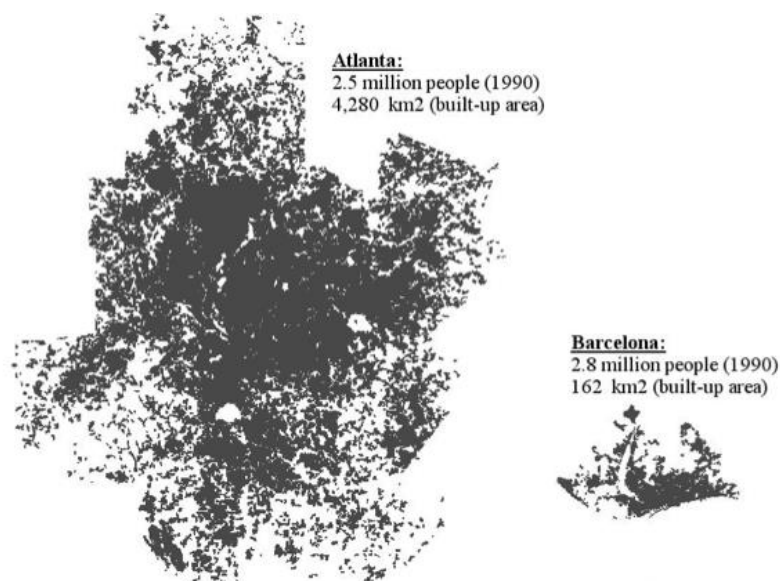
2. Theoretisch kader

In dit hoofdstuk wordt allereerst behandeld hoe en waarom de New Urbanism stroming is ontstaan, in de Verenigde Staten en in Nederland. Vervolgens wordt uitgebreid ingegaan op de ontwerprichtlijnen die de stedenbouwkundige stroming voorstelt, en welke doelen daarmee behaald moeten worden. Deze doelen worden in detail uiteengezet. Dan wordt toegelicht door welke ideeën en door welke mensen New Urbanism is beïnvloed. In de daaropvolgende paragraaf wordt dieper ingegaan op de kritiek die de stroming in het wetenschappelijk debat heeft gekregen. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de presentatie van een conceptueel model, geënt op het gedachtegoed van New Urbanism.

2.1 Geschiedenis van New Urbanism

2.1.1 Ontstaan van Amerikaanse beweging New Urbanism

Tot aan begin 20^{ste} eeuw waren de meeste Amerikaanse steden kleinschalig en beloopbaar. Stadsbewoners woonden op loopafstand van hun werk. Maar vanaf de eeuwwisseling werden de eerste spoor- en tramwegen binnen de stad aangelegd, wat het voor bewoners mogelijk maakte verder weg te gaan wonen van hun werk. Ze waren namelijk mobieler geworden. Ze ontvluchtten de stad omdat deze als druk, vies en onveilig werd ervaren. Rondom de stad was meer ruimte en schone lucht (Bass Warner, 2011). Een decennium later maakte de introductie van de auto de gemiddelde Amerikaan nog mobieler waardoor bewoners steeds verder uit het stadscentrum konden wonen. Men trok massaal naar de buitenwijken. Als gevolg hiervan ontstonden grootschalige suburbs. Van stadsplanning was weinig sprake, suburbs groeiden ongebreideld alle kanten op, ook wel *urban sprawl* genoemd. De steden dijen uit, de woondichtheid werd lager en daardoor ook het aantal voorzieningen. De auto werd steeds meer noodzakelijk om nog gebruik te kunnen maken van voorzieningen (Jabareen, 2006: 41). De suburb en de auto werden dé symbolen van de American Dream; de ruimte van de buitenwijk en de vrijheid die de auto bood (Gallagher, 2014). Onderstaande afbeelding zegt waarschijnlijk genoeg over de grootte van de Amerikaanse stad, in vergelijking met de Europese stad. Daar was minder sprake van ongebreidelde groei van suburbs.



Afbeelding 1: het stedelijk oppervlak van Atlanta en Barcelona vergeleken. Bron: Bertaud (2002).

Het proces van uitdijende steden zet tot de dag van vandaag door de Verenigde Staten, zij het nu minder snel dan in de tweede helft van de 20^e eeuw (Gallagher, 2014). Dat is mede te danken

aan de kritiek die suburbs hebben gekregen de afgelopen decennia, onder andere door de aanhangers van New Urbanism.

Eind 1980 begonnen namelijk enkele visionaire architecten, stedenbouwkundigen, ontwerpers, planners, academici, transportingenieurs en ontwikkelaars vraagtekens te zetten bij de enorme groei van urban sprawl. Het werd almaar duidelijker dat de groei ook negatieve gevolgen had. Gedacht moet worden aan hoge kosten voor de aanleg van wegen, openbaar vervoer, riolering, elektriciteitsnetwerk, etc. Deze infrastructuur moet namelijk grote afstanden overbruggen (Burchell, Downs, McCann & Mukherji, 2005). Daarnaast heeft de suburb een slechte invloed op de gezondheid vanwege het noodzakelijke gebruik van de auto. Lopen, fietsen of het gebruik van het openbaar vervoer wordt als teken van armoede gezien in de Verenigde Staten. Maar deze vormen van transport zijn in veel gevallen niet eens mogelijk in de suburbs vanwege de gebrekkige of non-existente infrastructuur die hiervoor nodig is. Suburbs zijn enkel gebouwd met de auto in het achterhoofd (Brandes Gratz & Mintz, 1998: 333). Ook nadelig is dat de omliggende natuurlijke landschappen worden aangetast door de ongecontroleerde bouw van huizen en autowegen (Frumkin, 2002). Een ander negatief aspect is dat suburbs volgens Kunstler (1993) *places of nowhere* zijn, plekken zonder identiteit en bezieling. De buitenwijken zijn inwisselbaar, want ze zien er allemaal hetzelfde uit. Diezelfde Kunstler wijt de ‘verloedering van de Amerikaanse cultuur’ zelfs aan urban sprawl doordat het mensen sociaal isoleert (Lindstrom & Bartling, 2003: 96). De bekende theorie van Putnam (2000), dat Amerikanen almaar individualistischer worden, sloot hierbij aan en werd door de New Urbanisten aangegrepen om hun ideeën kracht bij te zetten.

Stedenbouwkundigen als Duany, Plater-Zyberk, Calthorpe, Moule en Solomon waren op de hoogte van de negatieve gevolgen van suburbs en ze wisten dat er vele mensen verspreid over de VS bezig waren met het bedenken van alternatieven. Deze alternatieven waren geïnspireerd op auteurs als Jane Jacobs en de gebroeders Krier, zij worden verderop in dit hoofdstuk besproken. Duany en Plater-Zyberk nodigden de betreffende mensen uit om deze kritiek en alternatieve ideeën te kanaliseren en te verenigen. In 1991 kwamen geïnteresseerden voor het eerst samen. Door Katz werd de term ‘New Urbanism’ gemunt, zodat deze alternatieve ideeën onder één naam konden worden gebracht (Brandes Gratz & Mintz, 1998: 326). Twee jaar later, werd in Chicago de organisatie *Congress of New Urbanism* (CNU) opgericht en het *Charter of New Urbanism* opgesteld (LeGates & Stout, 2011: 320). Deze organisatiestructuur was overgenomen van het roemruchte CIAM, de invloedrijke organisatie uit midden 20^e eeuw, die ook een strakke organisatiestructuur en charter had. Ironisch genoeg predikte het CIAM toentertijd precies het tegenovergestelde van CNU, onder andere verklaarde het CIAM de auto heilig. Het Charter of New Urbanism werd het manifest van het CNU. Zo kon er structuur worden aangebracht in alle losse ideeën. Daarnaast kon er worden toegezien of ze ook werden nageleefd door stedenbouwkundigen, architecten en projectontwikkelaars. Al is het charter eerder een leidraad gebleken dan een bindend document: de ideeën van New Urbanism zijn in het ene project veel strikter doorgevoerd dan in het andere (Hebbert, 2003). Ook in Nederland. Niet voor niets wordt er gesproken van *richtlijnen*.

De New Urbanisten wilden zoals gezegd alternatieven bieden voor de Amerikaanse suburbs, maar in feite ook voor de gehele Amerikaanse stedenbouw. De kwaliteit van leven op deze plekken kon in hun ogen worden verbeterd door bepaalde ontwerprichtlijnen aan te houden (zie sectie 2.2). De identiteitsloze, sociaal geïsoleerde Amerikaanse buitenwijk kan een plek worden waar burens elkaar helpen, kinderen op straat spelen en bewoners trots zijn op de identiteit van hun buurt (Engbersen, Van der Kooij, Wesemael & Uytterlinde, 2001: 30; Lindstrom & Bartling, 2003: 99). Volgens New Urbanisten kunnen de geneugten van de stad (werk en vermaak) en het dorp (een hechte gemeenschap) gecombineerd worden. Dat resulteert in kleinschalige buurten met een stedelijk karakter.

Daarbij geven de New Urbanisten toe dat hun idealen hoog gegrepen zijn en dat hun set van ontwerpideeën geen toverformule is. Het is een relatief jonge beweging die open zegt te staan

voor aanpassing aan de hand van voortschrijdende inzichten. De New Urbanism ideeën zijn nog niet uitontwikkeld. De stedenbouwkundige beweging heeft veel kritiek gekregen vanuit de academische wereld, maar zegt daar ook ontvankelijk voor te zijn (LeGates & Stout, 2011: 320). Er wordt vrij pragmatische gedacht (Brandes Gratz & Mintz, 1998: 327).

2.1.2 New Urbanism in Nederland: een andere context

Het is relevant de voorgeschiedenis te kennen van de van oorsprong Amerikaanse stroming, maar vanzelfsprekend wordt de Nederlandse variant van de stroming in het onderzoek als uitgangspunt genomen. Immers speelt het empirisch onderzoek zich in Nederland af.

De Amerikaanse context verschilt in veel opzichten van de Nederlandse. Zo is er in Europa en dus Nederland veel minder sprake van urban sprawl (Lindstrom & Bartling, 2003). De woondichtheid is in Nederland met 20-40 huizen per hectare dan ook veel groter dan in de VS (2,5 – 4 huizen). Ook bezitten Nederlanders minder auto's dan Amerikanen (427 per 1000 inwoners om 766 per 1000 inwoners) en gebruiken Nederlanders de auto 2,5 keer minder vaak dan Amerikanen (Maat, 2010: 5). De CO₂-uitstoot van Amerikanen is ook bijna 2 keer zo groot als van Europeanen (Beatley, 2000: 4). Er is in Nederland meer sprake van menging van functies als wonen, werken en winkelen (een idee dat gepromoot wordt door de New Urbanisten) dan in de VS. In binnensteden aldaar wordt door weinig mensen gewoond. Niet te vergeten is hier veel meer gereguleerde stedelijke planning (Pasmaan, 2011: 35-37).

Begin 2000 wilde de Amerikaanse beweging het gedachtegoed ook naar Europa en dus Nederland brengen. En dat terwijl de ideeën van de Amerikaanse New Urbanisten voor een groot deel gestoeld zijn op Europese auteurs (zie paragraaf 2.4). In feite moesten de Amerikanen de Europeanen hun vroegere, eigen werk gaan voorspiegelen. In 2003 werd de *Council of European Urbanism* (CEU) opgericht. Er werd ook charter opgesteld. Het is geheten het *Charter of Stockholm*, naar de stad waar het getekend werd. Het CEU zou zich in vergelijking met haar Amerikaanse equivalent wat meer richten op de architectonische aspecten van het neotraditionele bouwen en iets minder op stedenbouwkundige aspecten. Zo kan het Amerikaans New Urbanism worden onderscheiden van het Europese, in de zin dat het iets meer politiek en sociaal is ingegeven, waar in Europa de cosmetische kant meer aandacht krijgt. De New Urbanism projecten in de VS zijn dan ook bijna nooit in neotraditionele stijl gebouwd (Krieger, 1998).

Binnen de CEU kwam er ook een Nederlands *chapter*. Hier werden voor het eerst de richtlijnen van New Urbanism toegepast in het vakantiepark Port Zélande door architect Zeelenberg. Echter ging het hier enkel om de esthetiek, er zaten geen ideële doelen achter (Engbersen et al., 2001: 31). Het park kreeg een compacte opzet en het moest appelleren aan nostalgische gevoelens van vroegere Europese steden. In Den Haag was een project in neoclassicistische stijl van de architect Bofill de eerste aanzet tot New Urbanistische ideeën. Daarna werden Rob Krier en Christoph Kohl, de kartrekkers van het Europees New Urbanisme, aangetrokken als stedenbouwkundige supervisors voor een groot project in het stadscentrum (Oorschot, 2014: 541). Zij pleitten voor een combinatie van stedelijkheid in de vorm van statige avenues en een dorps karakter. Halverwege de jaren '90 was de Resident, zoals het project heette, een feit. Dit luidde volgens Ibelings & Van Rossem (2009) de triomftocht van de anti-modernisten in Nederland in.



Afbeelding 2: links, Port Zélande met Franse fontein (Centre Pars, 2010). Rechts, de Resident, een grootschalige toepassing van New Urbanism in Den Haag (Rijnboutt, 2016)

2.2 Ontwerpideeën van New Urbanism

Het New Urbanism gedachtegoed is breed te interpreteren en daarom in verschillende verschijningsvormen terug te vinden. Zo zijn de ideeën of richtlijnen (worden hier zoals gezegd door elkaar gebruikt) opgetekend in het Amerikaanse- en Europese Charter, die respectievelijk 21 en 38 richtlijnen kennen. De gebroeders Krier hebben 22 richtlijnen bedacht. Engbersen et al. (2001: 29) spreken er van 10. Daarnaast is er ook een *SmartCode* boekwerk dat de richtlijnen concreter maakt; tot op de centimeter precies staat aangegeven hoe groot bijvoorbeeld een raamkozijn moet zijn (Knox, 2011: 148). Kortom, er is niet één vastomlijnd manifest met ontwerpideeën. Daarom is er voor gekozen om uit de genoemde verschillende manifesten ontwerprichtlijnen te selecteren, op basis van:

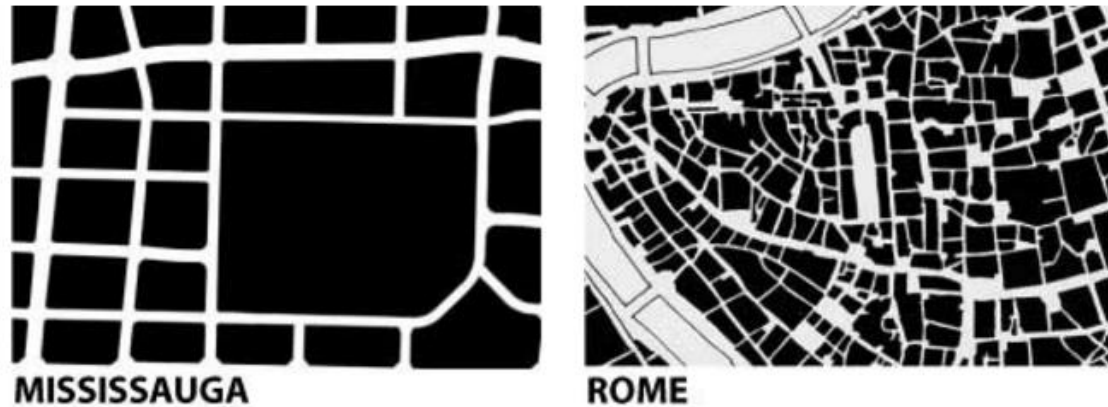
- Welke het meeste voorkomen in de manifesten.
- Op welke de nadruk ligt in de wetenschappelijke literatuur.
- Welke relevant zijn in de context van de te onderzoeken buurt Het Centrum/De Hoven.

Aan elke ontwerprichtlijn is tenminste één doel gekoppeld, zij het dat deze link niet altijd even expliciet genoemd wordt in de manifesten (Talen, 2002). Per ontwerprichtlijn wordt/worden de doel(en) erbij genoemd. Dat gaat als volgt: *Sociale Cohesie* = SC; *Diversiteit* = D; *Duurzame Mobiliteit* = DM.

Overigens vertonen de ontwerprichtlijnen soms enige overlap. Zo is beloopbaarheid een resultaat van een traditionele stedenbouwkundige opzet. Echter omdat beloopbaarheid zó vaak en expliciet genoemd wordt als ontwerprichtlijn, wordt deze apart behandeld. De ontwerprichtlijnen zijn:

- **Beloopbaarheid:** dit houdt in dat de buurt door haar compacte omvang goed te belopen is. Voorzieningen die dagelijks worden aangedaan, zoals een supermarkt of een school, zijn te voet te bereiken. De meeste huizen moeten niet op meer dan 5 minuten loopafstand liggen van het centrum. Het lopen kan worden gefaciliteerd door de aanwezigheid van vele voetgangerspaden. Deze kunnen langs verkeerswegen liggen of speciaal aangelegd zijn voor voetgangers. Voorbeelden hiervan zijn stegen en looppaden achter de woningen. Er is een fijnmazig stratenpatroon nodig, zodat voetgangers niet ver hoeven om te lopen om van A naar B te gaan. Ze moeten gemakkelijk kunnen doorsteken, grote gebouwenblokken zijn dus niet gewenst (Talen, 2008: 283). In afbeelding 3 is de Canadese stad Mississauga zien, waar er sprake is van grote gebouwenblokken. Mensen moeten grote afstanden af te leggen om een parallelstraat te bereiken. Dit in tegenstelling tot het fijnmazige stratenpatroon van Rome. *Doel:* het stimuleren

van lopen door de buurt moet ook de sociale cohesie onder bewoners versterken. Volgens Jacobs (2009) ontmoeten mensen die lopen gemakkelijker buurtgenoten dan wanneer ze geïsoleerd in de auto zitten (SC). Ook is lopen een vorm van duurzame (DM).



Afbeelding 3: het stratenpatroon links is zoals het niet moet volgens de New Urbanisten. Het stratenpatroon rechts is wel een goed voorbeeld. De kaarten zijn op dezelfde schaal weergegeven (Bricoleurbanism, 2007)

- Hoge woondichtheid: New Urbanisten willen kenmerken van dorpen en steden combineren. Aan de ene kant de gemoedelijkheid en geborgenheid van het dorp, maar aan de andere kant ook de geneugten die de stad te bieden heeft zoals banen, vermaak en beschikbaarheid van een eventuele levenspartner (Brandes Gratz & Mintz, 1998). Kort gezegd is een stad een hoge concentratie aan mensen. Daarom wordt ingezet op een hoge dichtheid van woningen. Hogere woongebouwen worden afgewisseld met lagere. De maximumhoogte is vijf verdiepingen. Want volgens Gehl (2011) valt bij meer verdiepingen de menselijke maat weg. *Doel*: door een hogere dichtheid aan woningen is de buurt compact en goed te belopen voor bewoners. En zoals bekend is lopen een duurzame vorm van mobiliteit (DM).

- Functiemenging: het is de bedoeling dat de stedelijke functies wonen, winkelen, werken, recreëren en groen met elkaar worden gemengd. Functiemenging kan worden bewerkstelligd door fijnmazig te verkavelen, dat wil zeggen dat de grondpercelen relatief klein zijn. Zo kunnen vele functies naast elkaar worden gerealiseerd op een relatief klein grondoppervlak. In het centrum moet ruimte zijn voor dagelijks benodigde voorzieningen, aan de randen voor voorzieningen die op minder frequente basis hoeven te worden bezocht. Functiemenging gaat in tegen de modernistische idee van strikte functiescheiding, dat dominant was gedurende een groot deel van de 20^{ste} eeuw. *Doel*: wanneer functies worden gemengd, zijn de gemiddelde afstanden voor bewoners die er gebruik van willen maken klein(er). Het Planbureau voor de Leefomgeving (2009: 10) stelt dat zo kan worden voorkomen dat mensen de auto pakken om gebruik te maken van die functies (DM). Functiemenging kan ook leiden tot sociale cohesie omdat bijvoorbeeld winkels, cafés en publieke voorzieningen kunnen dienen als ontmoetingsplek (SC). Daarnaast trekken diverse functies ook een divers publiek aan, waardoor volgens Cabrera & Najaran (2013: 428) de mix van mensen met verschillende achtergronden kan worden versterkt (D).

- Divers woningaanbod: er moet een divers aanbod aan woningen zijn. Dat betekent dat er een mix is van koop- en huurwoningen (vrije sector huur en sociale huur); rijtjeshuizen en vrijstaande woningen; eengezinswoningen en appartementen; woningen in verschillende prijsklassen en als laatste woningen van verschillende grootte. Het is de bedoeling dat deze verschillende soorten woningen door elkaar staan. Of dat verschillende huizenblokken (bijvoorbeeld onderscheiden naar huur- of koopwoningen) elkaar afwisselen. Opgelet moet worden dat de verschillen in huizenprijzen niet te expliciet fysiek zichtbaar moeten zijn. Het ene huis moet er niet veel duurder uitzien dan het andere. Anders worden de verschillen in inkomen te sterk benadrukt dat voor frictie kan zorgen (Talen, 2008: 283). Er kunnen wel verschillende materialen worden gebruikt: duurder materiaal voor een duurder huis en goedkoper materiaal voor een goedkoper

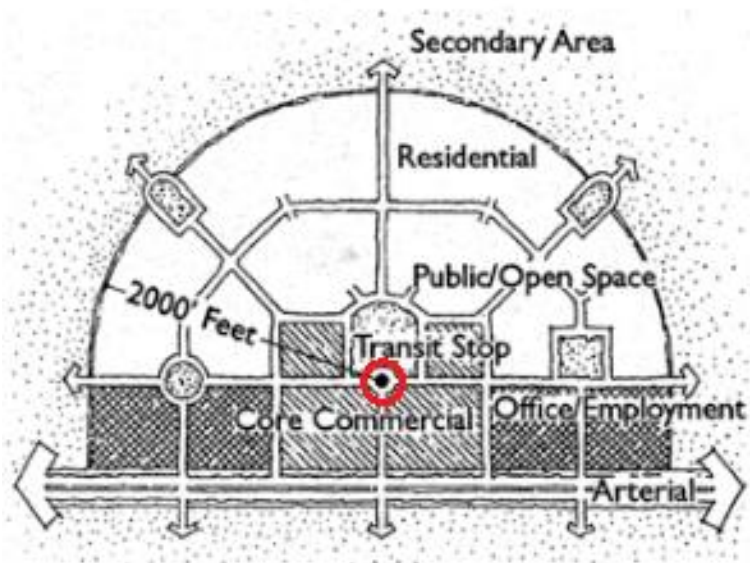
huis, maar op het oog moet dat niet te veel opvallen. Mensen met verschillende achtergronden kunnen zo op een vreedzame naast elkaar leven en sociale interactie met elkaar hebben (D). Ze kunnen ze van elkaar leren en zullen zich toleranter tegenover elkaar opstellen volgens New Urbanism (Kunstler, 1993).

- Traditionele stedenbouwkundige opzet: New Urbanisten zijn geïnspireerd door de oude steden en hun stedenbouwkundige opzet. Er wordt gepleit voor een structuur met een duidelijk centrum en duidelijke buitengrenzen. In dit centrum is er een centraal plein waar publieke voorzieningen aan gelegen zijn. Tevens is er een publiek gebouw dat er qua grootte en architectuur uitspringt (Charter of New Urbanism, 1993). Vergelijkbaar met een kerk of stadhuis. Daarnaast staat de traditionele stedenbouwkundige structuur voor smalle en kronkelige straten. Hierdoor kunnen auto's niet hard rijden (Oorschot, 2014: 463). Er zijn steegjes, grachten en huizen staan dicht op elkaar. Huizen staan direct aan de stoep, hebben geen voortuin of parkeerplaats. Auto's moeten op het binnenterrein of onder de grond worden geparkeerd (Talen, 2008). Het moge duidelijk zijn dat er wordt teruggegrepen op de stedenbouwkundige structuur van oude Europese- en in mindere mate Amerikaanse steden. *Doel*: in de smalle straten lopen bewoners elkaar gemakkelijker tegen het lijft, dat kan leiden tot meer ontmoeting. Dat geldt ook voor het centrale plein dat als ontmoetingsplek kan fungeren. Fysieke ontmoetingsplaatsen zijn erg belangrijk voor het maken van sociale connecties, Verbrugge (1977) sprak ook wel van *no mating without meeting*. Tevens draagt bij aan sociale cohesie dat de huizen dicht op de straat staan. Want bewoners kunnen gemakkelijk de straat in kijken (en vice versa de voetgangers kunnen de woning in kijken). Dit noemt Jacobs (2009) ook wel *eyes on the street* (SC).



Afbeelding 4: traditionele stedenbouwkundige opzet met centraal plein met daaraan publieke gebouwen (Verschuren, nd)

- Openbaar vervoer centraal: het gebruik van openbaar vervoer, dat relatief duurzaam is, moet gestimuleerd worden. New Urbanism wordt vaak in een adem genoemd met *Transit-Oriented Development* (TOD) (Jabareen, 2006: 43). Dit houdt in dat openbaar vervoer een centrale rol krijgt toebedeeld door de bebouwing rondom het openbaar vervoersnetwerk te situeren. Het streven is dat een openbaar vervoershalte (van trein of bus) binnen vijf á tien minuten lopen te bereiken is vanaf elke woning in een New Urbanism buurt. *Doel*: het gebruik van openbaar vervoer stimuleren en het gebruik van auto's reduceren (DM).



Afbeelding 5: 2000 feet is ongeveer 650 meter (Complete Communities Delaware, nd). In Nederland wordt 400 meter als uitgangspunt gebruikt

- Auto 'te gast': het dagelijks leven binnen de buurt zou geen auto moeten vergen. Auto's zijn niet verboden, maar in New Urbanism buurten zijn ze wel 'te gast'. Dat betekent dat de stedenbouw niet is aangepast aan een de auto, of dat het gebruik zelfs wordt ontmoedigd. Dit kan door middel van smalle, kronkelige straten. Deze zijn niet gunstig om doorheen te rijden. Ook autovrije straten, drempels, snelheidslimieten, een beperkt aantal parkeerplaatsen en hoge parkeertarieven worden als maatregelen genoemd (Pasmaan, 2011: 32). Een andere maatregel is dat parkeerplaatsen aan de achterkant van de huizen worden gerealiseerd in plaats van aan de voorkant. Dit om auto's uit het straatbeeld te houden. *Doel*: het promoten van duurzame mobiliteit door het ontmoedigen van autogebruik (DM).

- Eigen identiteit de Amerikaanse suburbs worden als *places of nowhere* gezien, plekken zonder identiteit (Kunstler, 1993). Daarom moet er een identiteit worden gecreëerd. Ennen (2004) spreekt ook wel van 'gecreëerd erfgoed'. Er wordt een nieuwe buurt gebouwd, maar wel een die aansluit bij de lokale historie, cultuur, bouwpraktijken, klimaat en voormalige functie van het bouwgebied. Architectuur speelt hierbij een belangrijke rol, het kan deze aspecten namelijk zichtbaar uitdrukken in bijvoorbeeld de voorgevel van een woning. De New Urbanisten hebben een voorliefde voor historische Europese- en Amerikaanse steden en bijbehorende architectuur. Niet elke regio heeft echter een rijke (bouw)historie. In die gevallen wordt er gewoonweg gebouwd in neotraditionele stijl, zonder aansluiting op het lokale gebied. De architectuur waarvan de bedoeling is dat deze bijdraagt aan de identiteit van de buurt moet van hoogwaardige kwaliteit zijn. Er mag geïnvesteerd worden in een aantrekkelijke, versierde voorgevel. Ook kunstobjecten en publiek gebouwen kunnen bevorderlijk zijn voor het creëren van een identiteit (PBL, 2014: 8). *Doel*: naarmate een plaats meer identiteit heeft, hechten de bewoners er meer waarde aan (Ennen, 2004: 19). Er kan een gevoel van eigenaarschap ontstaan, dat een onderlinge band kan scheppen (Brandes Gratz & Mintz, 1998: 330). Zo kan de sociale cohesie in de buurt worden bevorderd (SC).

2.3 Doelen van New Urbanism

De genoemde ontwerpideeën moeten de doelen van New Urbanism effectueren. Deze doelen worden hier uitgebreider besproken.

2.3.1 Sociale cohesie

Definitie

Het creëren van sociale cohesie in de buurt en daarmee een buurtgemeenschap wordt als de belangrijkste doel gezien door de New Urbanisten, er wordt gesproken van een grote *community-building question* (Legates & Stout, 2011: 356). Het gaat de New Urbanism beweging om de combinatie van ontwerprichtlijnen dat moet leiden tot meer sociale cohesie, een sterke buurtgemeenschap moet bewerkstelligen. Geen enkele richtlijn op zichzelf wordt direct aan dit doel gekoppeld (Talen, 2002: 168).

Maar wat is sociale cohesie nu precies? Het Sociaal Cultureel Planbureau (2002: 8) geeft aan dat het een abstract en meerduidig begrip is. Het wordt in zijn algemeenheid omschreven als de kleefkracht tussen een groep mensen (Lupi, 2005). Of de interne bindingsfactor van een sociaal systeem (Laermans, 2014: 254). Dat sociale systeem is in dit geval de buurt. Want sociale cohesie kan zich op alle schaalniveaus, van land tot vriendengroep, manifesteren (SCP, 2002: 9).

Het lastige begrip sociale cohesie is door meerdere auteurs geconceptualiseerd, onder andere door Kearns & Forrest (2000), Bolt & Torrance (2005) en Frieling (2007). Hier wordt gekozen voor de conceptualisatie van Bolt & Torrance, omdat zij in tegenstelling tot de andere auteurs expliciet spreken van sociale cohesie op *buurniveau*. Het onderzoek speelt zich zoals bekend op dit schaalniveau af. Andere auteurs richten zich bij sociale cohesie op meerdere schaalniveaus. Bolt & Torrance (2005) hebben sociale cohesie teruggebracht tot drie dimensies. Ze noemen ze ook wel de gedragscomponent, normen- en waardencomponent en belevingscomponent. Deze worden hier uiteengezet:

- *Gedragscomponent: sociale interactie en participatie.* De gedragscomponent is tweeledig. Het staat voor sociale interactie (voornamelijk informeel) tussen buurtbewoners. En het betekent participatie (meer formeel), oftewel het inzetten voor de buurt met als doel een praktisch relevante of recreatieve activiteit te organiseren. De sociale interactie nam de afgelopen decennia af, volgens Bolt & Torrance (2005). Relaties ontwikkelen zich steeds minder langs de fysieke grenzen die de buurt vormen (Van der Horst, Kullberg & Deben, 2001). Deben & Schuyt (2002) zien wel dat mensen het nog steeds belangrijk vinden dat er wordt gegroet, dat huissleutels worden uitgewisseld en dat erop elkaars huis wordt gepast. Sociaal contact in de buurt is zeker voor bewoners met een lager inkomen nog van belang, ze zijn door financiële redenen minder mobiel. Hierdoor zijn ze voor sociaal contact meer aangewezen op de buurt dan mensen met een hoger inkomen (Van Beckhoven & Van Kempen, 2002). Hoe dan ook, de sociale cohesie in buurten aan verandering onderhevig. De formele participatie neemt over het algemeen toe, omdat de Nederlandse overheid er steeds meer op inzet (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2014). Dat betreft een breed palet aan activiteiten, van het organiseren van buurtbarbecues tot het realiseren van een speeltuin.

- *Normen- en waardencomponent: mate waarin er gelijkgerichte opvattingen bestaan over de (ongeschreven) regels in de buurt.* Het gaat hier om een zekere mate van overeenstemming over leefbaarheid en veiligheid in de buurt. Hortulanus (1995) stelt dat het bevorderlijk is voor de sociale cohesie wanneer er weinig sociale problematiek in een buurt speelt. Dat wordt ook bevestigd door Bolt & Torrance (2005). Bewoners hebben dezelfde opvattingen over leefbaarheid (denk aan geluidsoverlast, vuilnis, onderhoud) en veiligheid. Dit kan onder druk komen te staan wanneer er nieuwkomers intrekken, die hier anders over denken. Daarom staat

veelal in buurten met een hoge residentiele mobiliteit de leefbaarheid en veiligheid onder druk (Marissing, Bolt & Van Kempen, 2004: 18). Het kan leiden tot spanningen en/of conflicten.

- *Belevingscomponent: mate van identificatie met de buurt.* Sociale cohesie kan worden versterkt wanneer bewoners zich kunnen identificeren met de buurt. Die identificatie komt tot uiting wanneer bewoners trots zijn op de buurt, een warm gevoel ervan krijgen en hun imago aan de buurt ontlenuen. Mensen zoeken in tijden van globalisering het 'lokale' op; geborgenheid om op die manier enige houvast in het leven te hebben (Castells, 1997; Blokland-Potters, 1998). De Wijs-Mulkens (1999) stelt *je bent waar je woont*. Mensen drukken hun levensstijl uit in de plek waar ze wonen. Dit geldt vooral voor mensen die meer te besteden hebben en daarom meer keuze hebben tussen verschillende buurten en woningen. Deze woonvoorkeuren hangen af van de sociaaleconomische status. Mensen komen dan gelijkgestemden tegen in hun woonomgeving. En dat is goed voor de identificatie: Hortulanus (1995) zegt dat over het algemeen de identificatie met de buurt toeneemt naarmate er meer dezelfde soort mensen wonen. Identificatie met de buurt en sociale cohesie hangen dus samen met de (beperkte) mate van diversiteit van de bewonerspopulatie. Homogeniteit leidt tot cohesie. Dit is opvallend: New Urbanism streeft daarentegen naar heterogeniteit én cohesie. Of dit samen kan gaan zal worden besproken in het resultatenhoofdstuk en de discussie.

Waarom het streven naar sociale cohesie?

De buurtgemeenschap verliest over het algemeen aan relevantie door toegenomen mogelijkheden voor mensen om ook buiten de buurt activiteiten te ontplooien (Gilchrist, 2009: 3). De sociale cohesie in de buurt kan hierdoor worden ondermijnd. De New Urbanisten willen dit voorkomen. De stedenbouwkundige stroming heeft zoals gezegd een uitgesproken, wat normatieve mening en zegt dat deze ontwikkeling geen goede zaak is. Het is beter voor bewoners als zij ingebed zijn in een buurtgemeenschap. Dit idee komt voort uit nostalgische verlangens naar de tijd dat de wereld van veel Amerikanen en Europeanen stabiel en meer geborgen was. De tijd van vóór de globalisering (Amin, 2002). Daarom probeert men dat gevoel van geborgenheid terug te krijgen door dorpse, neotraditionele en compacte stedenbouw te realiseren. Dat moet de buurtgemeenschap terugbrengen (Maassen, 2007: 14). Maar het streven naar sociale cohesie is naast nostalgie ook gebaseerd op wetenschappelijke bevindingen: zo zeggen Halpern (2005) en Harris (2008) dat sociale cohesie bevorderlijk is voor de kwaliteit van leven. Dat geldt ook voor het bevorderen van geluk, aldus Layard (2005).

Ruimtelijke factoren: relatie tussen het New Urbanism ontwerp en sociale cohesie

Om de theoretische link tussen het New Urbanism ontwerp en het doel van het bevorderen van sociale cohesie te benadrukken, worden hier enkele wetenschappelijke inzichten gepresenteerd. Uit deze inzichten haalt New Urbanism haar legitimiteit om sociale cohesie te bevorderen. Het is dan ook een organisatie met veel academici in haar gelederen. Al in de tijd van de Chicago School kwamen Park, Burgess & McKenzie (1925) tot de conclusie dat sociaal contact kan worden versterkt door gebruik te maken van bepaalde huistypen, woondichtheden en een hoge functiemenging. Decennia later zagen verscheidene auteurs (Lund, 2003; Grannis, 2005; Podobnik, 2011) een positieve associatie tussen een buurt waar de voetganger centraal staat (door onder andere de aanwezigheid van een fijnmazig stratenpatroon) en een hechte buurtgemeenschap. Kim & Kaplan (2004: 13) zeggen dat buurten waar New Urbanism richtlijnen in terug te zien zijn een hogere mate van sociale interactie vertonen. Andere wetenschappers (Brown & Copper 2001; Leyden 2003) stellen dat daar ook meer vertrouwen onderling is. Een buurt gebouwd rondom een *Main Street*, een centrale plek (zoals bij een traditionele stedenbouwkundige opzet), vertoont volgens Gen & Pendola (2008) een hogere mate van sociale cohesie. Ook identiteit door de aanwezigheid van opvallende gebouwen kan de sociale cohesie verhogen (Suttles, 1968). Kim (2004) deed onderzoek in met dezelfde opzet als dit onderzoek: een New Urbanism wijk en een niet-New Urbanism wijk werden vergeleken, en het gevoel van gemeenschap was significant groter in de eerstgenoemde wijk.

Sociale factoren: relatie tussen demografische kenmerken en sociale cohesie

Volgens Talen (2000: 171) heeft niet alleen de (ontworpen) ruimtelijke omgeving invloed op sociale cohesie in een buurt. Ook demografische achtergrondkenmerken van bewoners drukken een stempel op de mate van sociale cohesie. Frieling (2009: 19) stelt dat wat betreft *leeftijd* bewoners tussen de 18 en 30 jaar lager scoren op sociale cohesie dan bewoners die 30 jaar of ouder zijn. Vooral oudere mensen, mede door hun beperkte mobiliteit, zijn meer aangewezen op de buurt wat betreft sociaal contact (Van Beckhoven & Van Kempen, 2002). Lupi (2006) stelt dat wat betreft *geslacht*, vrouwen zich actiever in de buurt inzetten en meer sociale connecties hebben dan mannen. Putnam (2007) stelt dat aangaande *herkomst* van bewoners, een heterogene buurt kan leiden tot minder sociale cohesie. Het buurtcontact wordt belemmerd wanneer bewoners van elkaar verschillen wat betreft land van herkomst. Echter werd recentelijk deze these in twijfel getrokken door Abascal & Baldassarri (2015). Als laatste kan de *huishoudsamenstelling* (of met andere woorden: de burgerlijke staat) in de buurt impact hebben op sociale cohesie. Volgens Frieling (2007: 18) hebben gezinnen met kinderen relatief veel buurtcontact, en alleenstaanden juist minder.

Ook sociaaleconomische achtergrondkenmerken kunnen volgens academici uitwerking hebben op sociale cohesie. Maar getracht is een referentiebuurt te selecteren die zo veel mogelijk overeenkomt wat betreft sociaaleconomische kenmerken van bewoners met New Urbanism buurt Het Centrum/De Hoven. De assumptie is dat deze sociaaleconomische kenmerken geen invloed uitoefenen op de resultaten en daarom niet relevant zijn hier te bespreken.

Bedenkingen bij dit doel van New Urbanism

De vraag is of sociale cohesie in de buurt nog wel van deze tijd is, doordat mensen op 'drift' zijn geraakt en zich qua sociale contacten niet meer door ruimtelijke beperkingen laten leiden (Fisher, 1982). Wellman (1979) spreekt van drie academische scholen hieromtrent: de *community lost*, *community saved* en *community liberated*. Tot de *community lost*-school behoort Tönnies die al in zijn tijd (1887) de gemeenschap, of *gemeinschaft*, als verloren beschouwde (Flap & Völker, 2004). De lokaal ingebedde gemeenschap die op basis van solidariteit bestond, veranderde in een *gesellschaft*. Hier hebben mensen enkel contact met elkaar wanneer het een doel dient. Hij vergeleek het met een vennootschap waar mensen contractuele relaties met elkaar aangaan. Ook Putnam (2000) en Alesina & La Ferrara (2000) zien door tal van redenen een afname van sociale cohesie in de buurt. Onder de *community saved* school zijn de New Urbanisten te scharen, die het een stuk positiever inzien dan bovenstaande auteurs. De buurtgemeenschap met een hoge mate van sociale cohesie zoals we die kennen van vroegere tijden kan worden herboren door de eerder besproken ontwerprichtlijnen toe te passen. De buurt kan weer een belangrijke plek worden in het leven van mensen (Maassen, 2007: 14). Als laatste de *community liberated* school: aanhangers hiervan kijken naar het bredere begrip 'gemeenschap' en zien dat niet verdwijnen, maar veranderen van structuur. Gemeenschappen zijn niet meer gebonden aan één plek. Door verbetering van transport- en communicatiemiddelen kunnen mensen gemakkelijker contact hebben met anderen ver weg. Ze hebben nu de mogelijkheid gelijkgestemden op te zoeken, in plaats van aangewezen te zijn op mensen in de directe omgeving waar ze weinig mee overeen hebben. Platvoet & Van Poelgeest (2005) spreken van een bevrijding, omdat volgens hen lokale gemeenschappen erg verstikkend kunnen uitwerken. Iedereen let op elkaar, de sociale controle is groot. Die bevrijding in acht nemend, zijn de inzichten van de *community-liberated* school niet gunstig voor sociale cohesie op buurtniveau.

Een andere bedenking bij het stimuleren van sociale cohesie is volgens Harvey (1997: 3) dat in het verleden dit idee te vaak misbruikt is. Namelijk dat een groep zich afsluit om intern meer verbondenheid te creëren, en anderen erbuiten te houden. Ook Kearns & Forrest (2000: 996) onderschrijven dat interne sociale cohesie automatisch betekent uitsluiting van andere mensen. Dit is belangrijk om te bedenken in de context van het New Urbanism gedachtegoed, dat én een buurtgemeenschap wil vormen én diversiteit wil promoten.

2.3.2 Diversiteit

Definitie

Het concept *diversiteit* wordt in dit onderzoek gedefinieerd als tweeledig begrip. Als eerste houdt het in dat mensen met een diverse achtergrond in elkaars nabijheid wonen, in dezelfde buurt. We hebben het hier over diverse achtergrond in demografische zin, dus in het opzicht van leeftijd, geslacht, herkomst, burgerlijke staat. Ten tweede betekent het ook dat deze mensen met verschillende achtergronden sociale interactie met elkaar hebben, op welke manier dan ook. Dat mensen met diverse achtergronden naast elkaar leven is niet voldoende, er moet ook onderling contact zijn aldus de New Urbanism beweging (Talen, 2008: 282).

Waarom het streven naar diversiteit?

Volgens de New Urbanism beweging is diversiteit in de bewonerspopulatie nastrevenswaardig omdat het verschillende bevolkingsgroepen bij elkaar brengt, dat kan leiden tot meer wederzijds begrip. Tevens kunnen achtergestelde groepen (bijvoorbeeld in economisch opzicht) zich optrekken aan de beter bedeelde. Ze kunnen een voorbeeld nemen aan rolmodellen en krijgen eventueel een betere toegang tot de arbeidsmarkt (Talen, 2008: 282; Council for European Urbanism, 2003). Wanneer mensen in een homogene omgeving opgroeien, bestaat er meer angst voor de 'ander' (Kunstler, 1993). New Urbanisten zien diversiteit als voorwaarde voor een betere, creatievere, meer tolerante en vredigere wereld. Jacobs (2009) zegt dat een stad zonder diversiteit onleefbaar is. Geen diversiteit betekent automatisch segregatie, voegt Jacobs eraan toe.

Diversiteit is daarnaast van belang omdat alle soorten mensen dan gebruik kunnen maken van de voorzieningen en/of geneugten die een New Urbanism buurt te bieden heeft. Briggs (2005) noemt dit ook wel de *geography of opportunity*. Bijkomend voordeel is dat door verschillende woningtypes mensen binnen een buurt kunnen verhuizen, als bijvoorbeeld de kinderen het huis uitgaan en ze kleiner willen gaan wonen. Dit kan de residentiele mobiliteit in de buurt verlagen. Een hoge residentiele mobiliteit is niet bevorderlijk voor de sociale cohesie (DiPasquale & Glaeser, 1999).

Ruimtelijke factoren: relatie tussen het New Urbanism ontwerp en diversiteit

Het aanbod van diverse soorten woningen biedt mensen met diverse achtergronden de mogelijkheid te wonen in een New Urbanism buurt. Er moeten dan huur- en koopwoningen zijn, verschillende prijsklassen, appartementen en eengezinswoningen, etc. Op die manier is er in feite voor iedere bevolkingsgroep een woning, aldus New Urbanist Kunstler (1993).

Sociale factoren: relatie tussen demografische kenmerken en diversiteit

Zoals gezegd wordt in dit onderzoek diversiteit gezien als tweeledig. Ten eerste betekent het of er überhaupt sprake is van een diverse bewonerssamenstelling. Deze diversiteit kan worden belemmerd door *woonvoorkeuren*: de buurt trekt een bepaald soort mensen die zich kunnen vinden in de stedenbouwkundige opzet en architectuur. Want niet iedereen wil wonen in een New Urbanism wijk, velen prefereren bijvoorbeeld een lagere woningdichtheid (Audirac, 1999). Ten tweede wordt diversiteit gezien als het sociale contact tussen bewoners met verschillende achtergronden. Dit heeft overlap met sociale cohesie. Eerder werd benoemd dat juist dat diverse palet aan mensen met verschillende achtergronden, een heterogene bewonerscompositie, het sociale contact in de weg kan staan (Putnam, 2007). Maar daarbij werd ook gesteld dat daar vraagtekens bij worden gezet door Abascal & Baldassarri, (2015). De academische wereld lijkt hierover nog niet uit te zijn.

Bedenkingen bij dit doel van New Urbanism

Op het doel van het bevorderen van diversiteit is kritiek geuit door Cabrera & Najaran (2013). Zij stellen dat nu eenmaal geldt 'soort zoekt soort'. Mensen willen wonen naast anderen die op hen lijken. Het bevorderen van sociaal contact tussen verschillende soorten mensen is tegennatuurlijk en lijkt geforceerd. Er is veelal sprake van *living apart together*, ofwel dat

verschillende soorten mensen vlak naast elkaar wonen, maar geen contact met elkaar hebben omdat ze zo veel van elkaar verschillen (Jupp, Akers-Douglas & Sainsbury, 1999: 16).

Zoals al eerder aangehaald stelt Hortulanus (1995) dat homogeniteit leidt tot sociale interactie en dus cohesie, omgekeerd kan heterogeniteit betekenen dat er minder sprake is van sociale interactie. Putnam (2007) formuleerde de *constrict theory*, waarin wordt gesteld dat juist diversiteit leidt tot minder sociaal contact. In een buurt waar men weinig overeenkomstig heeft, trekken bewoners zich terug. Het dus een moeilijke taak om sociale interactie te bevorderen tussen verschillende soort mensen. Maar zoals eerder gezegd is Putnams werk recentelijk in twijfel getrokken door Abascal & Baldassarri (2015). Zij zeggen dat hij de data niet correct heeft gebruikt. Een andere auteur, Arthurson (2002) zegt dat diversiteit nadelig kan zijn met het oog op het duidelijk zichtbaar worden van klassenverschillen. Verschil in inkomen kan af te lezen zijn aan de huizen en aan de levensstijl van mensen. Te grote en duidelijk zichtbare verschillen kunnen volgens hem leiden tot conflicten. Arthurson beveelt dan ook aan om bij wijze van spreken geen villa's met kleine huurwoningen te mixen. Anders wordt het contrast te groot.

Een andere, niet onbelangrijke bedenking bij het streven naar diversiteit door middel van de New Urbanism methode is dat de kosten voor de bouw van de buurt hoog kunnen zijn. Publieke voorzieningen, hoogwaardige neotraditionele bouw, openbaar vervoersmogelijkheden vergen een hoge investering. Deze kosten moeten worden terugverdiend met de verkoop of verhuur van de woningen. Deze prijzen kunnen behoorlijk oplopen. Dit heeft er in de Verenigde Staten toe geleid dat vooral blanke, rijke Amerikanen wonen in de New Urbanism wijken (Engbersen et al., 2001: 34; Talen, 2008: 277). Laatstgenoemde auteur spreekt van yuppenbuurten.

2.3.3 Duurzame mobiliteit

Definitie

New Urbanism probeert bewoners te verleiden tot duurzaam gedrag met betrekking tot mobiliteit door bepaalde ontwerprichtlijnen door te voeren (Krieger, Lennertz, Duany & Plater-Zyberk, 1991; Calthorpe, 1993). Duurzame vormen van mobiliteit zijn fietsen en lopen. Ook gebruik van openbaar vervoer wordt hieronder geschaard, omdat het relatief veel minder schadelijk voor het milieu is dan de auto. Immers willen New Urbanisten duurzaam gedrag promoten ten einde een oplossing te bieden aan het klimaatprobleem. Ze proberen mensen ook ertoe aan te zetten dat ze soortgelijk gedrag vertonen *buiten* hun buurt. Bijvoorbeeld dat bewoners eerder de bus pakken wanneer ze naar hun werk gaan, dat veelal op een andere locatie is dan in hun woonbuurt. Duurzame mobiliteit betreft dus:

- *Promotie van lopen in de buurt*
- *Promotie van fietsen in de buurt*
- *Promotie van gebruik van openbaar vervoer (in de buurt)*
- *Reductie van autogebruik (in de buurt)*

Om bewoners te stimuleren tot duurzaam mobiliteitsgedrag, moet het aantrekkelijk worden gemaakt om te lopen, fietsen en gebruik te maken van het openbaar vervoer. Dit kan door een fijnmazig stratenpatroon aan te leggen dat loop- en fietsafstanden klein maakt. Aparte loop- en fietspaden bieden ook een oplossing. Tevens werkt het aanbieden van een uitgebreid openbaar vervoersnetwerk (Council of European Urbanism, 2003).

Waarom het streven naar duurzame mobiliteit?

Zoals bekend is milieuvervuiling en gerelateerde klimaatverandering een van de grootste problemen van de 21^{ste} eeuw. Steden dragen voor een groot deel bij aan de ecologische voetafdruk van de mens (Beatley, 2000: 3). De New Urbanisten realiseren zich dit ook en daarom

hebben ze duurzame mobiliteit tot een van de belangrijkste doelen gemaakt. Breder gezien richtten ze zich op duurzaam gedrag. Sommige New Urbanisten hadden in eerste instantie moeite met bepaalde aspecten van duurzaamheid, zoals zonnepanelen. Ze vonden dat zonnepanelen te sterk contrasteerde met neotraditionele architectuur. Maar eind jaren '90 ging men overstap en ging New Urbanism zich grotendeels focussen op het aspect van duurzaamheid. Dit komt duidelijk naar voren in de Amerikaanse- en Europese charters. Het CEU nodigde in 2008 op een bijeenkomst zelfs 220 wetenschappers uit om het klimaatprobleem met betrekking tot stedenbouw te bespreken.

Ruimtelijke factoren: relatie tussen het New Urbanism ontwerp en duurzame mobiliteit

Sinds het probleem van klimaatverandering bekend is, is er een toenemende interesse in hoe stedenbouwkundig ontwerp kan bijdragen aan een duurzamere wereld. In dit geval met betrekking tot mobiliteit (Knox, 2011: 243). Wetenschappelijke literatuur over de situatie in de Verenigde Staten onderschrijft dat een bepaalde stedenbouwkundige opzet daadwerkelijk invloed kan hebben op duurzaam mobiliteitsgedrag. Ewing, Bartholomew, Winkelman, Walters & Chen (2008) zeggen dat autogebruik in goed beloofbare buurten minder groot is dan in niet-beloofbare buurten. Een stratenpatroon met een hoge dichtheid van kruisingen, waar de afstand tussen bestemmingen in de buurt gering is, heeft een reducerend effect op het autogebruik in de VS (Saelens & Handy, 2008). De ontwerpideeën van een hoge mate van functiemenging en een hoge woondichtheid correleert volgens Frank & Pivo (1994) met minder autogebruik en meer gebruik van het openbaar vervoer. Ook is bekend dat een hoge woondichtheid positief uitwerkt op loop- en fietsgedrag (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2015: 35). De omvang van een stad doet ertoe: zo wordt er minder vaak gelopen en gefietst in de 4 grootste Nederlandse steden ten opzichte van de 18 middelgrote steden. Effectuerend op het autogebruik kan ook zijn of de buurt (gedeeltelijk) autovrij is. Andere factoren die meespelen zijn hoge parkeertarieven, doodlopende straten en straten voor enkel eenrichtingsverkeer (Scheepers, Wendel-Vos, Kempen, Int Panis, Maas, Stipdonk, Moerman, Den Hertog, Staatsen, Van Wesemael & Schuit, 2014: 270-271). Aan de lijst ruimtelijke factoren kunnen nog voorzieningen worden toegevoegd als fietsenstallingen, oversteekplaatsen, zitmeubilair, straatverlichting (Cammelbeeck, Engbers, Kunen & L'abee, 2014). Om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren met er allereerst vanzelfsprekend een openbaar vervoersinfrastructuur zijn. Daarnaast mogen de gebruikskosten niet te hoog zijn en moet het niet veel meer tijd kosten dan wanneer men de auto had gebruikt voor dezelfde route. Zo kan een duurzaam alternatief worden geboden (Tan, Koster & Hoogerbrugge, 2013).

Sociale factoren: relatie tussen demografische kenmerken en duurzame mobiliteit

Volgens het Ministerie van Infrastructuur & Milieu (2015: 38) hebben enkele demografische kenmerken invloed op fiets- en loopgedrag. Zo wordt er wat betreft *leeftijd* het meest gelopen en gefietst door 12 tot 17-jarigen. Mensen op middelbare leeftijd lopen en fietsen relatief weinig en gebruiken vaker de auto. Ouderen lopen voornamelijk in de buurt. Inzake *geslacht* lopen en fietsen vrouwen significant meer dan mannen. Aangaande *herkomst*, lopen mensen met een migratieachtergrond gemiddeld twee keer zoveel als mensen met een Nederlandse achtergrond. Wat betreft fietsen is dat precies andersom. Als laatste de *huishoudsamenstelling* (of: burgerlijke staat): gezinnen met kinderen lopen en fietsen vaker dan gezinnen zonder kinderen of alleenstaanden.

Bedenkingen bij dit doel van New Urbanism

Kritiek op het centraal stellen van openbaar vervoer is dat de aanleg en beheer erg kostbaar kunnen zijn. Zeker als er wordt gekozen voor meer geavanceerde opties dan de bus. *Transit Oriented Development* (dat vaak in één adem wordt genoemd met New Urbanism) ideeën blijven dan vaak ook slechts op papier staan (Knox, 2011: 144).

Maar het meest urgente kritiekpunt is dat New Urbanism richtlijnen slechts en eventueel de automobiliteit binnen de buurt kunnen oplossen, niet daarbuiten. Dat ligt in het verlengde van de kritiek die de compacte stad gedachte in Nederland krijgt: dit concept kan leiden tot reductie

van korte autoritten, maar niet van lange autoritten (Burton, Jenks & Williams, 2003: 146). Files tussen steden zijn, ondanks de toepassing van de compacte stad gedachte, in Nederland alleen maar toegenomen de afgelopen decennia (ANWB Verkeersinformatie, 2016).

2.4 Inspiratiebronnen voor New Urbanism

De beweging heeft zich laten inspireren door plaatsen en mensen. Wat betreft plaatsen is het New Urbanism gedachtegoed geïnspireerd door de oude Europese stad van 17^e en 18^e eeuw. Ook de middelgrote Amerikaanse stad uit de 19^e eeuw, van voor de komst van de auto, dient als voorbeeld (Jabareen, 2006). Waarom iets nieuws uitvinden als het oude zich heeft bewezen? Deze steden waren niet zo groot waardoor het leven minder anoniem was. Stadsbewoners konden elkaar gemakkelijker leren kennen en meer sociaal contact met elkaar hebben. Alles kon door de beperkte omvang te voet worden afgelegd. Dat was gunstig voor de menselijke gezondheid en het milieu. Rijk en arm woonden door elkaar. De stad had een duidelijke opzet, met een centraal plein en afgebakende stadsgrenzen (veelal bestaande uit stadsmuren en/of grachten). Er stonden vele gebouwen die onder aantrekkelijke architectuur waren gebouwd (Wheeler, 2002). En volgens laatstgenoemde auteur zijn de 19^e-eeuwse buurten in de huidige tijd de meest levendige, aantrekkelijke en populaire buurten in Amerikaanse en Europese steden. Deze steden zijn beter afgestemd op de menselijke maat dan moderne steden (Gehl, 2011). Medeoprichtster van de New Urbanism beweging, Plater-Zyberg, zegt over het traditionele karakter van New Urbanism: *‘Ik geloof echt dat er historische continuïteit bestaat. Het is toch ook een geruststellende gedachte dat er in het menselijk bestaan constanten zijn?’* (Metz, 1996). De beweging komt er openlijk voor uit deels gedreven te zijn door nostalgie.

Naast de inspiratie uit historische Europese- en Amerikaanse steden zijn de New Urbanism ontwerprichtlijnen ook gestoeld op ideeën van mensen: stedenbouwkundigen, architecten en academici. Een grote inspiratiebron is de bekende stadssociologe Jane Jacobs, auteur van het boek *Death and Life of Great American Cities*. Haar gedachten met betrekking tot levendige straten, trottoirs, parken, functies op plintniveau van gebouwen, beloopbaarheid van de buurt en laagbouw zijn belangrijke uitgangspunten van de beweging (Oorschot, 2014: 425). Ook het werk van Camillo Sitte is van grote invloed geweest op de ontwerp ideeën (Lindstrom & Bartling, 2003: 102). Deze pleitte voor de herwaardering van de 17^e-eeuwse Europese stedenbouw waar meer aandacht was voor een artistieke dan een technische benadering. Het draaide volgens hem ook om schoonheid. Het ging hem om de *verticale stad*, ofwel de mooie gevels van huizen waar bewoners tegen aan kijken. De *horizontale stad*, de technische plattegronden, doen er volgens Sitte minder toe. Die zien bewoners vanaf straatniveau toch niet. Een andere inspirator was de Deense stedenbouwkundige Jan Gehl, die succesvol was met het volledig autovrij en tegelijkertijd fietsvriendelijk maken van de binnenstad van Kopenhagen. Hier is zelfs de term ‘copenhagenisation’ uit voortgekomen (Oorschot, 2014: 426). Tevens staat Gehl bekend om projecten in de openbare ruimte waar de menselijke maat centraal staat. Een andere inspiratiebron waren concepten uit de tuinstadbeweging van Ebenezer Howard (Pasman, 2011: 32). Namelijk het binnenstedelijke openbaar vervoer en de aandacht voor parken en plantsoenen. Eveneens heeft de City Beautiful-beweging als voorbeeld gediend. Dit is een eind 19^e-eeuwse Amerikaanse stroming die volgens neoclassicistische architectonische principes bouwde, om de stad simpelweg zo mooi mogelijk te maken. De beweging hoopte dat mensen zich netjes zouden gedragen wanneer ze in een aantrekkelijke omgeving woonden (Pasman, 2011: 32; LeGates & Stout, 2011: 320).

Naast bovenstaande inspiratoren hebben de Luxemburgse broers Rob en Leon Krier grote impact op New Urbanism gehad. Zij worden gezien als vaandel dragers van de stroming, ondanks dat ze niet zelf actief betrokken zijn in het CNU en/of CEU (Maassen, 2007: 30). Leon Krier is een groot aanhanger van het bouwen in neoklassieke stijl. Tevens hield hij er invloedrijke opinies op na met betrekking tot de vorm en grootte van gebouwen en steden. Deze moesten van beperkt

formaat zijn, want de menselijke maat is het uitgangspunt. Leon Krier haalt zijn inspiratie zelfs uit nog oudere steden dan de 17^e- en 18^e-eeuwse Europese steden. Hij gebruikt veelal het Rome uit de Romeinse tijd als voorbeeld. Hij richtte zich vooral op het verspreiden van zijn gedachtegoed via manifesten en boeken. Hij heeft zeer veel invloed gehad op het New Urbanism en wordt daarom ook wel *the father of New Urbanism* genoemd (Camacho, 2013). Rob Krier richt zich op het daadwerkelijk uitvoeren van projecten (Oostdijk, 2016). Hij heeft nota bene samen met Christoph Kohl het stedenbouwkundig plan ontwikkeld voor de hier te onderzoeken buurt Het Centrum/De Hoven.

2.5 Kritiek op New Urbanism

Het gedachtegoed van New Urbanism heeft veel kritiek en weerstand opgewekt. Hebben de ontwerprichtlijnen nu daadwerkelijk invloed op buurtbewoners en kunnen ze de voorgenomen doelen bereiken, zoals New Urbanisten stellen? Of is dat veel te hoog gegrepen, zoals critici aangeven? Hieronder worden de argumenten van de critici behandeld.

Utopische aspiraties

Gordon & Richardson (1998) stellen dat het gedachtegoed van de stroming ‘utopisch’ is. Het woord utopie staat voor ‘de onmogelijke werkelijkheid’. Anders gezegd: het is niet mogelijk wat de stroming beoogd, aldus de criticasters. De beweging doet simpelweg te grote beloften die ze niet kan nakomen. Harvey (1997: 2) ziet grote gelijkenissen met het boek ‘Utopia’ van Thomas More uit de 16^e eeuw. In dit boek wordt een fantasiewereld voorgesteld waarin het menselijke leven bijzonder strak ingekaderd wordt, met regelmatige dagelijkse ritmes en een duidelijke rolverdeling tussen mensen. Alleen op die manier konden mensen een sterk welbevinden ervaren, gaat het verhaal. Naast de vraag of deze link tussen welbevinden en een strak gereguleerd publiek leven mag worden gelegd, valt het al helemaal te betwijfelen of dit soort fantasiewerelden ooit werkelijkheid kunnen worden aldus Harvey.

Ontwerprichtlijnen worden in de praktijk niet toegepast

In de praktijk blijkt dat vele ontwerpideeën niet worden toegepast, waar dit van tevoren wel de bedoeling was. De implementatie is gebrekkig. Zo staat de implementatie van de richtlijnen van New Urbanism onder druk in de Verenigde Staten. De lokale overheden hebben relatief weinig invloed op stedelijke planning en de marktpartijen, die de buurten bouwen, des te meer (Dear, 2000). Deze marktpartijen committeren zich niet aan het idee van een hoge dichtheid van woningen. Volgens Audirac (1999) heeft dat te maken met de marktvrage, die voor het grootste gedeelte nog steeds gericht is op vrijstaande woningen met een tuin. En marktpartijen spelen natuurlijk altijd in op de vraag. Hierdoor worden suburbs gebouwd onder het mom van New Urbanism. Dit zijn gewoonweg de bekende uitgestrekte wijken, maar dan gebouwd in neotraditionele stijl (Engbersen et al., 2001: 32-33). Daarom wordt ook wel snerend gesproken van ‘New Suburbanism’ (LeGates & Stout, 2011: 357). De vriendelijke principes van New Urbanism worden op die manier als legitimatie gebruikt om de suburbanisatie voort te kunnen zetten (Krieger, 1998: 74). Beatley (2000: 65) stelt dat in veel gevallen de woondichtheid van een New Urbanism buurt nauwelijks groter is dan van een conventionele buurt. In Nederland speelt dit probleem in mindere mate omdat het principe van woondichtheid is opgelegd vanuit de VINEX-opgave uit 1991. Maar zowel in de Verenigde Staten als in Nederland blijft de beoogde hoge mate van functiemenging in de nieuwbouwwijken uit. Woningen worden er wel op grote schaal gebouwd, maar daarbij blijft de realisatie van publieke voorzieningen en winkels achter (Van de Hof, 2006). Van de aanleg van een openbaar vervoersinfrastructuur komt in New Urbanism projecten in de Verenigde Staten weinig terecht omdat het erg duur is en wordt gezien als een overgesubsidieerde voorziening voor arme mensen. Daarnaast is het niet rendabel om openbaar vervoer aan te leggen. De woondichtheid is niet hoog genoeg is om een groot genoeg aantal klanten voor het openbaar vervoer te garanderen (Krieger, 1998: 74).

Beperkte diversiteit

De ontwerp ideeën van New Urbanism vragen om flinke investeringen: openbaar vervoer, uitgebreide fiets- en voetgangersinfrastructuur, groenvoorziening, hoogwaardige architectuur, etc. Om de investering terug te verdienen moeten de huizenprijzen relatief hoog zijn. Hierdoor kan slechts een beperkte groep vermogende mensen zich het veroorloven er te wonen. Terwijl in eerste instantie de beweging zich juist richt op de *geography of opportunity*: iedereen moet toegang hebben tot de voorzieningen in de New Urbanism buurt (Briggs, 2005). En vooral arme mensen zijn gebaat bij voorzieningen als openbaar vervoer en een fijnmazig netwerk aan voetgangerspaden omdat ze geen auto kunnen betalen. Maar ondanks deze gedachte wordt slechts een relatief homogene, welvarende groep mensen aangetrokken door de hoge huizenprijzen. Engbersen et al. (2001) zeggen dat arbeidersgezinnen en etnische minderheden veelal ontbreken in Amerikaanse New Urbanism buurten. Zoals eerder besproken betekent diversiteit voor New Urbanisten óók dat mensen met diverse achtergronden met elkaar in contact komen. Kritiek daarop van Cabrera & Najaran (2013: 428) luidt dat mensen helemaal niet zitten te wachten op contact met andere bevolkingsgroepen. Zij spreken van *homophily*, met andere woorden 'soort zoekt soort'. Dit wordt ook onderschreven door McPherson, Smith-Lovin & Cook (2001).

Nadelen van enkele ontwerprichtlijnen

New Urbanism promoot bouwen in hoge dichtheden. Echter heeft een hoge woondichtheid ook nadelen volgens Bramley & Power (2009). Het kan buurtproblemen en irritaties opleveren. Ook heeft een dichtbebouwde, compacte stad weinig invloed op het autogebruik buiten de buurt (Melia, Parkhurst & Barton, 2011). Een ander kritiekpunt is de wat naïeve perceptie op uiteenlopende voorzieningen die beloopbaar zouden zijn. In een ideale wereld zou het optimaal zijn als door vergaande functiemenging alles op loopafstand bereikbaar is, maar dat is in werkelijkheid niet zo. De praktijk laat zien dat mensen genoodzaakt zijn de auto te pakken om naar het werk te gaan, want werkgelegenheid is vaak niet in de buurt en kan ook niet zomaar worden gecreëerd door New Urbanisten (Gordon & Johnson, 1998).

Hang naar verleden is conservatief

In Nederland is er al langere tijd een scherp debat gaande tussen modernisten en traditionalisten in de architectuurwereld. De modernisten zijn in de meerderheid en hebben het voordeel dat ze internationaal meer aanzien genieten. De ontwerpen van *Superdutch* architecten als Rem Koolhaas en Winy Maas zijn bekende Nederlandse exportproducten. Volgens Ibelings & Van Rossem (2009: 39) hebben Nederlandse architecten en stedenbouwkundigen eerder de neiging het wiel opnieuw uit te vinden dan oude concepten te gebruiken. Daarom worden door hen de (neo)traditionalisten als conservatief gezien. Het debat kan er soms hard aan toegaan, zo werden de traditionalisten voor fascisten uitgemaakt omdat deze ook een fascinatie voor het verleden hadden. Ook werd weleens gezegd dat de opkomst van de neotraditionele architectuur en opkomst van populistten als Pim Fortuyn en Rita Verdonk, beide rond de eeuwwisseling, geen toeval was (Hulsman, 2009).

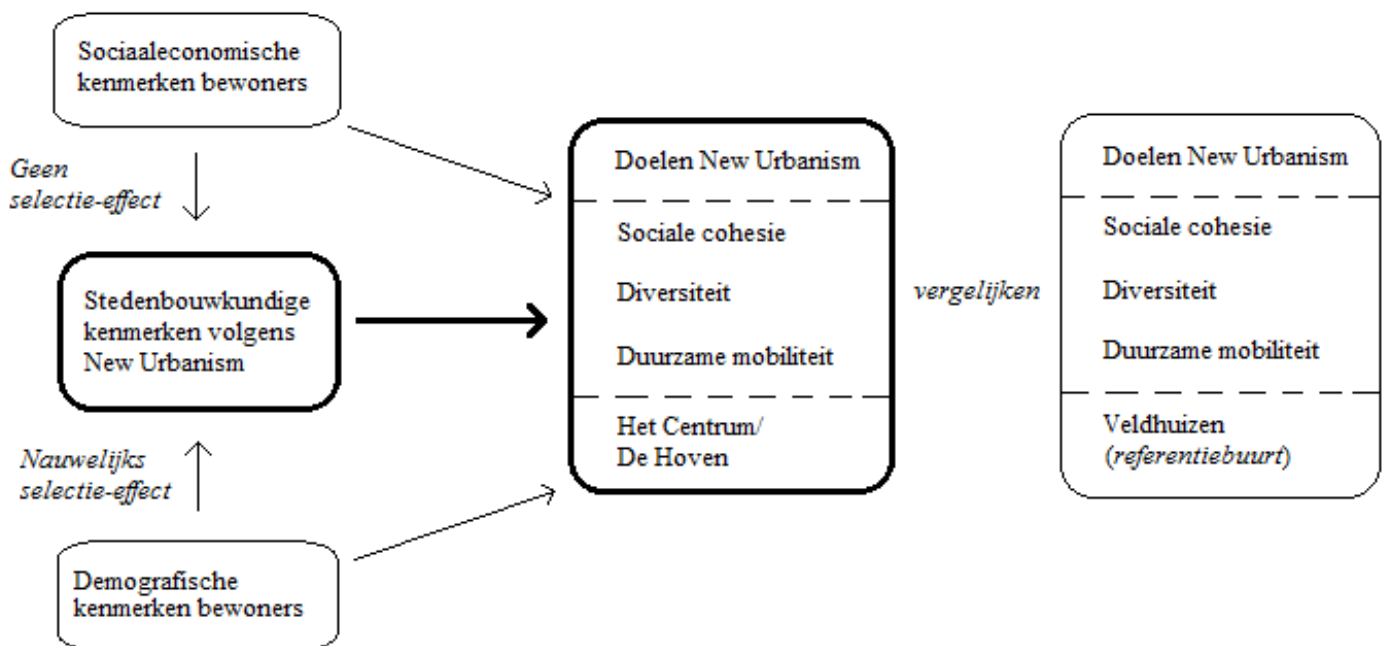
2.6 Conceptueel model

Het doel van het conceptueel model is een samenvatting te geven in slechts één illustratie van dit uitgebreide hoofdstuk. Dat is ook het enige doel, het model komt verder niet meer terug in het onderzoek. In dit theoretisch kader zijn allerlei relaties benoemd die wetenschappers hebben gelegd tussen bijvoorbeeld functiemenging en diversiteit (Cabrera & Najaran, 2013: 428). Zoals in de inleiding al is uiteengezet gaat het in dit onderzoek niet om die specifieke relaties, maar om de combinatie van de ontwerpideeën van New Urbanism aan de ene kant, en hun uitwerking op respectievelijk sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit aan de andere kant. De New Urbanism beweging staat een holistische aanpak voor en daarom moet de eventuele uitwerking

van hun ontwerpideeën ook holistisch worden onderzocht. Want zoals eerder aangegeven is het New Urbanism gedachtegoed het uitgangspunt van dit onderzoek.

Een conceptueel model is een samenvatting en een simplificatie van de theorie. Het is ook een simplificatie van de werkelijkheid. Er zitten namelijk een assumptie in het conceptueel model. Noodgedwongen wordt ervanuit gegaan dat verschillen in demografische kenmerken van bewoners (leeftijd, geslacht, herkomst, burgerlijke staat) niet of in het slechts geval nauwelijks leiden tot het selectie-effect. Het selectie-effect kan de onderzoeksdata vertroebelen en wordt uitgebreid toegelicht in sectie 3.3 in het methodisch hoofdstuk. De twee buurten kunnen verschillen van elkaar wat betreft demografische compositie, omdat deze niet op basis van een vergelijkbare demografische compositie geselecteerd zijn. Hier is voor gekozen omdat het anders niet zinvol was te zoeken naar verschillen in diversiteit tussen de twee buurten. Zie paragraaf 7.3 in discussiehoofdstuk voor meer toelichting.

De focus van het onderzoek is de dikgedrukte lijn tussen de twee dikgedrukte kaders. De gedachtegang hierachter is reeds uitgebreid besproken in dit hoofdstuk. De sociaaleconomische kenmerken van bewoners zorgen niet voor een selectie-effect omdat de referentiebuurt geselecteerd is op basis van vergelijkbare sociaaleconomische kenmerken met Het Centrum/De Hoven.



3. Methodisch kader

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet welke methodische keuzes er zijn gemaakt en waarom deze zijn gemaakt. Allereerst wordt besproken waarom er is gekozen voor een kwalitatieve aanpak. Daarna wordt er ingegaan op het gekozen onderzoeksdesign. Vervolgens wordt er uitgebreid stilgestaan bij de casus- en respondentenselectie. Na deze sectie volgt de toelichting op de methode van dataverzameling. Het methodisch hoofdstuk wordt afgesloten door stil te staan bij de keuzes die de betrouwbaarheid en validiteit van het onderzoek moesten versterken.

3.1 Kwalitatieve onderzoekstrategie

Bij het kiezen van een onderzoeksstrategie was de aard van de vraagstelling leidend; hierbij bleek de kwalitatieve onderzoeksstrategie het meest geschikt. Dat heeft te maken met de holistische aanpak die de New Urbanism beweging voorstaat (Brandes Gratz & Mintz, 1998: 339). Het gaat hen om de *combinatie* van ontwerptideën.

Die holistische benadering past bij kwalitatief onderzoek, dat op zichzelf ook holistisch van aard is en een brede, open blik op het onderzoeksveld voorstaat (Van Liempt, 2016). Nadelig van kwalitatief onderzoek is dat subjectiviteit en persoonlijke interpretatie niet geheel uit te sluiten zijn, al worden de nodige maatregelen getroffen om dit zoveel mogelijk te voorkomen (zie sectie 3.7 over kwaliteitscriteria). Dit kwalitatief onderzoek kan worden gebruikt om in eventueel vervolgonderzoek hypothesen te formuleren. Dan kan er bijvoorbeeld een statistisch verband worden gezocht tussen de onafhankelijke variabele 'beloopbaarheid' en de afhankelijke variabele 'sociale cohesie'. Op deze manier kunnen kwalitatief en kwantitatief onderzoek elkaar aanvullen (Flyvbjerg, 2006). Kwalitatief onderzoek biedt de mogelijkheid de context waar het onderzoek plaatsvindt nauwgezet in beeld te brengen, ook wel *contextual sensivity* (Silverman, 2011: 17) genoemd. Zo wordt duidelijk in welke context de respondenten bepaalde gedachten hebben en gedrag vertonen.

Er werd deductief onderzoek verricht, eerst is theorie bestudeerd en een conceptueel model vormgegeven alvorens het 'onderzoeksveld' betreden is. Dit model moet als een hulpmiddel worden beschouwd om structuur aan te brengen in de interviews en analyse (Doorewaard, Kil & Van de Ven (2015). Theorie was niet allesoverheersend gedurende het onderzoek in het veld, er was ook ruimte om nieuwe inzichten toe te voegen, die niet binnen het theoretisch kader zijn besproken. De resultaten werden gevormd aan de hand van een mix van theoretische en vooral empirische inzichten, zoals Baarda, Goede & Teunissen (1996) voorschrijven voor kwalitatief onderzoek.

Bij het onderzoek moest er gedacht worden aan enkele praktische overwegingen (Bryman, 2012: 41). Tijd speelde een rol: het onderzoek kon maximaal plaatsvinden binnen het tijdsbestek van december 2015 en januari 2017, er mee rekening houdend dat de onderzoeker ook met enkele andere projecten bezig was in die periode. Daarnaast bestond er een overwegingen met betrekking tot financiële middelen: de Ov-studentenkaart (waarmee gratis gebruik kon worden gemaakt van het openbaar vervoer) verliep begin september 2016. En voor het afnemen van interviews zou veel gereisd moeten worden. Dit gegeven heeft meegespeeld in de selectie van de te onderzoeken buurten. Het sociaalwetenschappelijk onderzoek is altijd een middenweg tussen het ideale en het haalbare (Bryman, 2012:41).

3.2 Onderzoeksonderwerp: comparatieve casusstudie

In het onderzoek zijn twee buurten (of: cases) met elkaar vergeleken. Het betrof een comparatieve studie. Er werden verschillen gezocht, die eventueel betekenis konden geven aan de waargenomen situaties in beide cases (Bryman, 2012: 72). Er is een *unieke casus*, die opvalt, als uitgangspunt genomen. Dit betreft Het Centrum/De Hoven. Deze buurt is een goed voorbeeld van een New Urbanism buurt, die nauwelijks voorkomen in Nederland. Een dergelijke casus is rijker aan informatie dan een *representatieve casus* (Bryman, 2012: 70). De ‘referentiebuurt’ Veldhuizen is daarentegen een typische doorsnee VINEX-buurt. Deze buurt wordt zoals de naam het al zegt als referentiekader en vergelijkingsmateriaal gebruikt. Veldhuizen is gebouwd rond de millenniumwisseling en herbergt een voor die tijd typerende architectuur en stedenbouwkundige opzet. Deze twee buurten zijn als *contrasterende casussen* van elkaar geselecteerd en worden met elkaar vergeleken. Het idee is dat wanneer de casussen in ruimtelijk opzicht sterk van elkaar verschillen, de invloed van New Urbanism (in het geval dat bestaat) beter zichtbaar is.

Het onderzoek kan ook een *meervoudige casusstudie* worden genoemd. Een casus studie is een onderzoeksonderwerp waarin een of meerdere casus tot in detail wordt of worden onderzocht. Dit ontwerp past goed bij de kwalitatieve onderzoeksstrategie dat ook sterk is in de weergave van details (Zucker, 2009: 3). Buurtgemeenschappen zijn een veelgebruikte onderzoeksentiteit in een casusstudie, aldus (Bryman, 2012: 66). Dat is hier ook het geval. In een casusstudie is de locatie en setting van de casussen van belang. In dit geval de buurten Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen. Deze kennen allebei een unieke setting, die uitgebreid worden beschreven in het hoofdstuk ‘Gebiedsbeschrijving’. Daarnaast worden volgens Thomas (2011) de data in een casusstudie meestal over een langere tijd verzameld. Immers kost het tijd een gedetailleerd beeld op te bouwen van de casussen (Cresswel, 2009). In dit geval kostte de dataverzameling twee maanden.

3.3 Het selectie-effect

Het selectie-effect betekent dat mensen met bepaalde persoonskenmerken ervoor kiezen ergens te gaan wonen. In het sociaalgeografisch onderzoek kan dit methodologisch gezien problematisch zijn. Namelijk wanneer persoonskenmerken niet het gene zijn dat wordt onderzocht, maar wel grote impact hebben op de resultaten (Bohte, 2010). Van deze situatie was sprake in dit onderzoek. Een voorbeeld: het zou mogelijk kunnen zijn dat mensen met een hoog inkomen weinig betrokken zijn in een buurtgemeenschap, omdat ze hard werken en het te druk hebben voor buurtcontact. Dit is een versturende factor omdat het onderzoek zich richt op de uitwerking van de ontwerpideeën van New Urbanism op sociale cohesie, en niet op de uitwerking van inkomen op sociale cohesie.

Wanneer het selectie-effect wordt genegeerd kan dit leiden tot een overschatting van de impact van de gebouwde omgeving (Bohte, 2010: 17). Dit kan de onderzoeksdata en resultaten vertroebelen. Daarom wordt dit effect zeker onderkend, en getracht wordt het weg te nemen. Hierbij zijn persoonskenmerken uitgesplitst naar sociaaleconomische kenmerken en demografische kenmerken. Met de eerste is rekening gehouden met betrekking tot het selectie-effect, met de tweede niet vanwege methodologische redenen. Hieronder wordt een toelichting gegeven.

Het selectie-effect geldt niet bij de sociaaleconomische persoonskenmerken omdat er bij de casuselectie nauwkeurig is gekeken of de twee de buurten een zo veel mogelijk overeenkomstige compositie hadden in sociaaleconomisch opzicht. Hierbij zijn data van het SCP (2015) en CBS (2014-2016) gebruikt, zie sectie 3.4.2 voor meer informatie.

Het selectie-effect zou wel kunnen optreden met betrekking tot demografische persoonskenmerken. Omdat er gezocht wordt naar verschil in diversiteit (in demografisch

opzicht) in de twee buurten, is er bij de casusselectie geen rekening gehouden met een overeenkomstige demografische compositie. Dit is een suboptimale keuze: positief is dat er gezocht kan worden naar verschillen in diversiteit tussen de twee buurten, negatief is dat het selectie-effect niet geheel wordt weggenomen omdat verschillen in een sociaal demografische compositie ten dele de verschillen in sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit zouden kunnen verklaren. Hierdoor zou de invloed van de ideeën van New Urbanism minder goed zichtbaar kunnen worden.

Ook *woonvoorkeuren* kunnen het selectie-effect versterken. Het is een factor die inhoudt dat bepaalde mensen graag willen wonen in een bepaald soort buurt. Bijvoorbeeld een buurt die gebouwd is in de neotraditionele architectuur die New Urbanism kenmerkt. Hiervoor hoeven ze niet specifiek te kiezen voor het New Urbanism gedachtegoed, waarschijnlijk zijn ze er niet mee bekend. Woonvoorkeuren wordt besproken in het resultatenhoofdstuk.

De selectie van buurten, en vervolgens van respondenten, wordt in onderstaande paragraaf beschreven.

3.4 Selectie van buurten en respondenten

3.4.1 Selectie van buurten

De twee casussen (New Urbanism buurt en niet-New Urbanism buurt) zijn door middel van *doelbewuste selectie* gekozen (Bryman, 2012). Met andere woorden zijn de casussen bewust gekozen, en niet op willekeurige basis. Dat selectieproces wordt hieronder beschreven.

Selectie New Urbanism casus: Het Centrum/De Hoven

De casus is geselecteerd op basis van literatuuronderzoek. Uit literatuur (Van Rossem & Ibelings, 2009) bleek welke buurten in Nederland gebaseerd zijn op ontwerprichtlijnen vanuit het New Urbanism. Dit betreft een beperkt aantal, zoals De Veste (Helmond), Citadel Broekpolder (Heemskerk), Nieuw Vreeswijk (Nieuwegein), De Woerd (Utrecht), etc. Er is gekozen voor Het Centrum/De Hoven omdat het een volwaardige New Urbanism buurt is, waar de ontwerprichtlijnen ver doorgevoerd zijn. Ook speelde mee in de keuze dat het op goede reisafstand gelegen is, vanaf de woonplaats van de onderzoeker. De Woerd, dat ook in Utrecht ligt, is ook goed te bereiken. Maar het is geen volwaardige New Urbanism buurt te noemen omdat er onder andere geen sprake van functiemenging.

Daarbij moet gezegd worden dat een buurt nooit voor 100% ontworpen is volgens de richtlijnen. Deze richtlijnen zijn dan ook niet bindend en breed te interpreteren. Van deze situatie is sprake in Nederland, en zelfs ook in de Verenigde Staten. Er bestaat geen buurt in de wereld die aan te wijzen is als plek die tot in de perfectie volgens het gedachtegoed van New Urbanism is gebouwd (Hebbert, 2003). Het is ook niet zo dat de referentiecasi, de niet-New Urbanism buurt, volstrekt *niet* volgens de richtlijnen van New Urbanism is ontworpen. Het zijn graduele verschillen: in de New Urbanism buurt Het Centrum/De Hoven zijn de ontwerprichtlijnen een stuk *meer* doorgevoerd dan in de referentiebuurt Veldhuizen (zie een uitgebreide ruimtelijke vergelijking in het hoofdstuk ‘Gebiedsbeschrijving’).

Selectie niet-New Urbanism casus: Veldhuizen

De selectie van de referentiecasi of niet-New Urbanism casus verliep in meerdere stappen. Dit proces wordt hieronder toegelicht:

1. *Niet gebouwd volgens New Urbanism richtlijnen?* Het spreekt voor zich dat de te kiezen buurt *niet* expliciet volgens de ontwerprichtlijnen van New Urbanism is gebouwd. Immers wordt de vergelijking gemaakt op basis van dat verschil. Echter moet gezegd worden dat iedere wijk wel een of meerdere elementen van New Urbanism in zich herbergt. Maar het moest in ieder geval

niet intentioneel via het New Urbanism gedachtegoed zijn ontworpen. Tevens is er bekeken of de architectuur van de buurt niet neotraditioneel, zoals bij New Urbanism, maar modernistisch is.

2. *Overeenkomstige sociaaleconomische kenmerken van bewoners?* Om het selectie-effect (zo veel mogelijk) weg te nemen moeten de sociaaleconomische kenmerken van bewoners van de twee buurten zoveel mogelijk overeenkomen. Hiervoor zijn de sociaaleconomische statusscores van het Sociaal Cultureel Planbureau (2015) geraadpleegd. Een statusscore is gebaseerd op ‘*het gemiddelde inkomen in een buurt, het percentage mensen met een laag inkomen, het percentage laagopgeleiden en het percentage mensen dat niet werkt.*’ (SCP, 2015). Er is allereerst gekeken naar de statusscore van Het Centrum/De Hoven, deze was 1,2. Dat is een redelijk hoge score. Met andere woorden: de gemiddelde sociale status van bewoners is relatief hoog (gezien de schaal van het SCP van -2,5 tot +2,5 loopt).

3. *Eveneens een VINEX-buurt?* Voor het onderzoek was het gunstig als de referentiebuurt net als Het Centrum/De Hoven ook vanuit de VINEX-opgave komt. Dat betekent namelijk dat de twee buurten overeenkomsten vertonen met betrekking tot *ligging* (tegen een bestaande stedelijke kern aan) en *bouwperiode* (vanaf 1995 tot ongeveer 2008). De ligging kan invloed hebben op het aspect van duurzame mobiliteit en de bouwperiode betekent dat de buurten relatief nieuw zijn. Zo kan het zijn dat er in een veel oudere wijk meer sociale cohesie is omdat bewoners er al langer wonen en meer tijd hebben gehad elkaar beter te leren kennen.

4. *Relatief goed te bereizen?* Een praktische overweging bij de casusselectie was dat de buurten relatief goed te bereizen moeten zijn voor de onderzoeker. Om reiskosten te besparen moesten de buurten het liefst lopend, fietsend of per bus bereikbaar zijn. De onderzoeker heeft namelijk geen ov-studentenreisproduct. Ook betekent nabijheid besparing van reistijd. De twee buurten zullen namelijk vele malen bezocht worden voor het werven van respondenten en afnemen van interviews.

Meerdere buurten voldeden aan de eerste 3 criteria. Deze waren gelegen in Uden, Almere, Deventer en Utrecht. De keuze om vervolgens voor een Utrechtse buurt te kiezen was een logische. Hier kwam Veldhuizen uit voort. Deze buurt heeft ook een SCP-score van 1,2. Daarnaast is het gunstig voor het onderzoek dat deze op vrijwel dezelfde manier gesitueerd is tegenover de stad Utrecht als Het Centrum/De Hoven. De buurt ligt namelijk ten zuiden van Het Centrum/De Hoven. De twee casussen zijn slechts een kilometer van elkaar verwijderd. De ligging ten opzichte van de stad Utrecht, en de ligging in de regio en in het land kan voornamelijk impact hebben op het aspect van duurzame mobiliteit. Want de situering van een buurt is veelal bepalend voor welke vorm van transport wordt gekozen om naar plekken elders af te reizen. Het feit dat de ligging van de beide buurten sterk overeenkomt, betekent dat deze factor niet zorgt voor vertroebeling in de resultaten met betrekking tot het mobiliteitsgedrag van bewoners.

3.4.2 Selectie van respondenten

De respondentenselectie liep minder vlekkeloos dan gepland. De onderzoeker is in feite afhankelijk van het altruïsme van de respondenten. Immers kan de onderzoeker er weinig tegenoverstellen. Er is wel een waardebon van 30 euro verloot, maar al snel bleek dat de relatief welvarende bewonerspopulatie van Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen *daarvoor* niet makkelijk over te halen is mee te doen aan het onderzoek. Allereerst zijn er 400 brieven op de post gedaan, in beide buurten 200, met de vraag of bewoners willen meedoen aan het onderzoek. De brieven werden relatief willekeurig bezorgd, in alle straten van de twee buurten zijn 2 a 3 brieven bezorgd (zie de aanschrijfbrieven in de bijlage). De onderzoeker had van tevoren geen idee met welke mensen hij te maken had, dit kon in theorie resulteren in een representatieve groep van respondenten (Bryman, 2012: 417). Maar de aanschrijfbrieven leverden slechts zes respondenten op. Daarom is er vervolgens langs de deuren gegaan op verschillende momenten

van de dag. Ook dit bleek lastig: 's middags was er vrijwel geen volwassene thuis. Een criterium bij de respondentenselectie was dat de respondent minimaal 18 jaar oud moest zijn. Want aangenomen werd volwassenen een beter beeld dan kinderen zouden hebben van de situatie in de buurt met betrekking tot sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit. 's Avonds zat het grootste gedeelte van bewoners niet te wachten op iemand aan de deur. Dit proces leverde uiteindelijk vijf respondenten op. Vervolgens is er op internet en in buurtkranten gezocht naar mailadressen van bewoners (via hun onderneming of vrijwilligerswerk in hun buurt) en zijn er een aantal gemailld. Dit leverde twee respondenten op. De onderzoeker is zich hiervan bewust dat dit voor een klein deel bijdraagt aan het selectie-effect, immers is de kans groot dat de respondenten die al actief in de buurt waren ook meer buurtcontact hebben (en spreken van grotere sociale cohesie). En waarschijnlijk ook relatief veel contact hebben met mensen met verschillende achtergronden (dus spreken van grote mate van diversiteit). Maar ook moet in het achterhoofd worden gehouden dat dit slechts 2 van de 11 *bewoners* die gesproken zijn betreft. Er waren al enkele interviews afgenomen, die waardevol waren, maar opvallend was dat bewoners enkel een goed beeld met betrekking tot sociale cohesie en diversiteit konden schetsen in hun directe woonomgeving. Dus in hun straat of huizenblok. De schaal van de buurt bleek net iets te groot. Daarom ontstond het idee ook enkele *experts* te benaderen voor een interview. Met experts wordt hier bedoeld mensen die niet per se wonen in Het Centrum/De Hoven of Veldhuizen maar vanuit hun werk wel bezig zijn met sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit in die desbetreffende buurten. Deze zouden hoogstwaarschijnlijk meer een *helicopter view* hebben over de situatie in die buurten, en een meer objectieve kijk. Zo werden welzijnsorganisaties benaderd, vertegenwoordigers van participatieprojecten en de gemeente Utrecht. Dit leverde zes respondenten op.

Een ander criterium was of de respondenten representatief waren voor de compositie van de buurt. Hiervoor zijn de achtergrondkenmerken (zowel enkele sociaaleconomische als enkele demografische) naast elkaar gelegd.

Achtergrondkenmerken van respondenten

Nr.	Bewoner of expert	Code	Buurt Het Centrum/ De Hoven = CH Veldhuizen = V	Geslacht	Leeftijd cohort (jaar)	Nederlandse achtergrond (N) of migratie achtergrond (M)	Opleidings- niveau (schatting)
1.	Bewoner	1B	V	Vrouw	35-54	N	Hoog
2.	Bewoner	2B	V	Vrouw	35-54	N	Hoog
3.	Bewoner + Expert	3B+E	CH	Man	35-54	N	Hoog
4.	Expert	4E	CH	Vrouw	55-64	N	Hoog
5.	Bewoner	5B	V	Vrouw	65- ouder	N	Midden
6.	Expert	6E	CH & V	Man	35-54	M	Midden
7.	Bewoner	7B	CH	Vrouw	25-34	N	Midden
8.	Bewoner	8E	V	Man	25-34	N	Hoog

9.	Bewoner	9B	V	Man	55-64	N	Hoog
10.	Bewoner	10B	V	Vrouw	55-64	N	Midden
11.	Bewoner	11B	V	Vrouw	25-34	N	Hoog
12.	Expert	12E	CH	Vrouw	25-34	M	Midden
13.	Bewoner	13B	V	Man	65-ouder	M	Laag
14.	Bewoner	14B	CH	Vrouw	35-54	N	Hoog
15.	Expert	15E	CH & V	Man	35-54	N	Hoog
16.	Expert	16E	CH & V	Vrouw	35-54	N	Hoog
17.	Bewoner	17B	CH	Man	35-54	M	Midden
TT	<i>Bewoner: 11 Expert: 6</i>	<i>N.v.t.</i>	<i>V: 8 CH: 6 CH & V: 3</i>	<i>Man: 7 Vrouw: 10</i>	<i>25-34: 4 35-54: 8 55-64: 3 65-ouder: 2</i>	<i>N: 13 M: 4</i>	<i>Hoog: 9 Midden: 7 Laag: 1</i>

Achtergrondkenmerken van populatie van Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen

<i>Sociaaleconomische en demografische kenmerken</i>	Bron	Jaar van datameting	Het Centrum/ De Hoven	Veldhuizen
<i>Inwoneraantal</i>	WistUdata	2016	6735	9462
<i>Leeftijd</i>	WistUdata	2016		
0-11 jaar (%)	“	“	26,1	20,0
12-17 jaar (%)	“	“	5,4	10,0
18-24 jaar (%)	“	“	4,0	6,4
25-34 jaar (%)	“	“	17,2	9,4
35-54 jaar (%)	“	“	33,4	38,8
55-64 jaar (%)	“	“	5,9	7,0
65-ouder (%)	“	“	8,0	8,5
<i>Geslacht</i>	WistUdata	2016		
Man (aantal en %)	“	“	3295 (48,9)	4695 (49,6)
Vrouw (aantal en %)	“	“	3442 (51,1)	4767 (51,4)
<i>Herkomst</i>	WistUdata	2016		

Nederlandse achtergrond (%)	“	“	76,8	70,0
Westers, niet-Nederlandse achtergrond (%)	“	“	7,6	8,8
Marokkaans (%)	“	“	4,4	7,3
Turks (%)	“	“	2,1	2,9
Surinaams en Antilliaans (%)	“	“	3,6	5,3
Overig niet-westers (%)	“	“	5,4	5,6
<i>Huishoudsamenstelling</i>	WistUdata	2016	2590	3505
Alleenstaand (aantal en %)	“	“	674 (26,0)	856 (24,4)
Paar zonder kinderen (aantal %)	“	“	594 (22,9)	746 (21,3)
Paar met kinderen (aantal en %)	“	“	1104 (42,6)	1604 (45,8)
Eenoudergezin (aantal en %)	“	“	199 (7,7)	290 (8,3)
Overige (aantal en %)	“	“	19 (0,7)	9 (0,2)
Gemiddelde huishoudgrootte (aantal personen)	“	“	2,7	2,8
<i>Opleidingsniveau</i>	WistUData	2016		
Hoogopgeleiden (%)	“	“	48	48
Middelbaar opgeleiden (%)	“	“	28	28
Laag opgeleiden (%)	“	“	24	24

Toelichting: als de achtergrondkenmerken van de respondenten naast achtergrondkenmerken van de populatie van Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen wordt gelegd, blijkt dat de respondenten behoorlijk representatief zijn voor de twee populaties van de twee te onderzoeken buurten. Hier is dan ook tot op zekere hoogte rekening mee gehouden.

De onderzoeker verkeerde niet in een luxepositie dat er teveel potentiële respondenten waren waardoor er een selectie kon worden gemaakt. Zo zijn vrouwen van middelbare leeftijd enigszins oververtegenwoordigd, maar deze konden niet gewoonweg worden bedankt voor het aanbod mee te doen aan het onderzoek.

De belangstelling deel te nemen aan het onderzoek was niet groot dus soms moest een respondent ook worden aangetrokken uit noodzaak. Immers was het belangrijkste doel dat er wel genoeg mensen werden gesproken voordat er *theoretische saturatie* optrad. Oftewel dat er geen nieuwe informatie meer werd verkregen uit de interviews (Bryman, 2012: 421). Hieronder wordt de representativiteit van de respondenten voor de populatie van de buurten kort toegelicht.

-Aantal respondenten: er zijn meer bewoners gesproken uit Veldhuizen dan Het Centrum/De Hoven (8 om 6). Dit was geen bewuste keuze, maar had te maken met het feit dat respondenten moeilijker te vinden waren in de buurt Het Centrum/De Hoven dan in Veldhuizen (dit wordt in de discussie nader besproken). Kijkend naar het aantal inwoners is deze verhouding niet verkeerd, omdat er ook meer mensen in Veldhuizen wonen. Uiteindelijk liggen de verhoudingsgetallen dan ook dicht bij elkaar (1,33 om 1,40). Deze verhoudingsgetallen drukken uit of er sprake is van een representatieve groep respondenten.

				<i>Verhoudingsgetal</i>
8 respondenten V	:	6 respondenten CH	=	1,33
9462 inwoners V	:	6735 inwoners CH	=	1,40

-*Bewoners met migratieachtergrond*: van de respondentengroep bestaat 23% uit mensen met een migratieachtergrond, terwijl het gemiddeld percentage van die groep over de twee buurten 26,6% is.

-*Leeftijd*: zoals onderstaande percentages laten zien lijkt het alsof de respondenten geen goede afspiegeling zijn van de buurten. Dit klopt in principe ook wel, maar het is te wijten aan de keuze dat er geen bewoners van onder de 18 jaar werden geselecteerd. Ook is er geen respondent tussen de 18 en 24 jaar bereid gevonden mee te doen. De groep 0 - 24 jaar is niet terug te vinden onder de respondenten (kolom 3) en daardoor worden de percentages van de andere groepen hoger. Dat effect speelt niet bij de leeftijdscompositie van de populaties van Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen (kolom 2). Als er naar de percentages wordt gekeken, kan worden opgemerkt dat het minder scheef loopt dat op het eerste oog lijkt. Zo is de groep 34-54 jaar het grootst in de populatie, en ook onder de respondenten. Dat geldt ook voor de groep 25-34 jaar als op een na grootste groep in populatie *en* respondentengroep.

	<i>Leeftijdscompositie van populatie CH + V</i>	<i>Leeftijd van respondenten C + V</i>
0-24 jaar	35,9%	0%
25-34 jaar	13,3%	23,5%
35-54 jaar	36,1%	47,0%
55-64 jaar	6,45%	17,6%
65-ouder	8,25%	11,7%

- *Geslacht*: er waren meer vrouwen dan mannen bereid mee te doen aan het onderzoek. En omdat het moeilijk was voldoende respondenten te vinden, was het geen bewuste keuze dat er dus meer vrouwelijke respondenten zijn. Vandaar dat er iets meer vrouwelijke respondenten zijn (10 om 7). Kijkend naar de populatie van de buurten zijn er iets meer vrouwen woonachtig, maar dit verschil is miniem.

- *Opleidingsniveau*: het opleidingsniveau wordt alleen gemeten op wijkniveau, dus voor geheel Vleuten-De Meern. Maar als de compositie van de respondenten van beide buurten wat betreft opleidingsniveau worden gecombineerd, kan hier toch iets over worden gezegd. Uit onderstaande tabel blijkt dat die compositie niet geheel representatief is. Dit komt omdat het lastig bleek respondenten te vinden die een lage opleiding hadden. In een aantal gevallen beantwoorden zij de vraag om mee te doen met dat ze dachten dat het te moeilijk voor hen was. Omdat het een onderzoek vanuit de universiteit betrof. Hen overtuigen dat dat niet zo was, is niet gelukt. Zie het discussiehoofdstuk voor verdere toelichting hieromtrent.

	<i>Verdeling naar opleidingsniveau onder populatie</i>	<i>Aantal respondenten</i>	<i>Verdeling naar opleidingsniveau onder respondenten</i>
Hoogopgeleid	48%	9	53%
Middelbaar opgeleid	28%	7	41%
Laagopgeleid	24%	1	6%

3.5 Methode van dataverzameling: interviews

Voor het verzamelen van empirische data zijn interviews gehouden. Interviews bieden de gelegenheid om interpretaties, ervaringen, meningen en visies over de situatie in de buurt op relatief gedetailleerde wijze in beeld te brengen (Byrne, 2004: 182). Deze methode heeft de potentie diepgang aan het onderzoek te geven.

Interviews zijn gehouden met bewoners van de geselecteerde buurten en een aantal experts die vanuit hun professie bezig zijn met sociale cohesie, diversiteit of duurzame mobiliteit in een van de buurten, of beide. Bewoners konden vertellen over hun eigen ervaringen met betrekking tot sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit. Experts benaderden deze onderwerpen met een professionele blik. De interviews duurden circa een uur, met een uitschieter naar een half uur en twee uitschieters naar een uur en driekwartier.

De interviews waren semigestructureerd van aard. *Semi* betekende dat aan de ene kant de interviewer relatief vrij was om in te gaan op bepaalde zaken gedurende het interview die vooraf niet bekend waren bij de onderzoeker (Bryman, 2012: 471). Het *gestructureerde* behelsde dat er gebruik is gemaakt van een topiclijst, die uitgesplitst is naar interviewvragen. Zo zat er enige lijn in het interview en was de onderzoeker er zeker van dat alle onderwerpen zijn behandeld. Voor de interviews met de bewoners is een andere topiclijst gebruikt dan voor de interviews met experts. De topiclijst voor de interviews met experts was een aangepaste versie van de topiclijst voor interviews met bewoners, de laatste was het uitgangspunt. Dat komt doordat er pas later in het onderzoek is besloten ook experts te betrekken in het onderzoek. Een aanpassing van de topiclijst was onder andere de toevoeging van de vragen over hoe de expert zich verhoudt tot de buurt en hoe zijn/haar organisatie zich verhoudt tot de buurt. Daarnaast is er bij experts *niet* gevraagd naar het aspect van duurzame mobiliteit, omdat ze daar geen zicht op hadden. Bewoners hadden dat daarentegen wel, immers gingen de vragen om hún mobiliteitsgedrag.

Volgens Lofland & Lofland (1995) moet er bij het opstellen van een vragenlijst aan de volgende aspecten worden gedacht: de onderzoeker doet er goed aan naar persoonlijke gegevens van de respondent te vragen, zoals leeftijd, huidige positie in arbeidsmarkt en gezinssituatie. Enige terughoudendheid van de onderzoeker is wel geboden, het gaat immers om persoonlijke informatie. Daarnaast moet er een logische volgorde zitten in de topiclijst, om het *semigestructureerde* karakter na te komen. Het taalgebruik moet afgestemd zijn op de respondent. En bij elk topic moet worden bedacht hoe deze bijdraagt aan het beantwoorden van de probleemstelling.

Nadelig van de interviewmethode is dat er geen *naturally occurring data* kunnen worden verzameld (Silverman, 2011:166). Dit zijn datagegevens die *direct* uit het onderzoeksveld worden ontleend. Data uit interviews zijn *indirect*, omdat de respondenten zijn of haar eigen gedrag en ideeën moet beschouwen. Dat kan sociaal wenselijke antwoorden opleveren (Silverman, 2011: 274). Helaas is dit inherent aan de interviewmethode. Echter is de verwachting

dat dit geen rol van betekenis in het onderzoek heeft gespeeld omdat er geen confronterende en/of controversiële vragen zijn gesteld in de interviews. Hier is nadrukkelijk op gelet. In theorie hadden de respondenten geen aanleiding om sociaal wenselijke antwoorden te geven.

Van belang is te vermelden dat de interviews zijn opgenomen met een dictafoon en vervolgens zijn uitgeschreven, oftewel getranscribeerd. Wanneer het gene wat letterlijk wordt gezegd wordt overgenomen, hoeft dit niet te worden samengevat. Een samenvatting is een vorm van interpretatie. In een onderzoek moet interpretatie, dat subjectiviteit met zich meebrengt, zoveel mogelijk worden voorkomen. In de analysefase is de onderzoeker al gedwongen de data te interpreteren. Er wordt dus eenmaal een interpretatieslag gemaakt, en niet tweemaal. *Dubbele hermeneutiek*, de dubbele interpretatie, is niet nodig (Giddens, 1987). Een ander voordeel van transcripten is dat er na het interview nog een dieperliggende betekenis achter de uitspraken van respondenten kan worden gezocht, omdat het interview letterlijk op papier staat. Tijdens een interview is er geen tijd om naar een diepere betekenis te zoeken. Omdat elk detail van het interview wordt vastgelegd, wordt het menselijk geheugen geholpen met dit instrument (Silverman, 2011: 366).

3.6 Data-analyse

Na het vergaren van de data (tekst) wordt een analyse losgelaten op die data. Dat gebeurt door de data te coderen, oftewel structureren. Uiteindelijk wordt er toegewerkt naar een *thematische analyse*: de data wordt in thema's gestructureerd (Bryman, 2012: 578). Deze wordt weergegeven in een codeboom. Deze codeboom wordt gebruikt als de structuur voor het weergeven van de bevindingen in het resultatenhoofdstuk.

De interviews zijn zoals gezegd getranscribeerd. De transcripten zijn ingeladen in het programma Nvivo. Dit is een functioneel computerprogramma om teksten te coderen en biedt ook de mogelijkheid op woorden te zoeken in de teksten. Gezien de totale omvang van de transcripten meer dan 300 pagina's betrof, was dat een comfortabele uitkomst. Het coderen van teksten gebeurde door codes aan een tekstfragment, namelijk een woord/zinsnede/zin(nen), te koppelen (Wester, Mulder, Smaling, & Mulder, 2005: 31). Er werd gekeken naar bepaalde tekstfragmenten die zich qua inhoud herhaalden, of ze aan de theorie te relateren waren of dat er duidelijke overeenkomsten of verschillen te vinden waren tussen de uitspraken van respondenten (Ryan & Bernard, 2003).

Het coderen verliep in drie stappen (Boeije, 2014). Eerst werd gebruik gemaakt van *open coderen*, dat wil zeggen een eerste verkenning van de data. De onderzoeker moet met een zo open mogelijke blik de data *tegemoet treden*. Er moet niet gedacht worden in thema's of theoretische concepten uit het conceptueel model. Er wordt gekeken naar tekstfragmenten, of deze een betekenis hebben en daar wordt een naam aangegeven. Dit kan op de *in vivo* manier: wat er in het tekstfragment staat wordt letterlijk gebruikt als code. Er kunnen meerdere tekstfragmenten onder dezelfde code worden geplaatst. Daarna werd *axiaal coderen* toegepast: er werd een codeboom opgesteld, waar een onderscheid is gemaakt tussen hoofdcodes en subcodes. Hiervoor moest een deel van de codes worden herbenoemd, verplaatst of eventueel worden geschrapt. Zo ontstond er een overzichtelijke codeboom. Als laatste werd er *selectief gecodeerd*. Dat wil zeggen dat er in de codeboom naar enkele hoofdcodes werd toegewerkt, of met andere woorden werd er toegewerkt naar thema's. In deze fase werd wel gebruik gemaakt van de theorie. Er werd gezien of de theorie relevant was voor het aanbrengen van structuur. Als dat het geval was, werd de theorie als structurerend instrument gebruikt. Zo ontstond er een codeboom met thema's die gebaseerd waren op de theorie en thema's die uit de empirie waren gehaald. De resulterende, definitieve codeboom kan helpen bij het structureren van de bevindingen in het resultatenhoofdstuk, maar is niet bindend.

3.7 Kwaliteitscriteria

Guba (1981) zegt dat toegegeven moet worden dat kwalitatief onderzoek nooit helemaal waardevrij kan zijn. Daar moeten onderzoekers die kwalitatieve methoden gebruiken zich bij neerleggen. Echter kunnen er wel maatregelen worden genomen om betrouwbaarheid en validiteit zoveel mogelijk te versterken. De maatregelen die hier genomen zijn, worden hieronder besproken.

3.7.1 Betrouwbaarheid

Betrouwbaarheid betekent dat wanneer het onderzoek onder dezelfde omstandigheden herhaald zou worden, er dezelfde conclusies uit kunnen worden getrokken. Het is echter erg complex om dezelfde omstandigheden na te bootsen. Dat maakt het herhalen van een kwalitatief onderzoek als deze moeilijk. Om toch zoveel mogelijk tegemoet te komen aan het criterium van betrouwbaarheid, zijn alle gemaakte keuzes uitgebreid gedocumenteerd. Hiermee wordt de mogelijkheid geboden het onderzoek zo nauwgezet mogelijk te kunnen herhalen (Bryman, 2012: 482). Daarnaast zijn de interviews getranscribeerd en zijn memo's gemaakt over de setting waarin het interview plaatsvond en hoe het interview verliep. Wanneer een herhaalonderzoeker het onderzoek niet geheel herhaald, maar slechts de reeds vergaarde data als uitgangspunt neemt, kan het onderzoek wel op een degelijke manier worden herhaald. Eveneens is er een gedetailleerde planning gemaakt en bijgehouden, een soort logboek, zoals Graneheim & Lundman (2003) voorschrijven. Zo wordt meer inzicht in het handelen en de gedachten van de onderzoeker gegeven, dat het onderzoek gemakkelijk herhaalbaar maakt.

3.7.2 Validiteit

Het validiteitscriterium gaat over de nauwkeurigheid van de metingen. Dit is van groot belang: er kan wel het juiste gemeten worden, maar wanneer dat niet op een zorgvuldige manier wordt gedaan, zijn bevindingen alsnog vertoebeld. De mate van causaliteit tussen afhankelijke- en onafhankelijke variabele is volgens Bryman (2012: 47) bij kwalitatief onderzoek zwak. Een maatregelen die is genomen om de interne validiteit te versterken en de bewuste- en onbewuste invloed van de onderzoeker zo veel mogelijk weg te nemen, is het gebruik van een topliclijst tijdens de interviews. Dit is een suggestie van Guba (1981). Zo werd de onderzoeker annex interviewer tijdens het vergaren van data eraan herinnert dat hij zich heeft te houden aan de richtlijnen die vanuit de vooraf bestudeerde en gebruikte theorie naar voren kwamen. Zo verviel de onderzoeker niet in persoonlijke interesses tijdens het interview of werd hij afgeleid door niet-relevante gespreksonderwerpen. Ook zijn er memo's gemaakt tijdens het interview, bedoeld als geheugensteun voor de latere analyse. Een andere manier om persoonlijke invloed en/of vooringenomenheid weg te nemen was het gebruik van het programma NVivo. Dit computerprogramma geeft in harde cijfers aan welke thema's het belangrijkste waren, aan de hand van het aantal opgetelde quotes die hieraan gerelateerd waren. Als laatste voorkwam de feedback van de scriptiebegeleider als neutrale partij dat persoonlijke voorkeur en kokervisie van de onderzoeker een rol gingen spelen in het onderzoek.

4. Gebiedsbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt eerst kort beschreven waar de buurten Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen liggen, namelijk in Leidsche Rijn. Vervolgens worden de buurten zelf in detail beschreven. Daarna worden data over de sociaaleconomische kenmerken van bewoners en ruimtelijke data over de twee buurten gepresenteerd. Deze moeten een meer cijfermatig overzicht geven van de twee buurten. Als laatste wordt er een vergelijking gemaakt tussen het ruimtelijk ontwerp van Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen om verschillen in ontwerp te laten zien.

4.1 De context van Leidsche Rijn

In de jaren '70 werd een groot woningtekort voorzien in de regio Utrecht. Het was (en is nog steeds) een populaire regio om te wonen, mede dankzij de centrale ligging in Nederland. Het gebied rond het kleine riviertje de Leidsche Rijn werd uitgekozen als plek die de verwachte woningnood moest opvangen. Het zou resulteren in de grootste VINEX-locatie van Nederland, net zo groot als de stad Leeuwarden (Ridder & Strak, 2005). Er moesten minimaal 20.000 huizen gebouwd worden.

VINEX-locatie Leidsche Rijn bestaat uit twee Utrechtse wijken: wijk 9 *Leidsche Rijn* (wat het verwarrend maakt) en wijk 10 *Vleuten-De Meern*, waarin de twee te onderzoeken buurten liggen. De scheiding komt voort uit het verleden, toen wijk 10 nog een project van de gemeente Vleuten-De Meern was. Die gemeente bestaat niet meer want is in 2011 door de gemeente Utrecht ingelijfd. Wijk 10 is meer dorps/suburbaan van karakter, wijk 9 meer stedelijk. De fysieke barrières met de stad Utrecht heeft men geprobeerd weg te nemen door enkele bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal te bouwen en de snelweg A2 te ondertunnelen.

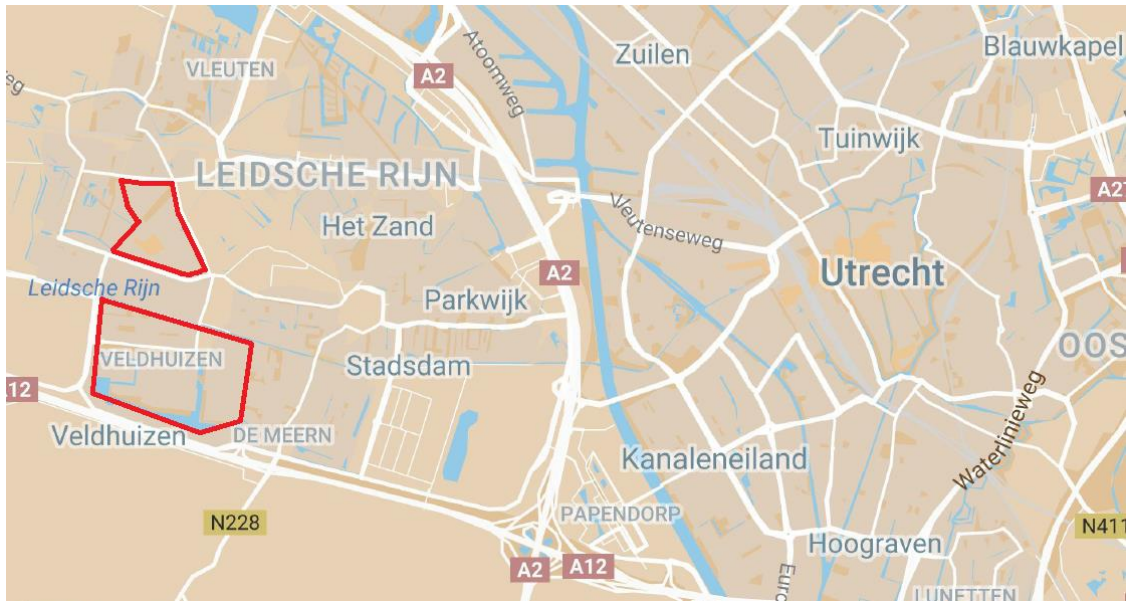
In het masterplan Leidsche Rijn (Projectbureau Leidsche Rijn, 1995) zijn kernbegrippen terug te vinden die ook enigszins passen in het gedachtegoed van New Urbanism. Het zijn compactheid, duurzaamheid en identiteit. Onder *compactheid* wordt hier verstaan dat, conform de VINEX-opgave, de nieuwbouwwijken tegen de bestaande kern van Utrecht moeten liggen. Het oorspronkelijke plan was dat de westkant van het ontwikkelgebied tot maximaal zes kilometer van het Utrechtse centrum zou afliggen (Informatiecentrum Leidsche Rijn, nd). Hierdoor kunnen nieuwe bewoners gebruik maken van bestaande voorzieningen in de oude stad Utrecht. Het idee was dat bewoners daarvoor de fiets en het openbaar vervoer zouden pakken en de auto zouden laten staan. Reeds bestaande infrastructuur kan worden gebruikt zodat er niet al te veel nieuwe infrastructuur hoefde te worden aangelegd. Echter was wel een van de ideeën om een sneltramtracé aan te leggen vanuit Utrecht naar De Meern, Vleuten en Maarssen. Langs dit tracé moest woningbouw worden gerealiseerd; een van eerste *transit-oriented development* ontwikkelingen. Met *duurzaamheid* wordt hier bedoeld dat men streeft naar en zo laag mogelijk energiegebruik van huizen en het gebruik van duurzame bouwmaterialen. Ook moesten wadi's (kleine vijvertjes) ervoor zorgen dat regenwater op een duurzame en schone manier werd opgevangen en afgevoerd. Er was het plan milieuvriendelijke wasstraten voor auto's aan te leggen, maar die zijn er nooit gekomen. Als laatste betekent het begrip *identiteit* in het masterplan dat er rekening wordt gehouden met de bestaande historische dorpskernen Vleuten en De Meern. Het cultuurhistorische landschap moet niet al te veel schade worden aangedaan en er moeten sporen van terug te vinden zijn in de nieuwbouw. Leidsche Rijn moet een eigen identiteit krijgen, het hoeft niet volledig op te gaan in de stad Utrecht (Projectbureau Leidsche Rijn, 1995). Een uniek karakter trachtte men te creëren door voor het gebied speciaal ontworpen straatmeubilair te gebruiken. De bestaande historische lintbebouwing is behouden en er is ruimte gegeven aan Romeinse archeologische vindplaatsen. Want deze plaatsen werden niet bebouwd. Er kwamen parken, zodat ze in de toekomst eventueel nog open waren voor nader archeologisch onderzoek. Het resultaat is een bijzonder gebied waar stad, dorp, weiland en suburbs elkaar in

hoog tempo afwisselen. Winkelcentra staan pal naast monumentale boerderijen (Ridder & Strak, 2005: 7).

Andere ambities uit het Masterplan waren onder andere dat er 30.000 arbeidsplaatsen moesten komen in het gebied. Dat is uniek voor een VINEX-plan, dat normaliter alleen op wonen gericht is. Industriegebied Oudenrijn en kantoorgebied Papendorp worden ook in het plan betrokken. Kantoren moesten per auto en openbaar vervoer bereikbaar zijn, vooral via het Randstadspoor en de *Hoogwaardig Openbaar Vervoer*-busbanen (HOV). Van alle woningen moest 80% binnen de invloedssfeer van een ov-halte liggen, dat wil zeggen op maximaal 400 meter afstand. Er werden veel fietspaden aangelegd, en stoepen werden breed gemaakt zodat kinderen er kunnen spelen. Het autogebruik moest beperkt blijven. Gemiddeld kregen een huishouden 1,2 parkeerplaatsen ter beschikking. Overigens is dit aantal opgeschaald na veel klachten van tweeverdieners, die twee auto's hebben. Het liefst moeten parkeerplekken achter de huizenblokken zijn, zodat stoepen niet worden overgenomen door geparkeerde auto's. Kantoren zijn verplicht op eigen terrein een parkeerplaats te hebben. Het aantal ontsluitingswegen werd beperkt. Op veel plekken mogen auto's slechts 30 km/u rijden. Uiteraard moeten de meeste plekken wel goed bereikbaar blijven voor hulpdiensten als brandweer en ambulance (Projectbureau Leidsche Rijn, 1995).

Ook qua woningbouw vertoont het masterplan enkele gelijkenissen met ideeën van de New Urbanisten. Omdat het gebied in enkele tientallen jaren zou worden gebouwd, waar normaal een Nederlandse stad daar enkele eeuwen de tijd voor nodig heeft, waren ontwerpers bevreesd dat het een eentonig gebied zou worden (Informatiecentrum Leidsche Rijn, nd). Daarom werd het projectgebied opgedeeld in 85 zogeheten *scherven*, ofwel deelgebieden. Elke scherv kent een unieke samenstelling van *dichtheid* (aantal woningen per km²), *menging* (huur/koop, verschillende functies), *spreiding* (staan gebouwen dicht bij elkaar of verspreid over gebied), *stapeling* (hoeveel woningen/kantoren op elkaar) en *typering van openbaar gebied* (verhouding openbaar groen, verharde stukken zoals wegen en particuliere tuinen) (Projectbureau Leidsche Rijn, 1995). De deelgebieden kennen niet meer dan 500 woningen waardoor bewoners meer de kans krijgen elkaar te leren kennen. Spreekwoordelijk gezegd 'verdrinken ze niet in een zee van mensen' (Ridder & Strak, 2005). Deze differentiatie in deelgebieden is duidelijk te zien wanneer Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen in ruimtelijk opzicht met elkaar worden vergeleken.

In totaal moest voor de dichtheid 30% van de woningen *gestapeld* zijn (dat wil zeggen: meerdere huizen op elkaar). De dichtheid moet vooral hoog zijn in het Utrechtse deel en rond ov-knooppunten. Dat vertoont gelijkenis met de *Transit-Oriented Development* ideeën van New Urbanism. Minimaal 30% van het totaal aantal woningen moest een huurwoning zijn. Want de VINEX-locatie moet er niet alleen zijn voor welvarende tweeverdieners (Ridder & Strak, 2005).



Afbeelding 6: plattegrond van de gehele VINEX-locatie Leidsche Rijn met daarin gesitueerd Het Centrum/De Hoven (boven) en Veldhuizen (onder) (Google Maps, 2016)

4.2 Beschrijving van Het Centrum/De Hoven

Het Centrum/De Hoven is onderdeel van sub-wijk *Vleuterweide*, dat op haar beurt weer in de Utrechtse wijk (nummer 10) *Vleuten-De Meern* ligt. In 2007 werden de eerste woningen opgeleverd, in 2011 het winkelcentrum. De buurt bestaat in feite uit twee deelgebieden, het Het Centrum dat het daadwerkelijke centrumgedeelte is, en De Hoven waar voornamelijk woningbouw is gerealiseerd. Wat betreft administratieve eenheid wordt het als een buurt gezien, vandaar de gecombineerde naam.

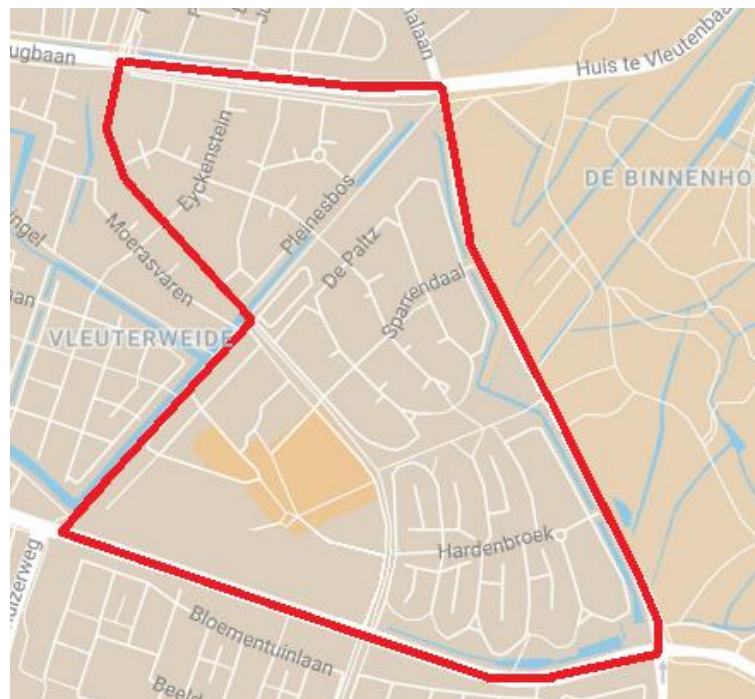
Het Centrum/De Hoven kenmerkt zich door een relatief hoge woondichtheid, neotraditionele stedenbouw en een hoog voorzieningenniveau. Het is het meest stedelijke deel in het gebied en biedt voorzieningen voor circa 50.000 mensen in de omgeving (Reith, 2011: 38). In het centrumgedeelte worden vele functies samengebracht, zoals een wijkinformatiecentrum, cultuurcampus, bibliotheek, gezondheidscentrum, dagopvang, winkels, etc. Om een authentieke uitstraling te creëren was het de bedoeling dat minimaal de helft van de winkels bezet werd door kleine, zelfstandige ondernemers. Daar is het ontwerp op aangepast, door kleinschalige winkeloppervlakten te bieden (Reith, 2011: 38).



Afbeelding 7: ontwerpschetsen voor het centrumgedeelte van de buurt van Krier & Kohl Architecten (*Informatiecentrum Leidsche Rijn*, nd)

Het Centrum/De Hoven is ontworpen door bureau Krier & Kohl Architecten. Het betreft hier Rob Krier, de broer van Leon Krier. Die laatste wordt, zoals in het theoretisch kader al eerder aangehaald, gezien als de *Father of New Urbanism* (Camacho, 2013). Leon Krier is niet de oprichter, maar wel een van de meest invloedrijke figuren binnen de beweging. Leon Krier en Rob Krier werken als broers veel samen en worden ook door elkaar beïnvloed en geïnspireerd. Rob Krier is ook nauw verwant aan het New Urbanism.

Voor het ontwerp van Het Centrum/De Hoven namen Krier en Kohl onder andere Amsterdam als voorbeeld. Omdat die stad bruist vanwege haar complexiteit. In Amsterdam is er vaak sprake van de volgende situatie volgens Rob Krier: *“Op de begane grond zit een restaurant, op de eerste verdieping een kantoor en op de tweede verdieping een appartement”*. Volgens hem zijn nieuwbouwwijken minder complex van opzet, en daardoor ook minder bruisend. Zodoende gingen de stedenbouwkundigen voor een hoge mate van functiemenging in het centrumgedeelte, met alle mogelijke functies. *“We wilden van Het Centrum een plek maken die niet alleen zo heet, maar het echt ook is”*, aldus Kohl (Vleuterweide Magazine, 2015). De hoofdwegen in de buurt leiden allen op een organische manier naar Het Centrum, zoals dat bij een oude stadskern vaak ook het geval is. Maar naast het stedelijke van Amsterdam heeft ook als voorbeeld gediend het dorpse van kleine Hollandse vestigingsplaatjes. Kenmerkend voor de architectuur van de buurt is de combinatie van de meer gedetailleerde gevels in Het Centrum met de meer statige gevels van woningen in De Hoven. Het centrum is als een nederzetting tussen de omringende buurtschappen (gemeente Utrecht 2016c).



Afbeelding 8: plattegrond van Het Centrum/De Hoven (Google Maps, 2016)

4.3 Beschrijving van Veldhuizen

Dit is de referentiebuurt waarmee de situatie in Het Centrum/De Hoven wordt vergeleken. Veldhuizen dient als nuttig referentiekader. Want anders zegt de situatie wat betreft sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit in de New Urbanism buurt niet zo veel. Veldhuizen is net als Het Centrum/De Hoven een onderdeel van de Utrechtse wijk Vleuten-De Meern. Veldhuizen is de ‘oudste’ buurt van VINEX-locatie Leidsche Rijn. Het werd gebouwd tussen 1997 en 2003. De eerste huizen werden in 2000 opgeleverd. Hier werd ook het eerste

voorzieningscentrum in het gebied geopend, Veldhof. Échte ouderdom is te vinden in de vorm van resten van de Romeinse Limes in het Balije park en restanten van een 13^e-eeuws kasteel Nijvelt in het Milan Viscontipark. Rond 2006 is het laatste deel gerealiseerd aan de oostkant, De Balije (gemeente Utrecht, 2016d).

Als ‘oudste’ onderdeel van Leidsche Rijn heeft het ook veel te kampen gehad met opstartproblemen. Zo waren er in het begin alleen noodvoorzieningen in tenten en kwam en openbaar vervoer pas jaren na oplevering van de buurt (namelijk in 2005). Dat was te wijten aan protest van bewoners tegen respectievelijk een woontoren bovenop het voorzieningscentrum Veldhof en een HOV-busbaan langs het dorp De Meern. Dit heeft flinke vertraging van de bouw opgeleverd.



Afbeelding 9: plattegrond van Veldhuizen (Google Maps, 2016)

4.4 Data over sociaaleconomische kenmerken van de bewoners

De referentiebuurt Veldhuizen is in eerste instantie geselecteerd omdat de sociaaleconomische compositie behoorlijk overeenkomstig is met die van Het Centrum/De Hoven. Zo kan het selectie-effect enigszins worden beperkt. Maar vanzelfsprekend is geen enkele buurt volledig hetzelfde, en dat is ook hier niet het geval. Denk dan ook aan de verschillen in demografische bewonerscompositie.

<i>Sociaaleconomische kenmerken</i>	Bron	Jaar van datameting	Het Centrum/De Hoven	Veldhuizen
Sociaaleconomische Statusscore	SCP	2015	1,2	1,2
Werkzoekenden (%)	CBS	2014	5,0	6,2
Gemiddeld besteedbaar inkomen per huishouden (euro)	“	2013	42500	42900
Huishoudens met inkomen uit loon (%)	“	2013	81,8	79,9

Huishoudens met inkomen uit werkloosheidsuitkering of bijstand	“	2013	2,5	2,9
Huishoudens met inkomen uit arbeidsongeschiktheid	“	2013	2,9	3,2
Huishoudens met inkomen uit pensioen	“	2013	12,4	13,6
Hoog opleidingsniveau (%)	WistUdata	2016	48	48
Gemiddeld opleidingsniveau (%)	“	2016	28	28
Laag opleidingsniveau (%)	“	2016	24	24

Toelichting: zoals te zien is in het schema komen de buurten behoorlijk overeen qua sociaaleconomische kenmerken van bewoners.

Data over het *opleidingsniveau* worden enkel bijgehouden op wijkniveau (Vleuten-De Meern) en niet op buurtniveau. Het aantal hoogopgeleiden (minimaal hbo- of wo-diploma) is in deze wijk maar 48%. Gezien de overeenkomstige sociaaleconomische kenmerken, die samenhangen met opleidingsniveau (SCP, 2014), is de verwachting dat het verschil in gemiddeld opleidingsniveau tussen de buurten minimaal is. Dat betekent ook dat inwoners gemiddeld een goed inkomen hebben, zeker omdat een groot deel van de gezinnen tweeverdieners zijn. Het gemiddeld besteedbaar inkomen ligt hier met 42500 (Het Centrum/De Hoven) en 42900 (Veldhuizen) een stuk boven het landelijk gemiddelde van 34200 euro (CBS, 2015).

4.5 Data over ruimtelijke kenmerken van de buurten

Hieronder volgen gegevens over enkele ruimtelijke, fysieke kenmerken van de twee onderzoeksbuurten. Zoals gezegd is er juist op geselecteerd dat deze *niet* overeenkomen. Andere verschillen in ruimtelijk ontwerp worden in de volgende sectie besproken.

<i>Ruimtelijke kenmerken</i>	Bron	Jaar van datameting	Het Centrum/De Hoven	Veldhuizen
<i>Dichtheid en oppervlakte</i>				
Bevolkingsdichtheid (personen/km ²)	CBS	2015	6694	5658
Adressendichtheid (per km ²)	CBS	2016	1694	1463
Gemiddeld aantal woningen per hectare	Data.weetmeer	2016	26	18
Oppervlakte van land	Data.weetmeer	2016	99	168
Oppervlakte van water	Data.weetmeer	2016	0	21
Totale oppervlakte (hectare)	Data.weetmeer	2016	99	189
<i>Woningen</i>	Data.weetmeer	2015	2588	3408
Koop (%)	“	“	60,9	75,2

Huur sociaal (%)	“	“	23,0	20,5
Huur particulier (%)	“	“	16,1	4,3
Woningen met bouwjaar tot 2000	“	“	8	27
Woningen met bouwjaar vanaf 2000	“	“	92	73
Eengezinswoningen	“	“	68	85
Meergezinswoningen	“	“	32	15

Toelichting: de woondichtheid ligt in Het Centrum/De Hoven een stuk hoger vergeleken met Veldhuizen (26 om 18 huizen per hectare). Daarnaast is Veldhuizen bijna tweemaal zo groot qua oppervlakte. De verdeling in Het Centrum/De Hoven is gelijkler dan in Veldhuizen wat betreft tussen koop- en huurhuizen, eengezinswoningen en meergezinswoningen. Deze stedenbouwkundige kenmerken passen in het gedachtegoed van New Urbanism (respectievelijk met betrekking tot de ontwerprichtlijnen *woondichtheid, beloopbaarheid en divers woningaanbod*).

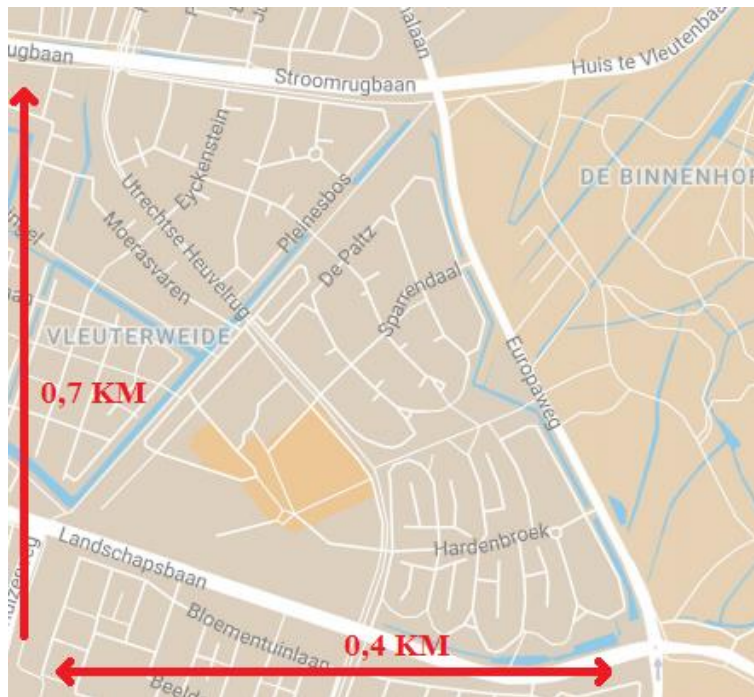
4.6 Ruimtelijke kenmerken van Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen vergeleken

Hieronder worden de twee buurten vergeleken aan de hand van de eerder besproken ontwerprichtlijnen van New Urbanism uit het theoretisch hoofdstuk. Hiermee wordt laten zien in hoeverre de twee buurten van elkaar qua ontwerp verschillen. Daarbij kan vooraf gesteld worden dat de verschillen *gradueel* zijn. Zo is bijvoorbeeld Veldhuizen net als Centrum/De Hoven enigszins beloopbaar, maar is het in die laatste wijk nóg compacter. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor aanbod aan openbaar vervoer: dat is er in Veldhuizen wel, maar dekking in Het Centrum/De Hoven is beter. De ontwerprichtlijnen worden per stuk hieronder besproken. Tevens wordt met behulp van tekst en foto's laten zien dat er sprake is van een relatief zeer geslaagde implementatie van de New Urbanism ontwerp ideeën in Het Centrum/De Hoven. De kritiek op een gebrekkige implementatie van het New Urbanism gedachtegoed bij projecten in de Verenigde Staten, geuit door onder andere Audirac (1999) en Engbersen et al. (2001: 32-33), is hier niet van toepassing.

Beloopbaarheid

Het Centrum/De Hoven

De buurt kent een relatief kleine oppervlakte van 89 hectare. Dit is een oppervlakte die maakt dat in feite alle woningen en voorzieningen in nabijheid van elkaar liggen. Afstanden van A naar B zijn beloopbaar. Alle straten kennen trottoirs voor voetgangers. En het stratenpatroon is zodanig fijnmazig waardoor voetgangers gemakkelijk kunnen doorsteken, zonder eerst om grote gebouwenblokken heen te moeten lopen. Dat gegeven maakt de afstanden nóg kleiner. De buurt is duidelijk ontworpen met in gedachte voetgangers als gebruikers.



Afbeelding 10: plattegrond van Het Centrum/De Hoven met oppervlaktemaat (Google Maps, 2016)

Veldhuizen

Deze wijk kent een grotere oppervlakte dan Het Centrum/De Hoven (189 tegenover 99 hectare). Maar de buurt is toch relatief gunstig te belopen, doordat het gebied vierkant van vorm is. Bij een vierkante vorm liggen de buitengrenzen nooit heel ver van elkaar. Dit kan bijvoorbeeld wel het geval zijn als de ruimtelijke structuur van de buurt rechthoekig is van opzet. De uiterste buitengrenzen kunnen dan verder van elkaar af liggen. Echter, niet alle plaatsen in de buurt zijn nabij de voorzieningen, zoals de zuidkant van het gedeelte De Balije. Dat gebied ligt op 500 meter van de bushalte en 700 meter van de winkelvoorzieningen. Dit gegeven duidt erop dat Het Centrum/De Hoven beter beloopbaar is dan Veldhuizen.



Afbeelding 11: plattegrond van Veldhuizen met oppervlaktemaat (Google Maps, 2016)

Hoge woondichtheid

Het Centrum/De Hoven

Deze buurt is het meest stedelijke deel van de subwijk Vleuterweide. Gemeente Utrecht heeft in het bestemmingsplan deze buurt als enige in Vleuterweide aangemerkt met het woonmilieu *stedelijk*. Dat betekent een relatief hoge dichtheid van huizen, en ook de aanwezigheid van gestapelde woningen (meerdere woningen op elkaar). Voornamelijk de hoekpanden van straten herbergen gestapelde woningen. Er wonen gemiddeld 6374 mensen per vierkante kilometer en er is een adressendichtheid van 1694 per vierkante kilometer.



Afbeelding 12: gestapelde woningen resulteren in een hoge woondichtheid (Van Baars, 2016)

Veldhuizen

Deze buurt is minder dichtbevolkt dan Het Centrum/De Hoven, maar de dichtheid is nog steeds vrij hoog (5658 inwoners per km²; 1463 adressen per km²). Toch wordt de buurt getypeerd in het bestemmingsplan van de gemeente Utrecht als *tuinwijk*, dat staat voor relatief veel *groen* en relatief weinig *steen*. Er zijn bijna geen gestapelde woningen, op enkele flats aan de buitengrenzen van de buurt na.



Afbeelding 13: woondichtheid is op sommige plekken in Veldhuizen gering door de laagbouw, dat veel ruimte inneemt (Google Maps, 2009)

Functiemenging

Het Centrum/De Hoven

Het centrumgedeelte kent een groot aanbod aan functies. Zo zijn er vele winkels (in totaal 15.000 m² aan vloeroppervlak), variërend van een Albert Heijn en Lidl, tot visboer en KPN-winkel. Tevens zijn er een aantal grote restaurants. Daarnaast zijn er een aantal publieke voorzieningen aanwezig, zoals een middelbare school, cultuurcampus, dagbesteding voor gehandicapten, buurtinformatiecentrum en bibliotheek. Ook is er een gezondheidszorgcentrum. Al deze commerciële en publieke voorzieningen bieden werkgelegenheid, daarom zijn ze óók met rode strepen in onderstaande afbeelding 14 aangemerkt. Daarnaast zijn er een aantal kleine

ondernemingen actief in de buurt, veelal betreft het hier een ZZP'ers. Er is ook voorziening in groen, in de vorm van speeltuinen, een voetbalveld en enkel groenstroken met bankjes. Uiteraard is het grootste deel van de wijk bestemd voor wonen. Al met al is er sprake van een hoge graad van functiemenging.



Legenda

- | | |
|-----------------|--------------------------|
| Wonen | Publieke dienstverlening |
| Commercieel | Recreatief groen |
| Onderwijs | Werk |
| Gezondheidszorg | In ontwikkeling |
| Cultuur | |

Afbeelding 14: schematische weergave van functiemenging in Het Centrum/De Hoven (Google Maps, 2016)



Afbeelding 15: voornamelijk in het centrumgedeelte van Het Centrum/De Hoven wisselen winkels op de begane grond en woningen op +1 niveau elkaar af (Van Baars, 2016)

Veldhuizen

Het voorzieningsniveau in Veldhuizen is lager dan in Het Centrum/De Hoven. De mate van functiemenging is dus kleiner. Zo is het aanbod van openbaar vervoersmogelijkheden geringer en het winkelgebied is veel kleiner in omvang en aanbod. Het winkelgebied Veldhof is alleen een lokale voorziening, terwijl het winkelcentrum in Het Centrum/De Hoven een veel groter afzetgebied heeft. Dit betekent ook dat het aantal werkplaatsen in Veldhuizen geringer is. Maar opvallend genoeg zijn er wel meer ZZP'ers met lokale ondernemingen actief in de buurt, vergeleken met de New Urbanism buurt. Dat kan te maken hebben met het feit dat Veldhuizen ouder is, zelfstandig ondernemers hebben daar langer de tijd gehad zich te vestigen. Ook is een aantal woningen zo ontworpen dat het gemakkelijk is een 'praktijk aan huis' te hebben. Het aantal scholen is in Veldhuizen ook groter, er zijn er maar liefst vier. De gezondheidsvoorzieningen zijn vergelijkbaar. Zoals respondenten aangeven, gebruiken veel bewoners van Veldhuizen de voorzieningen van Het Centrum/De Hoven.



Legenda

Wonen	Publieke dienstverlening
Commercieel	Recreatief groen
Onderwijs	Werk
Gezondheidszorg	
Cultuur	

Afbeelding 16: schematische weergave van functiemenging in Veldhuizen (Google Maps, 2016)

Traditionele stedenbouwkundige opzet

Het Centrum/De Hoven

De hoofdstructuur van de buurt wordt gevormd door groen- en waterstructuren, en verkeersradialen die op een organische manier naar het centrum lopen. De kern is een bescheiden plein, waar enkele grootschalige horecagelegenheden aan zijn gehuisvest (zie groene cirkel in onderstaande figuur). Deze structuur is geïnspireerd op de binnenstad van Amsterdam, waar de grachtengordel rondom het centrale plein de Dam is gebouwd (Vleuterweide Magazine, 2015).

Vanaf die hoofdstructuur, of met andere woorden de ontsluitingswegen, is er sprake van steeds smaller wordende vertakkingen van straten. Het is een grillig stratenpatroon en dat zich uit in korte, geknikte wegen die veelal doodlopen. Tevens zijn er vele kleine pleintjes in de buurt. Het Centrum/De Hoven kent gesloten bouwblokken. Binnen elk blok is een binnenhofje dat te bereiken is via een klein poortgebouw. Deze binnenhofjes zijn bedoeld om de auto te parkeren. In het centrumgedeelte zijn de auto's *in* de gebouwenblokken te parkeren. De auto's zijn zoveel mogelijk uit het straatbeeld gehouden om zo de openbare ruimte aantrekkelijker te maken om te verblijven (Vleuterweide Magazine, 2015).

In onderstaande afbeelding 17 zijn de paar ontsluitingswegen die breken met het traditionele stratenpatroon (kronkelige en smalle straten) in het geel aangegeven. Dit zijn allen belangrijke verkeersstraten, waar het noodzakelijk is dat deze recht in plaats van kronkelig zijn voor een goede verkeersdoorstroom. De groene cirkel geeft het centrale plein van de buurt aan, zoals dat in oud-Hollandse steden ook altijd aanwezig is.



Afbeelding 17: de traditionele stedenbouwkundige opzet met kronkelige straten is duidelijk terug te zien in de plattegrond van Het Centrum/De Hoven (Google Maps, 2016)

Veldhuizen

Het stratenpatroon van Veldhuizen is volstrekt anders opzet, zoals op te merken valt uit onderstaande afbeelding 18. Wegen zijn, op enkele uitzondering na, recht in plaats van kronkelig. Modernistisch in plaats van traditioneel. Een ontwerp van een recht stratenpatroon was gangbaar onder modernistische stedenbouwkundigen als Le Corbusier en Van Eesteren (beiden van de modernistische CIAM-organisatie). Het ontbreken van een centraal plein dat een centrumfunctie heeft, staat ook haaks op de gangbare traditionele stedenbouwkundige structuur. Er zijn wel enkele winkels, maar het aanbod is zeer gering en er is geen ontmoetingsplek in de vorm van horeca, een kerk of centraal plein.

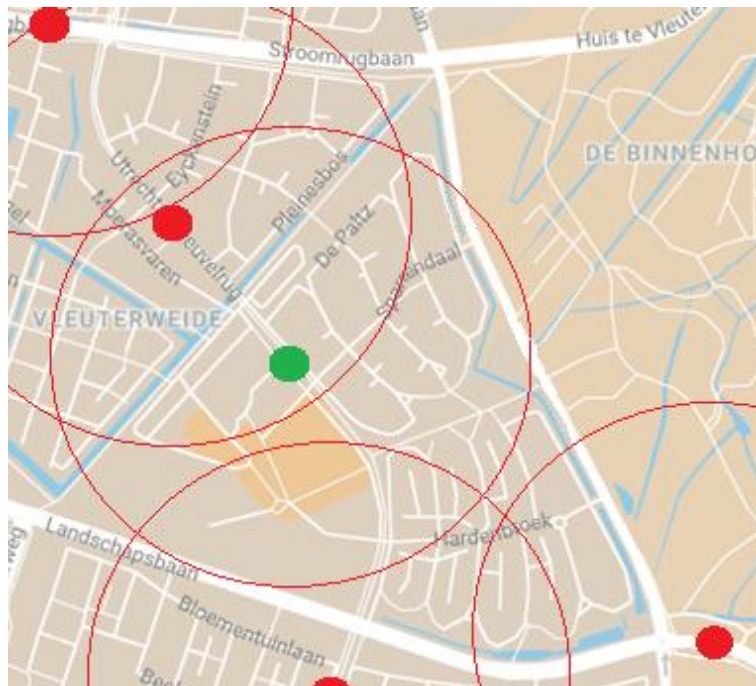


Afbeelding 18: een modernistische stedenbouwkundige opzet is terug te zien in de plattegrond van Veldhuizen (Google Maps, 2016)

Openbaar vervoer centraal

Het Centrum/De Hoven

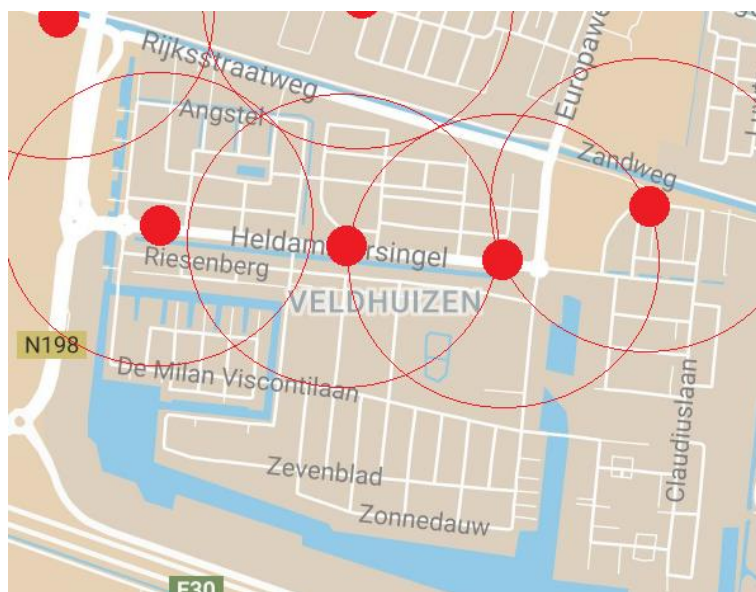
De buurt is zeer goed verbonden met het ov-netwerk. In het masterplan Leidsche Rijn was het uitgangspunt dat elk huis maximaal 400 meter van een ov-halte aflight. De cirkels in afbeelding 19 verbeelden dat criterium van 400 meter (cirkels hebben een diameter van 800 meter). Te zien is dat op enkele huizen na, alle woningen binnen een straal van 400 meter van een ov-halte liggen. En 300 meter ten noorden van de grens van Het Centrum/De Hoven ligt treinstation Vleuten. Het busstation *Vleuterweide Centrum* (groene stip) neemt een centrale rol in als grootste busstation in de omgeving. Hier is duidelijk een parallel te trekken met idee van *Transit Oriented Development* (TOD), waarbij een ov-halte een centrale plek inneemt en waaromheen wordt gebouwd. Dit is een van de ontwerprichtlijnen van New Urbanism. Het openbaar vervoer en de buurt Het Centrum/De Hoven zijn dan ook op hetzelfde moment gebouwd en opgeleverd. Krier & Kohl hebben benadrukt dat voorzieningen als winkels, openbaar vervoer en publieke gebouwen op hetzelfde moment moesten worden geopend als de woningen. Zo zou functiemenging een integraal onderdeel van de buurt zijn, in plaats van dat deze later zouden worden toegevoegd (Vleuterweide Magazine, 2015). In Veldhuizen daarentegen is een aantal functies pas later toegevoegd.



Afbeelding 19: plattegrond van Het Centrum/De Hoven met openbaar vervoershaltes en hun bereik binnen 400 meter (Google Maps, 2016)

Veldhuizen

Openbaar vervoer is aanwezig in Veldhuizen, maar niet voor elke bewoner binnen een straal van 400 meter. Dit was zoals gezegd wel het voornemen in het Masterplan (Projectbureau Leidsche Rijn, 1995). Bewoners aan de zuidkant van Veldhuizen moeten verder dan 400 meter lopen om een ov-halte te bereiken. Er is duidelijk niet *om* een ov-halte gebouwd, zoals in Het Centrum/De Hoven wel het geval was. Het openbaar vervoer is later gebouwd en opgeleverd dan de woningbouw en vormde geen centraal uitgangspunt. Er is hier dus geen sprake van *transit oriented development*. Station Vleuterweide ligt dichterbij Het Centrum/De Hoven dan Veldhuizen. Daarentegen is Veldhuizen beter aangesloten op het landelijk snelwegennet. Maar bereikbaarheid per auto heeft vanzelfsprekend geen prioriteit in het gedachtegoed van New Urbanism.



Afbeelding 20: plattegrond Veldhuizen met ov-haltes en hun bereik binnen 400 meter (Google Maps, 2016)

Auto te gast

Het Centrum/De Hoven

De smalle, kronkelige en soms doodlopende straten maken het niet aantrekkelijk voor de auto er rond te rijden. Als auto's elkaar willen passeren moet er minimaal eentje uitwijken naar een lege parkeerplek. Het aantal drempels is wel gering. Er zijn veelal parkeerplaatsen achter de huizenblokken, zodat de auto's uit het straatbeeld verdwijnen. Er is wel duidelijk te zien dat de auto *te gast* is en niet volledig in de verdrinking is gebracht: ook aan de voorkant van de woningen zijn soms parkeerplaatsen. Dit komt omdat er geleerd is van de situatie in Veldhuizen, een aantal jaar eerder. Daar werd namelijk 1 parkeerplaats per huishouden aangelegd, dat veel te weinig was voor de tweeverdieners met twee auto's. Bewoners parkeerden hun auto overal, in de berm en op het gras. Dat soort chaotische parkeertaferelen wilden ontwerpers in Het Centrum/De Hoven voorkomen. De HOV-baan die de buurt doorkruist is niet autovriendelijk. Automobilisten moeten een aantal keer de baan overstreken (kriskrassen) om van noord naar zuid te kunnen (en vice versa).



Afbeelding 21: parkeerplaatsen zijn in Het Centrum/De Hoven op de binnenhofjes, maar ook aan de voorkant van de huizen (Van Baars, 2016)

Veldhuizen

Het stratenpatroon van Veldhuizen maakt het op het oog aantrekkelijk om met de auto rond te rijden. Het is gemakkelijker om op rechte wegen te rijden dan kronkelige. Ook kan er harder worden gereden. Dat werd in het verleden dan ook veel gedaan. Maar de rechte straten zijn nu versmald doordat de stoepen zijn verbreed. Hierdoor moet er vaart worden geminderd wanneer auto's elkaar willen passeren. Ook zijn er sinds enkele jaren drempels en punaises aangelegd. Ook zijn er een aantal autovrije straten die het fietsen en lopen aantrekkelijker moeten maken (Kroeze, 2008).



Afbeelding 22: een van de autovrije straten in Veldhuizen

Eigen identiteit

Het Centrum/De Hoven

Net als de stedenbouwkundige opzet is de architectuur geïnspireerd op traditionele stijlen. Dit is een mix geworden, variërend van 17^e-eeuwse Nederlandse grachtenpanden tot en met jaren '30 woningen. Deze stijlen werden door de ontwerpers als aantrekkelijk ervaren, er is veel aandacht gegaan naar de esthetiek van de gevels. Dit gebeurde door kwalitatief goede materialen te gebruiken. Daarnaast werden de gevels zo ontworpen dat ze allemaal van elkaar verschilden, althans in de nabije omgeving. Wel is er in het kader van de esthetische waarde gelet op een gelijke raamverdeling en ook enige regelmaat gebracht in bouwhoogtes. Sommige gevelontwerpen zijn wel terug te vinden verderop in de buurt. Het verschil werd aangebracht in ornamenten, dakkapellen, schoorstenen, bouwhoogtes, etc. Het heeft de buurt een eigen identiteit gegeven (Vleuterweide Magazine, 2015). Overigens zijn esthetiek en eigen identiteit subjectieve begrippen. In de interviews zal worden gevraagd hoe bewoners hierover denken.



Afbeelding 23: ontwerp van gevelwand in De Hoven. Verschillen in bouwhoogtes en markante hoekpanden (Amvest, 2007)



Afbeelding 24: er is in Het Centrum/De Hoven veel aandacht besteed aan detaillering in de gevel, door verschillende bakstenen af te wisselen, dakkapellen en torentjes aan te brengen (Van Baars, 2016)

Veldhuizen

De architectuur van de gevels van woningen heeft in Veldhuizen minder aandacht gekregen dan in Het Centrum/De Hoven. Vele huizen zijn identiek aan elkaar en opvallende architectonische ontwerpen ontbreken. De architectuur onderscheidt zich niet van andere VINEX-buurtten. Dat terwijl Het Centrum/De Hoven wel een onderscheidend karakter heeft.

Er is wel aandacht uitgegaan naar de voorziening in groen. Het idee achter Veldhuizen was dan ook dat het een ecologisch karakter moest hebben. Waar Het Centrum/De Hoven vanuit de New Urbanism benadering is ontworpen, is Veldhuizen opgezet vanuit een ecologische benadering (Informatiecentrum Leidsche Rijn, nd). De buurt wordt dan ook omringd met parkjes en water. En ook binnen de buurt zijn er veel open plekken waar geen woningen staan, maar is groenvoorziening aangelegd. Tevens is er rekening gehouden met de grond waarop de buurt is gebouwd, deze heeft namelijk historische waarde. Hier lag namelijk de Limes, het grensgebied

van het Romeinse Rijk. Zo is er een uitsparing gemaakt in een groot appartementengebouw om de loop van de Limes aan te geven. Ook hebben een aantal straten Romeinse namen. Het ecologische aspect en de Romeinse historie kunnen als identiteit van de buurt worden gezien. Echter blijft dit subjectief. Respondenten worden hierover naar hun mening gevraagd.



Afbeelding 25: Veldhuizen is qua architectuur niet uniek ... (Van Baars, 2016)

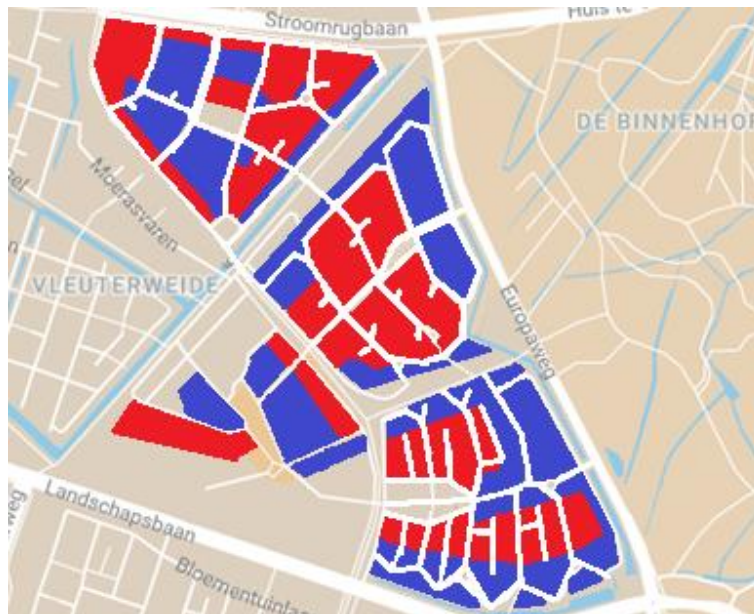


Afbeelding 26: ...maar op sommige plekken in Veldhuizen wordt wel de historie in de architectuur. Hier de uitsparing in een appartementencomplex die de loop van de Limes moet uitdrukken (Google Afbeeldingen, 2016)

Divers woningaanbod

Het Centrum/De Hoven

In het centrumgedeelte staan een aantal appartementencomplexen, die zijn vooral bedoeld voor alleenstaanden en ouderen. Deze worden ook wel meergezinswoningen genoemd of gestapelde woningen, waar eerder over gesproken is in de paragraaf over het Masterplan Leidsche Rijn. Het Hoven-gedeelte herbergt voor een groot deel eengezinswoningen, dat vooral gezinnen trekt. In het meeste noordelijke deel van De Hoven zijn grof gezegd de woningen goedkoper, richting het zuidelijke deel wordt het duurder. In het noorden zijn het voornamelijk rijtjeshuizen, in het zuiden staan ook vrijstaande panden. Er is een mix van koop, huur en sociale huur, opgedeeld in huizenblokken.



Afbeelding 27: koopwoningen zijn in het blauw uitgedrukt en huurwoningen in het rood in Het Centrum/De Hoven (Google Maps, 2016)

Veldhuizen

In het bestemmingsplan is Veldhuizen aangemerkt als ‘tuinwijk’, dat betekent dat er relatief veel eengezinswoningen zijn, met eventueel privétuinen aan voor- en achterkant. Echter zijn er ook appartementencomplexen (meergezinswoningen) aan de oost- en westrand van de buurt. Er zijn veel rijtjeshuizen. Er is mix van koop, huur en sociale huur. De prijzen zijn hier lager dan in Het Centrum/De Hoven (Funda, 2016). Op dit vlak verschillen de buurten niet sterk, gezien er *ook* een relatief uitgebalanceerde mix is van divers woonaanbod. Maar zoals uit de ruimtelijke data bleek en uit de afbeeldingen 27 en 28 moeilijk op te maken is, is de verdeling in Het Centrum/De Hoven wel beter. Zo is in Het Centrum/De Hoven circa 39% huurwoning, tegenover 61% koopwoning. In Veldhuizen is ongeveer 25% huurwoning en 75% koopwoning. Ook wat betreft van eengezinswoningen en meergezinswoningen (appartementencomplexen, studio’s) is de verdeling in Het Centrum/De Hoven gelijkertijd dan in Veldhuizen. In Het Centrum/de Hoven is dat 68% eengezinswoningen om 32% meergezinswoningen, in Veldhuizen respectievelijk 85% om 15%.



Afbeelding 28: koopwoningen zijn in het blauw uitgedrukt en huurwoningen in het rood in Veldhuizen (Google Maps, 2016)

5. Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek gepresenteerd. Het is als volgt gestructureerd: het eerste onderdeel bestaat uit de bespreking van hoe eventueel de ontwerpideeën uitwerking hebben op de voorgenomen doelen van New Urbanism (sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit). Het tweede deel bestaat uit *andere* invloeden die inspelen op de doelen. Dat zijn *achtergrondkenmerken bewoners* en *invloeden van buitenaf*. Deze worden óók besproken omdat ze dusdanig vaak door respondenten werden aangehaald gedurende de interviews, dat ze niet kunnen worden genegeerd. Dat de achtergrondkenmerken van bewoners invloed hebben op sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit was al bekend en is in het theoretisch kader aangestipt. Invloeden van buitenaf zijn niet in het theoretisch kader besproken en laten zien dat empirisch onderzoek de onderzoeker tot nieuwe inzichten kan brengen.

De ontwerprichtlijnen van New Urbanism komen niet altijd even prominent naar voren in dit hoofdstuk omdat, vooruitlopend op de conclusie, ze veel minder invloed hadden op de sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit dan verwacht. Zoals al eerder besproken in het theoretisch- en methodisch hoofdstuk kunnen de achtergrondkenmerken van bewoners (hier: demografische kenmerken) de data enigszins vertroebelen omdat ze voor een groot deel sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit verklaren. Dit geldt niet voor de invloeden van buitenaf, gezien die op beide buurten van toepassing zijn.

Het hoofdstuk bestaat uit een mix van bevindingen uit de data en theorie, om zo eventuele parallellen tussen praktijk en theorie te laten zien. In het kader van de privacy van de respondenten zijn de namen genummerd. Bijvoorbeeld '1B' betekent nummer 1 op de alfabetische namenlijst, en de 'B' staat voor 'bewoner'. De 'E' staat voor 'expert'. De namen en transcripten van de interviews kunnen opgevraagd worden bij de onderzoeker.

Een laatste opmerking: binnen een paragraaf is de structuur dat eerst de overeenkomsten (met betrekking tot sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit) tussen Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen worden besproken. Daarna wordt er binnen de paragraaf aandacht besteed aan de verschillen. Wanneer er geen overeenkomsten of verschillen zijn, worden die vanzelfsprekend ook niet besproken in de paragraaf.

5.1 Uitwerking ontwerpideeën op doelen van New Urbanism

Zoals bekend zijn de drie doelen van New Urbanism het bevorderen van sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit. In hoeverre het bevorderen middels het New Urbanism ontwerp gelukt is, wordt hieronder per doel besproken.

5.1.1 Sociale cohesie

In het theoretisch hoofdstuk is de conceptualisatie van sociale cohesie door Bolt & Torrance (2005) gebruikt. Deze structuur is hier terug te vinden, om dat deze mooi aansluit op de empirische data. Bolt & Torrance (2005) verdelen het begrip sociale cohesie in (1) een gedragscomponent, dat staat voor sociale interactie en participatie in de buurt. (2) De normen- en waardencomponent wordt hier gerelateerd aan spanningen en conflicten in de buurt, die eventueel de sociale cohesie kunnen ondermijnen. Als laatste (3) de belevingscomponent, dat gaat over de identificatie van bewoners met de buurt. Hoe meer identificatie, des te beter dat voor de sociale cohesie is.

Gedragcomponent: sociale interactie en participatie

Sociale interactie: algemene tendens in Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen

Allereerst is een opvallend verschil te zien tussen contact met directe buurtgenoten en indirecte buurtgenoten, in zowel Het Centrum/De Hoven als Veldhuizen. Het begrip *directe buurtgenoten* betekent bewoners uit dezelfde straat en/of huizenblok. *Indirecte buurtgenoten* betekent bewoners buiten die straat en/of huizenblok, binnen dezelfde buurt. Alle respondenten, met uitzondering van 17B, geven aan dat ze contact hebben met de directe buurtgenoten en dat het een gemoeidelijk karakter heeft. Daarentegen is het contact met indirecte buurtgenoten vrijwel non-existent. Duidelijk is dat bewoners enkel zicht hebben op de cohesie in hun directe woonomgeving: de straat en/of het blok. Ze zijn niet bekend met de situatie betreffende sociale cohesie elders in de buurt. Daarom zijn er óók experts gevraagd, deze hebben een bredere kijk op de buurt, ze weten wat er in de gehele buurt speelt.

Daarbij valt op dat de experts op een andere manier spreken over de sociale cohesie dan de bewoners. Waar zoals gezegd de bewoners positief zijn over het contact met directe buurgenoten en minder positief over contact met indirecte buurgenoten, zeggen experts dat er sowieso nauwelijks sociaal contact is in Veldhuizen en Het Centrum/De Hoven. Dus niet onder indirecte buurtgenoten maar ook niet bij directe buurtgenoten onderling. Hieruit blijkt dat experts óók geen volledig beeld hebben van wat er in de buurt speelt. Immers kan ervan uitgegaan worden dat bewoners de mate van het sociaal contact dat ze zelf hebben met hun directe buurgenoten beter kunnen beoordelen dan experts. Uit deze resultaten is gebleken dat de keuze om bewoners en experts beide te interviewen, de juiste was. Het enkel interviewen van bewoners of enkel experts was te beperkt geweest om een volledig beeld van sociale cohesie te krijgen. De resultaten zijn dan ook een combinatie van de input van beide groepen.

Veelgenoemde situaties die binding geven met de buurtgenoten, zijn het hebben van *kinderen*, een *hond* of het gebruik van *internet*, in zowel Het Centrum/De Hoven als Veldhuizen.

Kinderen uit de buurt ontmoeten elkaar op school, en dat brengt de ouders ook bij elkaar. 14B zegt: *‘Dan heb je de grote gemene deler heb je de kinderen op dezelfde school, dat helpt, die komen elkaar overal tegen. In het winkelcentrum, op school, en dat is hier allemaal heel dichtbij. Kinderen zijn hier wel een heel makkelijke manier om kennis met elkaar te maken.’* Andere respondenten zeggen hier niet over te kunnen meepraten, omdat ze nog te jonge kinderen hebben voor de basisschool (8B, 11B), geen kinderen (2B) of kinderen die het huis uit zijn (5B, 9B).

De hond moet worden uitgelaten buitenshuis en zo ontmoet je weleens buurtgenoten (7B, 10B, 13B, 17B). *‘Ik had op een gegeven moment honden, en ja dan merk je dat je in een keer veel makkelijker contact maakt met mensen uit je straat. Want die kom je dan tegen (...) ja dat heb ik altijd wel heel apart gevonden’* (17B).

Als laatste worden telefoons en internet genoemd als handig instrument om buurtcontact te hebben. In beide buurten hebben respondenten telefoonnummers van elkaar (5B, 7B, 9B) en/of een buurt-WhatsApp (1B, 8B, 11B, 14B). 10B gebruikt Facebook om met buurtgenoten te communiceren, 2B de app NextDoor. 14B zegt dat een internetforum in de beginperiode van Het Centrum/De Hoven nieuwe bewoners bij elkaar heeft gebracht. Er was al contact met de toekomstige buurtgenoten voordat ze er woonden: *‘Kijk met starten, en daar moet je eigenlijk internet wel dankbaar voor zijn, dat mensen als zo’n wijk gebouwd wordt, contact zoeken met lotgenoten die in dezelfde situatie zijn, toen wij het hier kochten eind 2006, was hier niks, weiland. Heel weinig van deze wijk was nog maar gebouwd, of in aanbouw. Nou er bleken allerlei internetfora te zijn dus dan ga je mensen opzoeken.’* Ook zijn er sites voor Leidsche Rijn die mensen kunnen binden, zoals www.regioleidscherijn.nl. Deze site is door 15E opgezet en heeft meer volgers dan alle websites van gemeentelijke instanties in de buurt bij elkaar. Het is duidelijk dat de jongere respondenten een app gebruiken (1B, 7B, 8B, 11B, 14B) en de oudere

niet (5B, 9B, 13B). Als laatste wordt Pokémon Go als bindmiddel tussen kinderen in de buurt genoemd (1B, 2B, 14B).

Naast dat (toekomstige) bewoners elkaar opzochten via internet, gingen ze ook samen naar de bouwplaats om te kijken hoe de bouw zich ontwikkelde. Dat gaf volgens respondenten ook een zekere sociale binding (1B, 2B, 9B, 14B). Over dat pionieren zegt 9B: *“Dat is dus 15 jaar geleden, toen we hier kwamen. Dan heb je dus zoveel contact met elkaar met alle verhuizingen en vraag je: hoe doe jij dit en hoe doe jij dat?”* Tijdens de bouw gingen er allerlei zaken niet zoals gepland en daarom besloten bewoners zich te verenigen om zo één stem te kunnen zijn tegenover de projectontwikkelaar. Het leidde tot oprichting van allerlei verenigingen, van vereniging van eigenaren tot buurtvereniging. Dit aspect wordt in de paragraaf over participatie besproken. Experts zien dat het pionieren in een nieuwe buurt tot veel cohesie in de beginperiode leidt, maar omdat het slechts tijdelijke verenigingen zijn, niet duurzaam is. Ook 1B en 14B zeggen dat contacten uit die tijd verwaterd zijn. Experts geven aan dat juist door het feit dat het nieuwe buurten zijn, er nog te weinig sociale netwerken en structuren zijn die de sociale cohesie kunnen versterken. Bijvoorbeeld in de vorm van *permanente* buurtverenigingen (4E, 6E, 12E). Volgens 4B zit Het Centrum/De Hoven wat dat betreft nog duidelijk in de opstartfase. Overigens stelt 14B dat het voordeel van pionieren in een nieuwe buurt is, dat door het gebrek aan voorzieningen, je als buurtbewoner bij wijze van spreken niet om elkaar heen kon. Zo ontmoette 14B gemakkelijker haar nieuwe buurtgenoten.

Meegaand in de redenering van een aantal respondenten heeft Veldhuizen, vergeleken met Het Centrum/De Hoven, het voordeel dat het een aantal jaar ouder is. In Veldhuizen hebben de bewoners langer de tijd gehad elkaar te leren kennen (1B, 2B, 4E, 5B). 13B zegt hierover: *“Je moet mensen heel rustig de tijd geven, dan leren die mensen elkaar kennen.”* 4E, 10B en 15E zeggen dus dat wat betreft sociaal contact in de buurt Het Centrum/De Hoven enkele jaren achterloopt op Veldhuizen. 13E vult aan: *“Veldhuizen is wat socialer, daar zie je mensen met de hond buiten lopen, wandelen. Mensen sporten. Vleuterweide [subwijk waar Het Centrum/De Hoven in ligt] niet hoor, tenminste dat is mijn indruk.”* De situatie in Veldhuizen was enkele jaren terug hetzelfde als in Het Centrum/De Hoven nu. *“Nou ja het loopt daar gewoon vier a vijf jaar achter (...) En dat zie je gewoon. Daar gebeurt exact hetzelfde als wat hier 4 a 5 jaar geleden gebeurde. (...) Als je dit onderzoek een aantal jaren geleden in Veldhuizen had gedaan had je hetzelfde resultaat gehad als wat je ongeveer nu daar hebt.”* (10B). Hier heeft een ruimtelijk kenmerk van de buurt uitwerking op sociale cohesie. Echter gaat het niet om een New Urbanism ontwerpidee, maar gewoonweg om wanneer de buurt opgeleverd is.

Sociale interactie in Het Centrum/De Hoven

Eerder werd gesteld dat respondenten positief zijn over contact met directe buurtgenoten. Die zien ze wekelijks (3BE, 14B) en soms zelfs vaker (7B). In deze buurt speelt dat buurtcontact zich voornamelijk af op de binnenhofjes. Kinderen spelen op die hofjes, zodat de ouders niet op ze te hoeven letten (3BE, 7B). Kinderen ontmoeten elkaar dus op die hofjes, en spelen nauwelijks in speeltuinen in de buurt. Sommige ouders zetten er een bankje neer en brengen tijd met elkaar door. Primair zijn die hofjes bedoeld om de auto te parkeren. Dat doen bewoners dan ook en hierna betreden ze het huis veelal vanaf de achterkant, de voordeur wordt minder gebruikt. 7B geeft aan: *“De voordeur, eigenlijk wordt die nooit gebruikt. De spinnenwebben zaten er volgens mij ook nog. Ik weet niet of het je opgevallen is.”*

Resultaat van het gebruik van die binnenhofjes is dat bewoners relatief veel contact hebben met de bewoners die ook de achterkant van hun huis aan het binnenhofje hebben. Aan de voorkant van het huis speelt zich weinig (sociaal) leven af. Hierdoor blijft het contact met de buurtgenoten aan die kant beperkt. De binnenhofjes creëren als het ware een semi-besloten gemeenschap. Andere buurtgenoten zijn vrij om naar een binnenhofje van een ander huis te gaan en daar te verblijven, het is openbaar gebied, maar dat doen mensen niet zo snel (3BE, 7B, 17B). Het is typerend dat een jarenlang slepend buurtconflict volledig langs 7B is heen gegaan, terwijl dat zich twee straten verderop afspeelde.



Afbeelding 29: toegangspoort tot binnenhofje achter de woningen (links); publiek parkje aan de voorkant van de woningen (rechts). Het buurtcontact vindt voor het grootste deel plaats op de binnenhofjes (Van Baars, 2016)

Hier botsen de ontwerpideeën van New Urbanism met elkaar. De smalle- en kronkelige straten moeten leiden tot meer sociaal contact. Immers kunnen bewoners niet om elkaar heen, en zullen ze elkaar eerder groeten. Tevens is het gemakkelijk om naar binnen te kijken wanneer de huizen direct aan de smalle straat staan, wat ook contact zou moeten bevorderen tussen de voetganger en degene die zich in het huis bevindt: *eyes on the street* (Jacobs, 2009). Maar zoals gezegd is er relatief weinig leven aan de straatkant van de huizen, door een ander aspect van het stedenbouwkundig ontwerp, de binnenhofjes. Het ene stedenbouwkundig idee ontnemt de potentiële kracht van het andere. Maar per saldo is er wel sprake van sociaal contact in de binnenhofjes onder de directe buurgenoten. Echter contact met de indirecte buurgenoten wordt bemoeilijkt wanneer het leven zich binnen de hofjes afspeelt en niet op straat.

Daarnaast blijkt in de praktijk dat bewoners stickers voor de ramen plakken of de gordijnen dichthouden om hun privacy te garanderen, aldus 2B, 7B en 6E. Alleen 14B zegt dat ze weleens door het raam de burens groet. Volgens 6E heeft hij dat nog nooit meegemaakt in de 10 jaar dat hij werkt als sociaal makelaar in Vleuten-De Meern. En 7B voegt toe: *‘‘ Heel eerlijk, ik vind het op zich niet erg als mensen naar binnen kijken, maar je schrikt je gewoon kapot. Want ze lopen hier gewoon vlak langs je ramen dus als je op de bank zit of hier aan tafel, je ziet ze niet aankomen. Dus wij hebben ze eigenlijk bijna altijd de gordijnen dicht. En dat zie je bij heel vee mensen, of dat ze hebben afgeplakt of iets.’’* 3BE en 16E hebben ook hun bedenkingen bij de kracht van kronkelige, smalle straten. Stedenbouwkundige 16E zegt: *‘Dat [Veldhuizen] is allemaal rechthoekig en strak, maar daar hebben we wel bewust een brede stoep gemaakt aan een kant en daar ontmoeten mensen elkaar ook. Daar hoeft je niet kronkelige straatjes voor te maken.’’*

Welzijnsmedewerker 12E ziet niets terug van de ten doel gestelde sociale cohesie via New Urbanism. *‘En dan zeiden ze [bewoners Het Centrum/De Hoven] na aan jaar van ik wist niet dat jullie dat deden hier! Dan denk ik echt van je komt toch buiten, je hoort toch geluiden, je ziet toch wat, dan ga je het toch vragen? Het boeit ze niet ofzo, ik weet het niet. Alsof ze de sociale contacten ofzo... ze hebben genoeg dus het lijkt echt alsof ze er geen behoefte aan hebben ofzo.’’* Ze vergelijkt de situatie met de buurten waar ze eerst werkte als welzijnsmedewerker, in Hooggraven en Lunetten (Utrecht). Ze zegt dat bewoners daar veel meer binding met elkaar hadden. Daar gingen ouders samen picknicken als hun kinderen in de speeltuin speelden, hier zitten ouders in hun eentje op hun smartphone en zit er niet meer dan een groet in.

Wat betreft traditionele stedenbouwkundige opzet zien bewoners en experts (7B, 16E) *Het Centrum* als een soort dorpskern, en *De Hoven* als een schil daaromheen. Het centrum wordt dan wel gezien als een kern, maar ondanks dat er veel moeite in de afwerking en sfeer is gestopt,

toch niet als centrale ontmoetingsplek om sociale interactie met andere buurtgenoten te hebben. Dat heeft te maken met het gebrek aan aantrekkelijke horeca. Er zijn een aantal grote restaurants, maar deze worden als sfeerloos ervaren (1B, 7B, 8B, 9B, 14B). De partner van 8B zegt dat het qua functiemenging wel goed zit, maar horeca tekortschiet: *“De winkels die er zitten zijn echt prima. Je hebt precies de winkels die je nodig hebt, de Xenos en de bibliotheek zit er. Een broodjeszaak. Maar echt die grand cafés zijn echt van de lelijke, grote, logge dingen en die staan daar een beetje hautain te zijn en leeg.”* Daarnaast zijn ze om acht uur ’s avonds dicht. Deze bevinding komt dus niet geheel overeen met de stelling van Gen & Pendola (2008), die zeggen dat een centrale kern in een buurt leidt tot meer sociale cohesie. Een kern als ontmoetingsplaats is niet voldoende, er moet wel een specifiek aanbod van aantrekkelijke functies zijn. Gebrek aan horeca die tot laat openblijft in Het Centrum/De Hoven leidt ertoe volgens 12E en 13B dat het na sluitingstijd dood is op straat. Daarentegen wordt het Maximapark, een park zo groot als de binnenstad van Utrecht en het grootste van Nederland, wel zeer gewaardeerd om samen naartoe te gaan (7B, 14B). Het park grenst direct aan de buurt.



Afbeelding 30: de artist impression van Het Centrum laat horeca als ontmoetingsplek zien, daar denken de respondenten iets anders over (Kohl Architecten, nd)

Sociaal interactie in Veldhuizen

Hier geven alle respondenten aan contact te hebben met directe buurtgenoten. De sfeer wordt als goed omschreven, sociaal en gemoedelijk (1B, 2B, 5B, 8B, 10B, 11B, 13B). De directe buurtgenoten kennen elkaar allemaal van gezicht en naam (1B, 8B, 10B). Men ziet elkaar zeker eens per week. Het contact bestaat uit minimaal elkaar groeten, aldus alle respondenten. Daarnaast wordt er weleens een praatje gemaakt, maar dat is meestal op straat (2B). Ze lopen niet bij elkaar bij wijze van spreken de deur plat (5B). Die laatste uitdrukking wordt vaak gebruikt. Maar er is zo nu en dan ook een verjaardagsfeestje waar de directe buurtgenoten ook voor worden uitgenodigd, binnenshuis (1B, 2B, 13B). Bewoners zijn daarbij tevreden met het contact, ze hebben niet behoefte aan meer gezien hun drukke, werkende en sociale leven (1B, 5B, 8B, 11B).

Opmerkelijk is dat in een aantal gevallen blijkt dat het buurtcontact precies loopt tot het punt dat de straat wordt onderbroken door een dwarsstraat. 1B zegt hierover: *“Ja eigenlijk heel gek, dat als er een straat tussen zit dat het [contact] dan ophoudt.”* En dat geeft dan ook direct de scheidslijn aan tussen de directe en indirecte buurtgenoten. Net als in Het Centrum/De Hoven is er vrijwel geen contact met indirecte buurtgenoten in Veldhuizen (1B, 2B, 5B, 8B). 8B vertelt hierover: *“Dat komt misschien ook wel een beetje door hoe de wijk opgezet is. Want je hebt natuurlijk hier de straat [steeg aan de achterkant van zijn woning] zelf, dat is het contact dat je als eerste hebt. Dat zijn tien gezinnen, tien huishoudens. En dat is misschien al voldoende om je lokale communie een beetje te vullen.”*

Wat volgens 8B ook niet stimuleert bij contact met indirecte buurtgenoten is dat volgens hem veel bewoners van Veldhuizen voornamelijk binnen leven. Zo worden ontmoetingen belemmerd. ’s Avonds is er op straat weinig te doen, en in de ochtend en ’s middags nog minder omdat de meerderheid van de bewoners aan het werk is elders, aldus 5B. 8B typeert het als een typische slaapbuurt annex forenzen buurt. Hij vergelijkt het met zijn vorige woonplek, de

binnenstad van Utrecht. *“Het is zó veel stiller hier, het is echt een beetje een slaapwijk. Overdag is er bijna niemand op straat. ‘s Avonds rond etenstijd hoor je wel wat mensen, en in het weekend is het ook erg stil. Ik ben zelf een erg buitenpersoon, we hebben vrij snel de deur open en we zitten in de tuin. Maar je merkt wel dat de mensen binnen leven. En niet op straat, dat is wel jammer.”* Overigens zijn er wel een paar respondenten in Veldhuizen die wél buurtgenoten van verderop kennen, maar dat komt omdat ze zich actief hebben ingezet voor de buurt of dat nog doen. 13B is vrijwilliger in de buurt, 9B was voorheen actief bij de buurtvereniging en 10B in het welzijnswereldje in Vleuten-De Meern. Een andere uitzondering die wordt genoemd door 1B, 10B en 11B dat ze allen een huishoudelijke hulp hebben die verderop in de buurt woont.

In Veldhuizen wordt een echte dorpskern gemist, met een centraal plein en een publiek gebouw zoals een kerk of fatsoenlijke gemeenschapsruimte (1B, 9B). En 2B voegt toe: *“Want daar [Vleuten] is het allemaal net wat knusser, en dan krijg je ook het effect van een dorpskern met een kerk en nog wat oude gebouwen.”* De partner van 1B mist het dorpsse ons-kent-ons-gevoel. Volgens 9B is het gebrek aan een centrale kern het gene wat cohesie in Veldhuizen belemmerd. Wat hem betreft is er te weinig sociale cohesie op het moment. Hij vergelijkt het met zijn vorige woonplaats, een dorp: *“Ik heb ooit in een dorp gewoond waar 3000 mensen woonden. Veldhuizen op zich is 3600 als ik het goed zeg misschien wat meer [in werkelijkheid circa 9000]. Maar in dat dorp had je 13 kroegen. In dat dorp had je een kerk, een restaurantje... je had van alles en nog wat... je had een harmoniezaal, je had een turnzaal, je had van alles en nog wat.”*

In Veldhuizen is een klein voorzieningencentrum, maar volgens bewoners is dat enkel voor praktische boodschappen. Er is geen horeca waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten. Respondenten geven aan voor horeca nu helemaal naar de binnenstad van Utrecht te moeten (1B, 8B). Dit is overigens de bedoeling van de gemeente. Want volgens 1B zegt de gemeente Utrecht: het is ook jullie stad, gebruik hem! Respondenten zijn het hier niet mee eens, je gaat niet even naar de binnenstad. Ook voor jongeren is er niks te doen (10B, 12E). *“Het is gewoon een saaie wijk voor adolescenten. Je kunt nergens een biertje drinken, alles is altijd dicht. ‘s Avonds dan.”* (8B). De gemeente Utrecht geeft geen horecavergrunning af voor Veldhuizen. Toch denken 8B, 9B en 13B, dat er meer achter zit, namelijk dat supermarkt Plus geen concurrentie wil. En dat de gemeente wil voorkomen dat er in deze kindvriendelijke buurt beschonken mensen 's nachts rondlopen.

Ondanks het gebrek aan een centraal plein waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten, wordt wel door respondenten aangegeven dat supermarkt Plus een plek is voor niet geplande, spontane ontmoetingen met burens (1B, 5B, 8B, 9B). Deze supermarkt komt in vele interviews terug en lijkt bij gebrek aan beter een centrale plek in de buurt in te hebben genomen. Maar de respondenten doen het grootste deel van hun boodschappen niet in Veldhuizen, maar in het winkelgedeelte van Het Centrum/De Hoven. Daar is meer aanbod (1B, 2B, 10B, 11B, 13B). Supermarkt Plus wordt niet als volwaardige vervanger gezien voor een centraal plein met een dorpsse sfeer. De supermarkt is gesitueerd in voorzieningscentrum Veldhof. Er zijn meerdere van dit soort voorzieningscentra in Leidsche Rijn, maar omdat ze allemaal klein zijn is het allemaal *net* niks volgens 1B: er is nergens gezelligheid of horeca. 9B zegt dat er bijvoorbeeld in De Meern slechts één kroeg is. Eventueel kan de bouw van het volwaardige Leidsche Rijn Centrum wel zorgen voor horeca in Leidsche Rijn (1B). Het belang van ontmoetingsplekken voor sociale cohesie werd al onderstreept door Verbrugge (1977): *no mating without meeting*. Daar kan een buurtapp niet aan tippen. Zoals 9B al aangaf kan het nooit écht iets worden met de sociale cohesie in de buurt zonder dat er een volwaardige ontmoetingsplek wordt aangelegd.

Net als supermarkt de Plus wordt ook buurtcentrum De Pijler niet als een volwaardig ontmoetingscentrum gezien door het merendeel van de respondenten (1B, 2B, 8B, 9B, 10B, 11B). Het brengt niet die binding voor de hele buurt, omdat er maar een selecte groep naartoe gaat, namelijk jonge kinderen en ouderen. Dit zijn veelal van mensen met een migratieachtergrond. Gezien de demografische compositie van de buurt (zie paragraaf 3.4.2) is dat een beperkt aantal mensen. Maar De Pijler trekt wel meer bezoekers dan buurtcentrum de

Weide Wereld, dat bedoeld is voor onder andere inwoners van Het Centrum/De Hoven (6E, 12E). Over die vergelijking zegt 13B: *“Ja hier is het open, mensen zijn vrolijk. Iedereen kent iedereen. En daar niet. Daar is het een sporthal en mensen komen van ver weg. De mensen die daar wonen, je ziet weinig activiteiten, in de buurt willen ze niks organiseren denk ik. Maar wel komen ze sporten”* Voor de duidelijkheid: de Weide Wereld ligt niet in Het Centrum/De Hoven, maar net daarbuiten. Er is letterlijk en figuurlijk een te hoge drempel om naar het buurthuis toe te gaan (13B). De entree ligt op de eerste verdieping, wat het niet erg toegankelijk maakt. Het is een multifunctioneel centrum met naast een buurthuis ook sportfaciliteiten, scholen en een kinderopvang. Hierdoor is er erg grootschalig waardoor het als sfeerloos wordt ervaren (17B). Het groen in de wijk en de speeltuintjes zijn een ontmoetingsplek voor kinderen en jongeren. De oudere respondenten zoeken juist het groen op om tot rust te komen (5B, 8B, 9B, 11B, 12E).

Participatie, algemene tendens in de onderzochte buurten

Zoals hierboven uiteengezet blijft het sociaal contact beperkt tot de directe buurtgenoten in beide onderzochte buurten. Dat is ook terug te zien in de (recreatieve of praktische) activiteiten die er worden georganiseerd: in de meeste gevallen zijn deze bedoeld voor de straat/huizenblok (directe buurtgenoten), niet voor de hele buurt (indirecte buurtgenoten).

Dat was anders toen de buurten net werden opgeleverd. Eerder werd al aangegeven dat bewoners samen naar de bouw gingen kijken. Ze besloten zich te verenigen om bouwtechnische zaken met de aannemer te regelen. Dat leidde tot onder andere een vereniging van eigenaren (2B), bewonersvereniging (14B), straatvereniging (10B), buurtvereniging (9B). Deze verenigingen hebben een belangrijke stempel gedrukt op de sociale cohesie in de buurten, maar op het moment van schrijven bestaan ze niet meer.

Participatie kan ook betekenen dat buurtgenoten elkaar helpen, en bewoners van zowel Het Centrum/De Hoven als Veldhuizen schromen niet elkaar hulp te vragen en te bieden, wat betreft praktische en ook emotionele hulp (1B, 2B, 3BE, 5B, 7B, 8B, 11B, 13B, 14B). Het gaat dan om het hulp verlenen aan directe buurtgenoten. Onder praktische hulp wordt dan verstaan het uitlenen van spullen als een ladder of gereedschap. Of als burens (dus die in het aangrenzende huis wonen) op vakantie zijn worden de planten water gegeven, de post verzameld of de huisdieren gevoerd. Ook hebben de respondenten altijd wel iemand in de buurt die een reservesleutel van hen heeft. Om praktische hulp wordt veelal gevraagd via de gemeenschappelijk app, onder directe buurtgenoten (1B, 8B, 11B). 7B zegt dat er in Het Centrum/De Hoven ook wordt geholpen als iemand een tijd ziek is, door erlangs te gaan om bijvoorbeeld een pan soep te brengen. In Veldhuizen worden voorbeelden genoemd van steun toen een buurman plotseling weduwnaar werd. 13B plaatst wel de kanttekening bij emotionele hulp in de buurt: *“Je moet wel zelf aangeven als je problemen hebt, buurtgenoten komen het niet uit zichzelf vragen.”*

Participatie in Het Centrum/De Hoven

In deze buurt wordt in het algemeen relatief weinig georganiseerd door bewoners, zeker als het gaat om recreatieve activiteiten. Alleen 14B zegt dat ze weleens met een aantal buurvrouwen iets leuks onderneemt, bijvoorbeeld een bingoavond. Welzijnswerker 12E zegt dat het in Het Centrum/De Hoven onmogelijk is vrijwilligers te vinden voor het organiseren en/of ondersteunen van activiteiten. De bewoners hebben daar geen tijd voor en willen zich niet committeren, gebonden zijn, aan dat soort bezigheden. 17B voegt eraan toe dat veel bewoners wel laten zien dat ze leuke intenties hebben, maar dat ze het laten afweten als ze echt in de praktijk iets moeten gaan doen. Uitzondering is de Burendag, een landelijk evenement waar mensen worden gestimuleerd om iets voor de buurt te organiseren. Op de binnenhofjes worden dan een aantal springkussens en barbecues neergezet door enkele bewoners. 17B zegt dat het elk jaar dezelfde mensen zijn die iets organiseren.

Ook worden er een aantal recreatieve activiteiten georganiseerd voor geheel Vleuterweide (de subwijk waar Het Centrum/De Hoven onderdeel van is). De organisatoren komen niet specifiek

uit Het Centrum/De Hoven. Volgens 12E en 17B is er een vaste groep ZZP'ers die bijvoorbeeld *Vinex Goes Healthy* (informatiedag over gezond leven), *Wereldkeuken* (koken voor buurtgenoten) en *ColorsConnect* (samenbrengen van mensen met diverse achtergronden) organiseren. Overigens komt *ColorsConnect* nauwelijks van de grond door gebrekkige belangstelling (17B). Dat geldt ook voor informatieavonden vanuit de gemeente of welzijnsorganisaties, waar vaak letterlijk slechts twee mensen op afkomen. In het internettijdperk zoeken mensen informatie over de buurt zelf op thuis, aldus 12E.

Wat betreft participatie met als doeleinde praktische zaken te regelen, wordt er in de marge wat ondernomen door bewoners. Zo hangen er enkele privé-camera's in de buurt, die worden beheerd door bewoners. Informatie over verdachte situaties wordt dan gedeeld met medebewoners (7B). Zoals gezegd waren er in de opstartperiode van de buurt enkele kopers- en huurdersverenigingen, maar die zijn snel weer afgebouwd omdat ze niet meer nodig waren. Volgens respondenten 14B en 17B is het contact met die mensen uit die verenigingen verwaterd. 3BE zegt dat het adagium toch vaak is *'zolang het licht en de deur het doen, hoor je mij niet klagen.'* Burgerinitiatieven zoals het opzetten van een project á la een speeltuintje of parkje, of een onderhoud- of schoonmaakactie, zijn hier tot dusver niet voorgekomen. 7B zegt dat bewoners ietwat verwend zijn en verwachten dat de gemeente dat allemaal regelt. Maar 6E vult aan: *'Dat moet je ook niet willen, want je betaalt ervoor als bewoner.'*

Participatie in Veldhuizen

Tegenwoordig wordt er voornamelijk nog weleens iets in beperkte sociale kring georganiseerd, met andere woorden voor en door directe buurtgenoten. Het bestaat dan uit een borrel of buurtbarbecue (1B, 8B, 11B). En als de drijvende kracht achter een barbecue dan wegvalt, wordt het ook niet snel door iemand anders opgepakt (1B). Die laatstgenoemde respondent zou de organisatie best op haar willen nemen, maar zegt er simpelweg geen tijd voor te hebben. Ze spreekt daarmee hoogstwaarschijnlijk voor vele andere bewoners die veel werken en een druk sociaal leven hebben.

Het is weleens anders geweest wat betreft participatie in Veldhuizen. In de beginjaren organiseerde de buurtvereniging vele buurt-brede activiteiten, zoals braderieën, Koninginnedag, Sinterklaasoptocht, circus, muzikale optredens, etc. De kartrekkers van toen zijn gestopt, en niemand heeft het overgenomen (5B, 10B). 9B was een van die kartrekkers en was na verloop van tijd niet meer gemotiveerd omdat de gemeente het organiseren van activiteiten sterk bemoeilijkte. De gemeente ging steeds meer eisen dat de activiteiten professioneel moesten worden opgezet. Hiervoor waren allerlei vergunningen nodig (9B). Hij zegt: *'Alles wat het leuk maakte, dat werd gedwarsboemd. Op een gegeven moment zijn we ook opgehouden met die braderie organiseren, omdat we verkeersregelaars nodig hadden, maar dat moesten gediplomeerden verkeersregelaars zijn. Ja van alles en nog wat, we hebben hier... het begint nu ondertussen iets anders te worden maar ze hebben het eerst kapotgemaakt en dan wordt er weer geprobeerd het opnieuw te doen. Ja die braderie, dat moest je maanden van tevoren aanvragen.'*

Ook namen steeds vaker professionals vanuit de gemeente organiserende taken over van bewoners. Dat botste enigszins omdat de professionals de buurtcontext niet kenden en tijd nodig hadden die zich eigen te maken. Tevens moesten ze het vertrouwen winnen van de bewoners (9B, 10B). Dat is stroef verlopen, en op het moment worden er minder buurt-brede activiteiten georganiseerd dan in het verleden. Zoals 10B zegt *'En tegenwoordig is dat [initiatieven van bewoners] nog geen 10 procent van wat het ooit was in de beginperiode.'* Een uitzondering van de laatste jaren zijn de buurttuintjes in het Milan Viscontipark, dat is een groot succes (10B). Maar gezegd moet worden dat deze buurttuintjes geïnitieerd en lange tijd ondersteund zijn door welzijnsorganisaties. Langzaamaan wordt het project overgedragen aan bewoners, en het moet nog blijken of het een succes blijft. 11B stelt dat weinig bewoners ervan op de hoogte zijn dat bij de gemeente Utrecht subsidie kan worden aangevraagd om activiteiten te organiseren met het doel de burens te binden. 8B weet dat als enige wel, maar geeft toe dat hij geen zin heeft te moeten

voldoen aan allerlei extra eisen die aan die subsidieverlening verbonden zijn. Hij houdt een buurtbarbecue daarom liever op beperkte schaal, waardoor zo'n activiteit ook sneller kan worden georganiseerd.

Qua participatie met praktische doeleinden is er in geringe mate sprake van buurtpreventie. 11B zegt dat er wel enkele buurtgenoten zijn die privé-camera's hebben opgehangen. Daarnaast is er gevraagd aan mensen die hun hond uitlaten of ze af en toe willen opletten op verdachte situaties (5B). Van buurtapps voor preventie wordt geen gebruik gemaakt (5B, 8B, 10B, 11B). Ook wordt er met directe burens kortgesloten wanneer ramen moeten worden gewassen, het huis moet worden geverfd of het dak vernieuwd. Men probeert dan in één keer een aannemer te laten komen die meerdere huizen onder handen neemt, om kosten te besparen (1B, 2B, 11B).

Bewoners van Veldhuizen zijn behoorlijk mondig, en schromen niet de gemeente te bellen wanneer ze iets verlangen of willen klagen over de gang van zaken, aldus 10B. 1B geeft toe dat ze ook recentelijk een klacht heeft ingediend bij de gemeente over verwaarlozing van het groen, maar dat ze eigenlijk best zelf zoiets kan oppakken. *'Ik denk dat we een beetje van de verwende categorie zijn, dat we verwachten dat alles voor ons geregeld wordt'* (1B).

Normen en waardencomponent: conflict/overlast

In de conceptualisatie van Bolt & Torrance (2005) houdt de normen- en waardencomponent in of bewoners op dezelfde manier denken over hoe een buurt leefbaar en veilig te houden. Wanneer die gedachten verschillen, kunnen er spanningen of burenruzies ontstaan tussen individuen of groepen. Dat kan de sociale cohesie ondermijnen. Want conflict drijft mensen vanzelfsprekend verder uit elkaar dan dat het ze bij elkaar brengt.

Respondenten zeggen dat het Leidsche Rijn van landelijk gebied is verworden tot een soort voorstad van Utrecht (11B, 15E, 17B). Daarmee is er ook meer stadse problematiek ontstaan. 15E zegt dat er wel het een en ander gebeurt op het gebied van criminaliteit, zoals inbrakengolven en wietkwekerijen. 16E stelt dat bewoners dan nogal verbaasd zijn over de aanwezigheid van criminaliteit, omdat ze voor hun rust kwamen wonen in Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen. Daarbij vergetend dat er in heel Leidsche Rijn al meer dan 70.000 mensen wonen. Volgens 4E is er enige stedelijke problematiek geïmporteerd uit probleemwijken als Overvecht, Kanaleneiland en Zuilen. Vele gezinnen zijn vanuit die wijken hier naartoe verhuisd, omdat ze die plekken wilden ontvluchten. Echter zegt 4E dat deze mensen zelf in een aantal gevallen onderdeel waren van de problemen daar, dus dat er voor hen niks veranderd is.

Wat ook veranderd, is dat kinderen ouder worden in de twee nieuwbouwbuurtten. Het aantal jongeren neemt toe. Dit kan problematisch zijn, vertelt 4E: jongeren brengen nu eenmaal meer problemen mee dan jonge kinderen. Er is voor hen weinig te doen, dat komt onder andere door de afwezigheid van horeca. Jongeren die zich vervelen kunnen voor overlast gaan zorgen. 9B zegt lachend dat hij niet beter weet dat kinderen hinderen zijn, en ook 13B beaamt dat. Het zijn vooral de jongeren die weinig geld hebben en het niet kunnen veroorloven op een sport- of cultuurclub te zitten (6E, 12E). Op het moment hangen er een aantal jongeren rond in Het Centrum, dicht bij de huizen. Dat heeft al voor klachten gezorgd. 4E van Jongerenwerk Utrecht (JoU) zegt dat ze een directe aanpak hiervoor hebben om overlast te voorkomen: ze betalen bijvoorbeeld het lidmaatschap voor een voetbalclub voor de jongeren. Maar als ze beginnen met overlast geven is die geste direct afgelopen. Respondenten zeggen dat vooral de jongeren met migratieachtergrond nauwelijks door hun ouders worden gecontroleerd en altijd op straat zijn (1B, 9B). Maar 9B kan zich dat goed voorstellen: *'Heel simpel: de wat kleinere huizen worden ook wel wat vaker bewoond door mensen met een wat andere etnische achtergrond. Ja, ga jij maar zoals tiener in dat huis zijn waar hele strenge regels gelden terwijl andere het wat makkelijker hebben. Die wonen daarom half op straat.'* Overigens zeggen respondenten dat er vooralsnog vrij weinig (kleine) criminaliteit is. Bijvoorbeeld vandalisme komt slechts incidenteel voor, zowel in Het Centrum/De Hoven als Veldhuizen (8B, 11B, 17B).

Conflict/overlast in Het Centrum/De Hoven

Als bewoner én plaatselijk woonexpert voor Vleuten-De Meern heeft 3BE veel signalen gekregen over irritaties met betrekking tot geluidsoverlast. Die irritaties liepen soms uit in burenruzies. Het gaat om geluidsoverlast op de binnenhofjes. Er staan zo'n 40 a 50 huizen met de achterkant aan zo'n hofje. Er spelen zoals gezegd veel kinderen daar, en ouderen brengen er ook weleens tijd door. Volgens 4E en 6E brengt die hoge woondichtheid mee dat mensen zich aan elkaar gaan irriteren. Dit onderschrijven ook Bramley & Power (2009). Zij noemen het een groot nadeel van het idee van *compactheid*: veel mensen wonen dicht op elkaar. Bewoners 7B en 14B zeggen dat je moeilijk om die mensen heen kan, wat aan de andere kant ook weer bevorderlijk kan zijn voor de cohesie. Een hoge woondichtheid lijkt dus zowel bevorderlijk voor cohesie te kunnen zijn, maar het kan ook negatief uitpakken en tot conflict leiden. Dit is een belemmering voor de sociale cohesie. In Het Centrum./De Hoven zijn er dus veel klachten over geluidsoverlast op de binnenhofjes, het geluid kan er niet weg. En eigenlijk horen de bewoners daar ook niet te zijn, want het is niet bedoeld als verblijfsruimte maar als parkeerruimte (3BE).

In één geval is de irritatie hierover volledig geëscaleerd, in de Bokkenduinenstraat. Dit incident wordt door vele respondenten aangehaald (3BE, 4E, 6E, 12E). Bewoners hadden last van de kinderen die op binnenhofjes speelden. Want zij zorgden voor geluidsoverlast en krassen op auto's. De ouders van de desbetreffende kinderen kregen ruzie met andere buurtbewoners. Sommigen maakten het leven van anderen zo zuur dat zij op een gegeven moment werden gedwongen door wooncorporatie Portaal om te verhuizen. Dat is een behoorlijk vergaande maatregel. Het was een conflict dat enkel speelde onder sociale huurders, het was zeer lokaal van aard en de rest van buurt raakte er niet in betrokken. 3BE zegt hierover: *'Je ziet dat sommige mensen wel de capaciteiten hebben om dat op te lossen samen, en sommige niet. Dan wordt het van kwaad tot erger (...) het is een extreme situatie dat mensen echt blijven kiezen voor hun gelijk in plaats van hun geluk zeg ik dan maar, de confrontatie blijven opzoeken.'* Vele instanties (Jongerenwerk Utrecht, Welzaam, Buurtteam, politie, etc.) hebben zich meer dan twee jaar met conflict beziggehouden, dat op het moment van schrijven zo ongeveer ten einde is gebracht.

Conflict/overlast in Veldhuizen

In Veldhuizen zijn er weinig spanningen of conflicten. Er worden slechts wat voorbeelden genoemd over de situatie wanneer buurtgenoten zonder gemeenschappelijk overleg een kozijn in een afwijkende kleur schilderen (1B, 10B). Dat ligt bij sommigen gevoelig omdat de eenheid in architectuur dan wordt doorbroken. En 1B spreekt van spanningen die er zo nu en dan bestaan tussen jongeren met een Nederlandse achtergrond en jongeren met een migratieachtergrond in de buurt. Maar dat blijft volgens haar binnen de perken. 6E en 9B vullen aan dat het wat dat betreft beter gaat dan in het verleden, doordat welzijnsorganisatie Welzaam er werk van heeft gemaakt conflicten te voorkomen. Maar er is wel weinig contact tussen de jongeren met aan de ene kant Nederlandse achtergrond en aan de andere kant jongeren met een migratieachtergrond. Dat aspect wordt verder uitgelicht in de paragraaf over diversiteit.

Belevingscomponent: ruimtelijke- en sociale identificatie

De belevingscomponent gaat hier over de identificatie met de buurt, in ruimtelijke zin. Sociale identificatie, of een bewoner zich thuis voelt tussen medebewoners, is impliciet hierboven reeds besproken.

Allereerst is opvallend dat bewoners (2B, 5B, 7B, 8B, 10B, 11B, 14B, 15E) van beide buurten zichzelf in het algemeen niet als Utrechter zien, maar eerder als bewoner van het dorp De Meern (ligt naast Veldhuizen) of het dorp Vleuten (ligt naast Het Centrum/De Hoven). Terwijl beide buurten, net als de dorpen, binnen de gemeentegrenzen van Utrecht vallen. Alleen 1B en 13B voelen binding met het *oude* Utrecht. Maar zoals gezegd identificeert de meerderheid van de respondenten zich met de lokale omgeving. Dat de band met Utrecht niet zo sterk is heeft volgens de geïnterviewden niet zozeer iets te maken met of het dichtbij of ver weg ligt, maar met het

gegeven dat ze er oorspronkelijk niet vandaan komen (1B, 4E, 13B, 15E, 17B). Respondenten en vele bewoners uit wijk 10 (Vleuten-De Meern) in Leidsche Rijn komen uit alle landstreken. Wijk 10 was onderdeel van de gemeente Vleuten-De Meern, voordat deze gemeente werd ingelijfd bij de gemeente Utrecht in 2001. 6E stelt: *“Je krijgt ook mensen van een andere streek, andere steden. Dus dat is niet alleen maar ons Utrechters meer. Ook mensen uit Twente, mensen uit Groningen, verschillende plekken.”* Het van oudsher Utrechtse deel, wijk 9, wordt wel voor een groot deel bevolkt door oorspronkelijke Utrechters (6E, 7B, 15E). Zie voor de ruimtelijke indeling van het projectgebied Leidsche Rijn het hoofdstuk ‘Gebiedsbeschrijving’.

Identificatie met Het Centrum/De Hoven

3BE denkt dat bewoners door het unieke ontwerp van Het Centrum/De Hoven zich goed met hun buurt kunnen identificeren. Hij spreekt ook uit eigen ervaring want hij is naast woonexpert ook bewoner geweest van de betreffende buurt. Hij vraagt zich hardop af: *“Wat brengt dat nou, die speelse indeling? Ik hoor daar van bewoners wel positieve reacties over. En die parallel zie ik ook bij mij als bewoner, het wordt door bewoners ervaren als speels, een stukje nostalgie, terug in de tijd.”* Toen hij er woonde, ervoer hij dat buurtgenoten best wel trots waren op Het Centrum/De Hoven, dat het een deel van hun identiteit werd. Hierdoor voelden directe burens onder elkaar meer verbondenheid. Dit is geheel in lijn met de wetenschappelijke inzichten van Suttles (1968), Brandes Gratz & Mintz (1998) en Ennen (2004): een buurt met een unieke identiteit zorgt voor een gevoel van eigenaarschap omdat het een unieke waarde heeft, dit kan het gemeenschapsgevoel weer versterken op haar beurt. 3BE zegt dat het niet uit maakt hoe je je als buurt onderscheidt, als je je maar onderscheidt. *“En dat mensen hun eigen omgeving als onderscheidend ervaren, pittoresk bijna, dat speelt hier ook in mijn optiek. Dus het is niet alleen de indeling die daar iets mee doet, maar het is ook de beleving van de bewoners dat ze anders wonen dan andere mensen.”* De neotraditionele architectuur wordt door alle respondenten, ook die uit Veldhuizen, gewaardeerd. Dat betekent wel dat de woningen er relatief duur zijn, omdat ze populair zijn op de woningmarkt. 1B zegt over de neotraditionele architectuur: *“Mensen uit Oog in Al gingen daar [Het Centrum/De Hoven] ook kijken. Wel grappig om te zien dat die stijl kennelijk trekt, of de opzet. Ik kan me wel voorstellen dat mensen daar een beetje verliefd op raken, op die wijk. Aan de andere kant, als ik erdoorheen ga, vind ik het vrij massaal. De variatie is wel heel erg leuk., kan je ook aanspreken.”* Op de vraag of neotraditionele architectuur niet nep is, antwoordt 2B: *“Weet je, al eeuwenlang hebben ze natuurlijk gejat van elkaar. Je hebt ook neoclassicisme, dat is ook volledig ge-ent op de Griekse klassieke stijl.”*

Identiteit van een buurt kan ook worden onderverdeeld in een dorps- of stedelijke identiteit. New Urbanism kiest echter voor een combinatie van de twee: dorps- cohesie en stedelijke woon- en voorzieningsdichtheid. Het Centrum/De Hoven wordt aangeprezen met dorps- gemoedelijkheid (Amvest, 2007) maar staat in het bestemmingsplan (gemeente Utrecht, 2016b) aangeduid als meest stedelijke gebied van subwijk Vleuterweide. 17B vindt ondanks het streven naar dorps- gemoedelijkheid in Het Centrum/De Hoven, deze buurt toch heel anders qua karakter dan het échte dorp Vleuten. Daar is volgens hem bijvoorbeeld het dorps- verenigingsleven veel uitgebreider: als voorbeeld noemt hij dat vader en zoon nog samen in een harmonieorkest zitten. Hij voegt eraan toe: *“Tot daar [spoorlijn Utrecht-Den Haag] is het allemaal nog redelijk een oud dorp, maar daarna kom je al heel snel in de VINEX en dan merk je meteen een andere sfeer, mensen zijn veel meer op zichzelf.”* Overigens ziet hij in Het Centrum/De Hoven wel de dorps- rust qua verkeersdrukke. En zo zijn er meerdere respondenten die er niet over uit zijn of de buurt nu een dorps- of stadse identiteit heeft (7B, 15E).

Identificatie met Veldhuizen

Ook bij Veldhuizen is het niet duidelijk of het nu een dorps- of stads- karakter heeft. Dit onduidelijke karakter staat identificatie met de buurt volgens respondenten in de weg (1B, 5B, 8B, 11B). Zoals gezegd hebben bewoners van Het Centrum/De Hoven ook niet duidelijk voor ogen of hun buurt nu een dorps- of stedelijke identiteit heeft, maar vanwege de unieke

architectuur is identificatie met die buurt toch gemakkelijker (3BE). Die speciale architectuur ontbreekt in Veldhuizen. Respondenten zien Veldhuizen noch als stad, noch als dorps, maar als een vaag tussengebied. Als een suburb, het gene waar de New Urbanisten zo tegen ageerden. Respondenten voelen zich in ieder geval geen onderdeel van de stad Utrecht (1B, 8B, 9B, 10B). En 11B stelt: *'Het is een buitenwijk, niet landelijk, maar ook niet echt stedelijk. Echt er tussenin. Het is VINEX, het is echt een buitenwijk van een stad. Je hebt hier toch een wat meer dorps karakter, je zit duidelijk niet in het centrum van Utrecht. Het is ook niet zo druk als in het centrum van Utrecht. Je kan hier gratis parkeren, je hebt wel ruimte. Maar je woont ook niet in een dorp van 1100 inwoners, dat is ook wel duidelijk'*. 16E, die geen bewoner is, zegt dat ze juist die variant tussen stad en dorp als charme van Veldhuizen en eigenlijk van heel Leidsche Rijn ziet. Dat monumentale boerderijen afwisselen met kassen en nieuwbouw. 9B vindt daarentegen dat deze vage, onsamenhangende stedenbouwkundige structuur direct leidt tot gebrekkige samenhang tussen bewoners onderling.

Maar het feit dat Veldhuizen qua stedenbouw ruim is opgezet met veel voorziening in groen, wordt wel gewaardeerd. 9B zegt dat het een van de meest ruim opzette VINEX-wijken in Nederland is. Dat wordt dan wel ervaren als enigszins typerend voor Veldhuizen (5B, 9B). Tevens vinden respondenten het leuk dat er iets terug te zien is van de Romeinse historie van dit gebied. Dit is echter een leuke extra, het wordt niet ervaren als typisch Veldhuizen (8B, 11B).

De architectuur van Veldhuizen leidt dus niet tot ruimtelijke identificatie (1B, 2B, 8B, 11B). Volgens de partner van 1B is het typisch VINEX-jaren '90 architectuur, en duidelijk gebouwd om snel aan de vraag op de woningmarkt te voldoen. Het wijkt niet af van het gemiddelde (8B). 9B vindt het jammer dat merendeel van de huizen platte daken heeft. Wat hem betreft mochten de daken er wel wat klassieker uitzien, met schuine daken en dakkapellen. In die zin kijken de bewoners van Veldhuizen enigszins jaloers naar Het Centrum/De Hoven (1B, 2B, 8B, 9B, 10B).

5.1.2 Diversiteit

Een ander belangrijk doel van New Urbanism is het creëren van diversiteit. Hieronder wordt verstaan (1) dat er een groep mensen met diverse achtergronden in de buurt woont. Daarnaast (2) is het de bedoeling dat deze mensen met diverse achtergronden met elkaar in contact komen, sociale interactie met elkaar hebben (Talen, 2008). Want alleen verschillende mensen naast elkaar zetten is niet voldoende. Onderstaande paragraaf is dan ook uitgesplitst naar dit tweeledige doel: in hoeverre is er wel of geen sprake van een diverse buurt? En in hoeverre is er wel of geen sociale interactie tussen mensen met diverse achtergronden?

Wel of geen diverse buurt (1)

Om te bepalen in hoeverre er sprake is van een buurt die bestaat uit bewoners met diverse achtergronden, oftewel een diverse buurt, wordt er gekeken naar de demografische compositie. Er wordt niet gekeken naar sociaaleconomische kenmerken van bewoners, immers is op basis daarvan een vergelijkbare referentiebuurt (Veldhuizen) geselecteerd en is het logischerwijs te verwachten dat wat betreft er weinig verschillen in diversiteit te vinden zullen zijn. Onderstaande data zijn vanzelfsprekend niet vergaard gedurende de interviews, maar ontleend aan WistUData (gemeente Utrecht, 2016a).

<i>Demografische kenmerken</i>	Bron	Jaar van datameting	Het Centrum/De Hoven	Veldhuizen
<i>Inwoneraantal</i>	WistUdata	2016	6735	9462
<i>Leeftijd</i>	WistUdata	2016		
0-11 jaar (%)	“	“	26,1	20,0
12-17 jaar (%)	“	“	5,4	10,0
18-24 jaar (%)	“	“	4,0	6,4
25-34 jaar (%)	“	“	17,2	9,4
35-54 jaar (%)	“	“	33,4	38,8
55-64 jaar (%)	“	“	5,9	7,0
65-ouder (%)	“	“	8,0	8,5
<i>Geslacht</i>	WistUdata	2016		
Man (aantal en %)	“	“	3295 (48,9)	4695 (49,6)
Vrouw (aantal en %)	“	“	3442 (51,1)	4767 (51,4)
<i>Herkomst</i>	WistUdata	2016		
Nederlandse achtergrond (%)	“	“	76,8	70,0
Westers, niet-Nederlandse achtergrond (%)	“	“	7,6	8,8
Marokkaans (%)	“	“	4,4	7,3
Turks (%)	“	“	2,1	2,9
Surinaams en Antilliaans (%)	“	“	3,6	5,3
Overig niet-westers (%)	“	“	5,4	5,6
<i>Huishoudsamenstelling</i>	WistUdata	2016	2590	3505
Alleenstaand (aantal en %)	“	“	674 (26,0)	856 (24,4)
Paar zonder kinderen (aantal %)	“	“	594 (22,9)	746 (21,3)
Paar met kinderen (aantal en %)	“	“	1104 (42,6)	1604 (45,8)
Eenoudergezin (aantal en %)	“	“	199 (7,7)	290 (8,3)
Overige (aantal en %)	“	“	19 (0,7)	9 (0,2)

Gemiddelde huishoudgrootte (aantal personen)	“	“	2,7	2,8
---	---	---	-----	-----

Toelichting op demografische kenmerken bewoners:

- Qua *leeftijd* is te zien dat bewoners in Het Centrum/De Hoven gemiddeld genomen circa een jaar of zeven jonger zijn dan de bewoners van Veldhuizen. Dat is in lijn met dat Veldhuizen ook circa zeven jaar eerder is opgeleverd. De bewoners die er toentertijd introkken waren van dezelfde leeftijd en zaten in dezelfde levensfase als de bewoners die zeven jaar later in Het Centrum/De Hoven gingen wonen. Deze stellingname is terug te zien aan de procentuele omvang van de groep van 25-34 jaar, die in Het Centrum/De Hoven groter is (respectievelijk 17,2% tegenover 9,4%). En de daaropvolgende groep 35-54 jaar is in Veldhuizen dan weer groter (38,8% tegenover 33,4%). Dat is ook te zien aan de groep kinderen van 0-11 jaar, die in Het Centrum/De Hoven groter is dan Veldhuizen (26,1% om 20,0%). En de oudere kinderen/jongvolwassenen groep is dan weer groter in Veldhuizen. In Het Centrum/De Hoven wonen vooral (hele) jonge kinderen. Over het algemeen zijn er dus veel stellen met kinderen. Eerst werd Veldhuizen weleens omschreven als de *kraamkamer van Utrecht* (8B, 9B). Nu is dat Het Centrum/De Hoven. 10B vertelt: *‘Op een gegeven moment werden er geloof ik nou misschien zeg ik het nog netjes, maar volgens mij werden er wel zes baby’s per week geboren op een gegeven moment.’*

- Qua *herkomst* wonen er in Het Centrum/De Hoven relatief gezien meer mensen met een Nederlandse achtergrond dan in Veldhuizen. Indachtig het gedachtegoed van New Urbanism, het bevorderen van diversiteit, gaat dit feit in tegen de verwachtingen. Op dit vlak maakt New Urbanism het niet waar. Dit kan te maken hebben met de populariteit van de buurt en de huizenprijzen die daaraan te relateren zijn. Dit wordt hieronder in de paragraaf besproken.

- Qua *huishoudsamenstelling* komen de buurten sterk overeen. Het merendeel, 2/3 bestaat uit paren met kinderen, of paren zonder kinderen die waarschijnlijk nog kinderen gaan krijgen. De eengezinswoningen en de rustige omgeving maken deze buurten aantrekkelijk om kinderen groot te brengen. De alleenstaanden en eenoudergezinnen zijn in beide buurten in de minderheid.

- Wat betreft *geslacht* komen de buurten eveneens sterk overeen. Dit is logisch gezien meer dan 2/3 van de huishoudens uit een echtpaar bestaat, waarschijnlijk meestal man en vrouw (afgaande op het feit dat het kinderrijke buurten zijn). Dit houdt de verdeling tussen geslachten in evenwicht.

Uit deze data ontstaat het beeld dat beide buurten relatief homogeen zijn: in de zin dat de meerderheid een Nederlandse achtergrond heeft, werkend is en een goede opleiding heeft. In feite wordt het algemene beeld van een typische VINEX-wijk bevolking door het CBS (2016a) bevestigd. In dezelfde publicatie van het CBS staat dat VINEX-wijken relatief welvarend en kinderrijk zijn. De bovenstaande schets gaat over de meerderheid van de bewoners, maar niet iedereen. Er wonen ook minderheden, zoals mensen met migratieachtergrond, ouderen en mensen met een lage opleiding. Maar zoals gezegd zijn dit kleine minderheden, van een diverse buurt kan niet worden gesproken. Zowel in Het Centrum/De Hoven als Veldhuizen niet. De demografische compositie van de buurten zijn geen afspiegeling van de meer diverse Nederlandse samenleving (CBS, 2016b).

Het volgende komt niet uit de bovenstaande tabel, maar is wel relevant met betrekking tot diversiteit. Betreffende *woonvoorkeuren* is duidelijk te zien dat bewoners (3BE, 7B, 14B, 17B) van Het Centrum/De Hoven voor hun buurt hebben gekozen vanwege de karakteristieke architectonische stijl. Die voorkeur komt nog helderder naar voren als blijkt dat er voor deze specifieke stijl ook meer moet worden betaald. Want de huizenprijzen zijn er hoog door de grote populariteit van deze neotraditionele architectuur. Dit trekt welvarende mensen aan, die het zich kunnen permitteren voor deze stijl te kiezen. Dit komt de diversiteit van Het Centrum/De Hoven

niet ten goede. Een andere overweging, het gedachtegoed van New Urbanism, speelden geen rol in de keuze voor Het Centrum/De Hoven. Respondenten waren er namelijk niet mee bekend. Ze hebben dus niet gekozen voor de *idealen* (of daar daadwerkelijk sprake van is moet zich hier nog uitwijzen) van een hechte buurtgemeenschap is, een diverse bewonerspopulatie of duurzame mobiliteitsmogelijkheden. Maar ondanks dat ze niet op de hoogte waren van het gedachtegoed, zouden ze er alsnog wel naar kunnen handelen. Indien ze door het stedenbouwkundige kenmerken worden beïnvloed: de vraag waar het in dit onderzoek om draait.

Diversiteit in Het Centrum/De Hoven

In de beleving van de respondenten (3BE, 7B, 14B) is de buurt behoorlijk homogeen, zoals uit bovenstaande cijfers ook al bleek. Het zijn zoals gezegd voornamelijk tweeverdieners met jonge kinderen, een Nederlandse achtergrond, een goede opleiding. 7B schetst de demografische compositie van de buurt als volgt: *“Over het algemeen, vooral hier dit stukje in De Hoven zijn allemaal van die yuppen, van die tweeverdieners, jonge gezinnen. En Vleuterweide [sub-wijk] zie je weinig anders eigenlijk. Je hebt een paar stukjes inderdaad... dat er dan sociale huur tussen zit. Dat maakt een beetje diversiteit. (...) als je hier de Albert Heijn in loopt ja het is allemaal wit. En dat vind ik ook weleens jammer, het is alleen maar ... als je hoort van...als ik kijk bij Lana [dochter van 7B] kijk op de kinderopvang, het zijn allemaal witte kindjes, er zit geen diversiteit in de wijk. Tenminste te weinig, niet zoals de gemiddelde Nederlandse samenleving eigenlijk is.”* Dat vindt ook 14B soms jammer, ze hoopt niet dat haar kinderen het normaal vinden dat iedereen rijk en hoogopgeleid is. En dat ze in de toekomst niet té veel waarde hechten aan materie en geld, want ze ziet wel dat buurtgenoten daar nogal mee bezig zijn. Ze spreekt van *keeping up with the Joneses*, met andere woorden dat buurtgenoten tegen elkaar aan het opbieden zijn wat betreft de nieuwste spullen. Dat laatste zien ook 6E en 10B. Daarnaast weet 14B dat het de bedoeling was volgens de VINEX-nota dat er in VINEX-buurtten een afspiegeling van de Nederlandse bevolking zou komen te wonen. Dat is volgens haar verre van gelukt.

Die homogeniteit is volgens 14B te wijten aan de hoge huizenprijzen in Het Centrum/De Hoven. Die kosten zijn hoog omdat ze zoals gezegd geliefd zijn, het is een kwestie van vraag en aanbod en daardoor wordt de prijs opgedreven. De woningen waren sowieso al prijzig omdat de productiekosten relatief hoog waren. De detaillering in de gevels is ambachtswerk en dat is tegenwoordig zeer kostbaar. Alleen tweeverdieners met een goede baan (en dus vaak hoge opleiding) kunnen zich hier een huis veroorloven. Zelfs tijdens de economische crisis van 2008 zijn de prijzen hier niet gedaald. De huizen bleven toen ook makkelijk verkoopbaar. 7B zegt: *“Ja je merkt het ook inderdaad, Het Centrum/De Hoven is gewoon het populairste stukje in Vleuterweide. Is qua prijsniveau ook weer net een stukje hoger. Ligt net een stukje hoger dan in de andere buurten hier in Vleuterweide.”* Ook de prijzen voor huurwoningen in de vrije sector, waaruit de buurt voor een groot deel bestaat, liggen relatief hoog (7B).

Afwijkend van het patroon van *yuppen met kinderen* zijn de oudere mensen, die voornamelijk wonen in appartementen in Het Centrum gedeelte. Er staan aan de oostkant van het De Hoven gedeelte nog enkele appartementencomplexen, die aantrekkelijk zouden kunnen zijn voor ouderen. De rest van de buurt bestaat voornamelijk uit eengezinswoningen. Die huizen zijn vrij groot met veel trappen, dat ongunstig is voor oudere mensen. 14B zegt dat de buurt in feite niet aantrekkelijk is voor ouderen, enkel voor gezinnen met jonge kinderen: er zijn alleen maar speeltuintjes, voor oudere mensen en ook adolescenten is er weinig te doen. De homogeniteit wordt een kleine mate doorbroken door de aanwezigheid van een kleine groep mensen met migratieachtergrond en mensen met een lager inkomen. Die laatste groep woont in de sociale huurwoningen die Portaal verspreid aanbiedt over Het Centrum/De Hoven. Als laatste woont er een groep verstandelijk gehandicapte mensen, die op verschillende plekken in de buurt een woning toegewezen hebben gekregen, via de stichting ABRONA.

Diversiteit in Veldhuizen

Veldhuizen wordt door respondenten ook als homogene buurt gezien, maar iets mindere mate dan Het Centrum/De Hoven (1B, 2B, 5B, 8B, 9B, 10B, 11B). Dit komt niet overeen met de verwachtingen op basis van het gedachtegoed van New Urbanism. De woningen zijn niet zo duur als in Het Centrum/De Hoven, simpelweg omdat ze minder kosten om te bouwen (goedkoper materiaal, eenzijdig ontwerp) en minder populair op de huizenmarkt zijn. Dit heeft hier geresulteerd in een iets meer diverse bewonerscompositie. Veldhuizen kent ook een behoorlijk aantal vrije sector huurwoningen, zij het minder dan in Het Centrum/De Hoven. Maar deze zijn hier wel goedkoper. Ook zijn er sociale huurwoningen. Het aanbod van sociale huurwoningen en (goedkope) vrije sector huurwoningen trekt mensen met een lager inkomen en mensen met migratieachtergrond aan. Aan de oost- en westrand van de buurt en naast winkelcentrum Veldhof wonen oudere mensen in appartementencomplexen. 9B merkt wel op dat hierdoor er iets te duidelijk een verschil in de grootte van huizen terug te zien is, en dus in de portemonnee van de bewoners. Die verschillen moeten niet te groot zijn om jaloezie te voorkomen. 6E zegt: *’En als je gaat kijken naar de wijk, dan zitten er heel veel hoogopgeleiden hier en tweeverdieners. Maar ook tegelijkertijd heb je sociale huurwoningen, mensen die laagopgeleid zijn. Of in de uitkering zitten of alleenstaand zijn’*. 2B en 11B merken wel dat de verschillen in huizen direct te zien is vanaf de straat. Naast het feit dat huizen er zelf anders uitzien, zijn de voortuinen van huurhuizen veelal slechter onderhouden dan van koophuizen.

Sociaal contact tussen bewoners met diverse achtergronden

In beide buurten zijn bewoners somber gestemd over het contact tussen mensen met andere achtergronden. Want dat is er namelijk vrijwel niet. Er wordt in deze paragraaf dan ook geen onderscheid gemaakt tussen de twee buurten, want op dit vlak zijn de verschillen tussen de twee buurten te verwaarlozen.

Stap 1 in het New Urbanism gedachtegoed is het bij elkaar *zetten* van diverse soorten mensen door diverse woningen aan te bieden. Stap 2 is het bij elkaar *brengen* van diverse soorten mensen, ze met elkaar verbinden. Volgens 3BE is stap 2 wel een erg grote stap. Hij gelooft er niet in dat het ontwerp van de buurt dat kan afdwingen, uit eigen ervaring: *’Als je zegt van dat was opzet van dat plan om die mensen bij elkaar te laten komen, iedereen samen te laten leven in een omgeving, en voornamelijk die sociale cohesie te laten oppakken, ja dat zie ik dan niet. ’*

In de praktijk is stap 1 feitelijk al mislukt in Het Centrum/De Hoven. Zoals duidelijk is geworden, kan uit de data worden opgemaakt dat het een homogene buurt betreft. En zo wordt het ook ervaren door bewoners (7B, 14B). Dit bemoeilijkt vanzelfsprekend het contact tussen verschillende soorten mensen, want het merendeel van de bewoners verschilt niet zo veel van elkaar. Maar in de marge zijn er wel een aantal kleine minderheden. Maar ook het sociaal contact tussen die minderheden en de meerderheid is gering, aldus bewoners en experts. Dit is niet in lijn met wat New Urbanist en academicus Kunstler (1993) zei: zo lang je mensen met diverse achtergronden bij elkaar zet, zullen ze contact met elkaar hebben. De bevindingen hier zijn eerder in lijn met het idee van *living apart together*: mensen met diverse achtergronden leven in de nabijheid van elkaar, maar wel in hun eigen leefwereld en hebben weinig sociale interactie met andere groepen (Jupp, Akers-Douglas & Sainsbury, 1999: 16).

Zoals uit paragraaf 5.1.1 bleek, is er wel contact tussen directe buurtgenoten, zowel in Veldhuizen als in Het Centrum/De Hoven. Deze mensen wonen vaak in een blok dat uit dezelfde soort huizen bestaat, de mix is niet zó fijnmazig dat letterlijk sprake is van koophuis – huurhuis – koophuis – huurhuis, om en om (3BE). Het zijn dus blokken met huurwoningen en blokken met koopwoningen. Met als resultaat dat huurders met huurders omgaan en kopers met kopers (3BE, 14B, 17B).

Toch speelt niet alleen deze geografische afstand tussen de blokken, want deze afstanden zijn nog steeds gering als de gebouwenblokken naast elkaar gebouwd zijn: je hoeft slechts de straat over te steken en je bent er. 3BE zegt dat hij als koper, en de overburen als huurders, geografisch

gezien slechts acht meter van elkaar vandaan woonden, maar psychologisch mijlenver van elkaar verwijderd waren. Ze leven een volstrekt ander leven en hebben weinig gedeelde interesses, normen en waarden. 2B zegt het typerend: *'Maar al die mensen die daarachter in de huurhuizen wonen, daar heb ik geen idee van wie dat zijn. We hebben hier in de straat een idee van wie er wonen, maar dan houdt het echt op.'* En 14B stelt: *'Dus dat zijn allemaal koophuizen en dat verandert wel in het buurtje en per blok de sfeer.'*

Zoals gezegd ziet het merendeel van de bewoners het niet rooskleurig in wat betreft diversiteit: stedenbouw dwingt geen sociale interactie tussen bewoners met uiteenlopende achtergronden af (5B, 9B). En daaraan voegen ze toe dat de samenleving dusdanig verhardt en polariseert, waardoor dat alleen maar een nog lastigere opgave zal worden (3BE, 4E, 6E). Zie voor een verdere bespreking van die ontwikkelingen in de maatschappij de paragraaf *Invloeden van buitenaf*. 9B voegt eraan toe dat je niet moet ontkennen dat voor mensen nu eenmaal geldt: soort zoekt soort. Dat sluit aan bij de kritiek van Cabrera & Najaran (2013: 428) op New Urbanism. Zij spreken van *homophily*, oftewel mensen hebben de natuurlijke neiging om vooral contact met gelijksoortige en gelijkgestemde andere mensen te zoeken.

Ook 5B zegt dat bewoners helemaal niet zitten te wachten om te mixen met mensen met een andere achtergrond. Verschillende respondenten vragen zich daarom af of je die mix wel wilt hebben. 7B zegt: *'Maar nee ik moet ook eerlijk zeggen want dat werkt gewoon ook niet. Want uiteindelijk is het toch soort zoekt soort, niet lullig bedoeld of verkeerd.'* Ook 1B zegt dat het moeilijk kan zijn op twee geheel andere psychologische leefwerelden met elkaar te verenigen, te overbruggen. Zij zegt hierover: *'En dat merken wij al met onze oppas oma, het is een fantastische vrouw, echt geweldig lief, maar zij zit in zo'n andere wereld. Ook omdat zij financieel zo weinig te besteden heeft, waardoor haar wereld er heel anders uit ziet. Zij gaat niet op vakantie, ze gaat niet uit eten, ze gaat niet winkelen hier of daar. Ze gaat niet een weekendje weg. Dus op een moment... we vertellen wel over dingetjes die we doen, maar het zijn twee compleet andere werelden. En daar heb je toch weinig... wij hebben in dat geval de kinderen wat ons bindt., maar je hebt weinig dingen gemeenschappelijk. En daardoor wordt het contact ook beperkt. En ik denk dat we hier in de straat een meer homogene eenheid vormen, dat we over het algemeen wel gelijkgezind zijn, ook qua inkomensniveau. Mensen gaan wel op vakantie, mensen hebben gemiddeld 1,5 auto voor de deur staan. Dat is allemaal wel gelijk. En dan merk je wel dat het contact, in ieder geval het contact met directe burens (...) Dat is er wel meer op een moment dat je wat meer gelijkgestemd bent''*. 7B zegt iets soortgelijks: *'Je wilt gewoon niet als je een heel mooi duur vrijstaand huis hebt, wil je niet zo'n sociaal huurwoningje naast je hebben zitten. Het zijn toch net een ander slag mensen. Die denken gewoon anders over dingen. Ja dat is prima, maar het is ook fijn als je het een beetje met elkaar kan vinden denk ik. In ieder geval dezelfde ideeën hebt over dingen.'* Deze verhalen zijn in lijn met de sociale scheiding die ook wordt gesignaleerd in het SCP-rapport *Gescheiden Werelden?* (2014b). Hierin wordt gesteld dat vooral langs de scheidslijn opleidingsniveau, dat samenhangt met leefstijl en inkomen, er een kloof in Nederland is en dat die steeds groter wordt. Ook Wilkinson (1996) zegt dat te grote verschillen in opleidingsniveau en leefwereld het sociaal contact onderling kan belemmeren.

Ondanks dat het erop lijkt dat het creëren van diversiteit niet zo succesvol is in Het Centrum/De Hoven, en ook niet in Veldhuizen, zijn er ook enkele lichtpuntjes. Zo is er in buurthuis De Pijler volgens 6E en 13B wél contact tussen mensen met Nederlandse achtergrond en mensen met migratieachtergrond. Daarnaast zijn scholen als de Pantarijn en het Amadeus Lyceum behoorlijk gemengd en loopt dat qua sociale interactie ook door elkaar (8B, 12E). Dit past bij het idee dat functiemenging, waarbij de functies voor een breed palet aan soort mensen aantrekkelijk is, wel degelijk enige impact kan hebben op diversiteit (Cabrera & Najaran, 2013: 428)

Ook stelt 3BE dat het mixen volgens hem in Het Centrum/De Hoven in ieder geval geen *negatieve* uitwerking heeft gehad, maar gewoonweg *geen* uitwerking. Wat betreft spanningen en

conflicten stelt hij dat er slechts spanningen *binnen* groepen (zoals sociale huurders) en niet *tussen* groepen (zoals tussen sociale huurders en kopers) zijn. Een ander aspect dat positief is van mixen wordt door 4E naar voren gebracht: namelijk dat het mixen van mensen met een hoge en lage sociaaleconomische status automatisch betekent dat de concentratie van mensen met een lage sociale economische status elders zou kunnen afnemen, zoals in Overvecht. Uit de theorie (Rankin & Quane, 2002; Bruinsma, Pauwels, Weerman, Bernasco, 2013) blijkt veelal dat concentratie van mensen met een lage sociaaleconomische status leidt tot een versterking van sociale problematiek in die buurt. Deze problemen lijken minder grootschalig wanneer de mensen lage en hoge sociaaleconomische status bij elkaar worden gezet. Dat lijkt althans het geval in de twee buurten die in dit onderzoek onder de loep zijn genomen.

5.1.3 Duurzame mobiliteit

New Urbanism probeert door middel van de ontwerpideeën te promoten dat bewoners eerder lopen, fietsen, het openbaar vervoer gebruiken en de auto vaker laten staan. Kortom, dat hun mobiliteitsgedrag positief wordt beïnvloed. Want de drie eerstgenoemde transportmodi zijn duurzamer (lees: beter voor het milieu) dan de auto.

Loopgedrag

In beide buurten wordt veel gelopen, voornamelijk voor recreatieve doeleinden (5B, 7B, 8B, 11B, 14B). Voor praktische doeleinden, bijvoorbeeld boodschappen doen, wordt amper gelopen in beide buurten.

Het Centrum/De Hoven wordt aantrekkelijk ervaren om in recreatieve zin te bewandelen, door de architectuur en het speelse stratenpatroon (3BE, 7B, 14B, 15E). De afstanden zijn goed te overbruggen te voet (7B, 14B, 17B). Het stratenpatroon is gunstig om te belopen, zoals New Urbanism voorschrijft (Saelens & Handy, 2008). Veldhuizen wordt ook als aantrekkelijk ervaren om te belopen, maar om andere redenen. Namelijk het vele groen in de buurt en het feit dat er een aantal autovrije straatjes aanwezig zijn. Deze kunnen worden gebruikt om door te steken, waardoor de loopafstanden korter worden (5B, 11B). De buurten worden dus beide op hun eigen manier beoordeeld wat betreft loopbaarheid, in positieve zin. Duidelijke verschillen in loopgedrag tussen de buurten zijn niet waargenomen.

Er kan hier dus niet worden geconcludeerd dat de traditionele stedenbouwkundige opzet in Het Centrum/De Hoven het loopgedrag significant bevordert, gezien er óók in Veldhuizen veel gelopen wordt. Dit is opvallend gezien deze buurt volgens 9B een van de meest ruim opgezette VINEX-buurten van Nederland is en twee keer zo groot in oppervlakte vergeleken met Het Centrum/De Hoven. Dat er geen verschil in loopgedrag is gevonden, hoeft trouwens niet te betekenen dat er helemaal geen positieve uitwerking uitgaat van de traditionele stedenbouwkundige opzet met kronkelige straatjes en steegjes. Maar in dit onderzoek is het verschil met de referentiebuurt gewoonweg te klein om te onderscheiden.



Afbeelding 31: het groene karakter van Veldhuizen maakt het voor bewoners aantrekkelijk er te lopen (Google Afbeeldingen, 2016)

Naast het recreatief wandelen kunnen mensen ook vanuit praktische overwegingen lopen, bijvoorbeeld om naar buurtvoorzieningen te gaan.

Dit gebeurt in beperkte mate in zowel in Het Centrum/De Hoven als Veldhuizen (1B, 5B, 8B, 9B, 11B). Respondenten geven aan dat er veelal grote weekboodschappen worden gedaan en dat het daarvoor logistiek gezien praktischer is de auto te pakken. Ook al is het slechts 300 meter verderop (14B). Er worden weekboodschappen gedaan omdat ze te weinig tijd hebben om elke dag kleine boodschappen te doen. Dit doet het eventuele effect van de traditionele stedenbouwkundige opzet verbleken. 14B zegt wel dat ze buurtgenoten kent die speciale bolderwagens hiervoor hebben gekocht om bij het doen van boodschappen niet de auto te hoeven pakken. De bewoners van Veldhuizen maken veelal gebruik van voorzieningen in het winkelcentrum van Het Centrum/De Hoven en lopen daar niet naartoe, dat vinden ze toch te ver weg. Dit is in lijn met de bevinding van Frank & Pivo (1994), dat een hoge mate van functiemenging leidt tot minder autogebruik. Of omgekeerd: minder functiemenging leidt tot meer autogebruik. Bewoners zullen dan eerder te gaan lopen. Dit aspect bevestigt het idee van New Urbanism: een hoge mate van functiemenging, met andere woorden een groot aanbod aan voorzieningen, bevordert loopgedrag en reduceert autogebruik.

Fietsgedrag

Er zijn geen verschillen gevonden met betrekking tot fietsgedrag tussen de twee buurten. Door een groot aantal respondenten in beide buurten wordt veel gebruik gemaakt van de fiets (1B, 5B, 7B, 8B, 10B, 14B, 15E, 17B). De geïnterviewden geven dan ook aan tevreden te zijn over de fietsinfrastructuur. Tevens zijn de afstanden volgens hen per fiets goed te overbruggen. Ewing & Cervero (2010) gaven al aan dat het fietsgedrag kan worden gestimuleerd door een gunstige fietsinfrastructuur waarbij niet overbodig lange afstanden hoeven te worden afgelegd. Deze goede fietsinfrastructuur is in beide buurten aanwezig waardoor er geen verschillen zijn gevonden in fietsgedrag.

Betreffende fietsgebruik in het geval dat respondenten naar andere plekken gaan, *buiten* de buurt, is men minder positief over de infrastructuur (1B, 12E, 14B). Dat komt voornamelijk door het Amsterdam-Rijnkanaal, dat tot dusver een grote barrière vormt tussen de buurten en de binnenstad van Utrecht. Er zijn wel een aantal bruggen maar daarvoor moet je behoorlijk omfietsen (14B). Overigens is er goede hoop want begin 2017 wordt de Dafne Schippersbrug opgeleverd, die zorgt voor een extra fietsverbinding met de oude stad. Alleen 5B stelt dat ze weleens recreatief gaat fietsen in de buurt en directe omgeving, de overige respondenten doen dit enkel om praktische redenen. Dit geldt voor beide buurten.

Openbaar vervoergebruik

Er is geen specifiek verschil in mate van openbaar vervoergebruik gevonden tussen de buurten. Wel komt duidelijk uit de interviewdata naar voren dat de voorkeur voor bus of trein per buurt verschilt. Bewoners van Het Centrum/De Hoven prefereren de trein boven de bus. En vice versa hebben bewoners van Veldhuizen een voorkeur voor de bus in de plaats van de trein. Een verklaring hiervoor wordt verderop in de tekst gegeven. Overeenkomstig tussen de buurten is dat bewoners veelal het openbaar vervoer geen gelijkwaardig alternatief vinden voor de auto. De auto blijft het meest geliefd, vooral voor woon-werkverkeer en wekelijkse boodschappen (7B, 8B, 9B, 11B, 17B). Tan, Koster & Hoogerbrugge (2013) geven aan dat het openbaar vervoer pas als gelijkwaardig alternatief voor de auto wordt gezien wanneer het niet meer tijd in beslag neemt en de gebruikerskosten lager zijn. Wat betreft tijdsinbeslagname geven respondenten duidelijk aan dat het gebruik van openbaar vervoer vooralsnog véél meer tijd kost dan de auto (2B, 7B, 10B).

Openbaar vervoergebruik in Het Centrum/de Hoven

7B zegt dat ze ziet dat de buslijn slecht wordt gebruikt, er stappen weinig mensen in en uit. Dat

er weinig mensen uitstappen is te relateren aan het feit dat Het Centrum/De Hoven bijna aan het eind van buslijn 28 ligt. Dat er weinig mensen vanuit Het Centrum/De Hoven instappen ligt er waarschijnlijk aan dat bewoners niet zo te spreken zijn over de bus. 7B en 17B gebruiken de bus naar eigen zeggen nooit. Wat meespeelt is dat station Vleuten op een steenworp afstand van Het Centrum/De Hoven ligt. De trein doet er vanaf station Vleuten 5 minuten over om op Utrecht Centraal te komen, en de bus vanaf daar een klein half uur. Als bewoners het plan hebben naar een andere plek binnen Leidsche Rijn te gaan, pakken ze eerder de auto of de fiets dan deze buslijn (14B, 17B).

Dientengevolge is de trein dan ook populairder om te gebruiken dan de bus onder respondenten (7B, 14B, 16E, 17B). Tegenwoordig stopt er elk kwartier een sprinter. Maar als 7B moet kiezen tussen trein en auto, is ze duidelijk: *“Sorry. Nee terwijl het [treinstation] voor mij heel dichtbij is. Dus op zich is het wel fijn maar naar verhouding vind ik het nog best prijzig, dan denk ik kan ik net zo goed de auto pakken. Of ik nou parkeerkosten moet betalen in de stad of een treinkaartje moet kopen, dat verschil, het loopt niet zoveel uiteen zeg maar. ”*

Openbaar vervoergebruik in Veldhuizen

In Veldhuizen is juist de bus geliefd en de trein via station Vleuten niet (1B, 6E, 8B, 11B). Dit heeft alles met de ligging te maken: Veldhuizen ligt verder weg van station Vleuten dan Het Centrum/De Hoven, en de bus doet er minder lang over dan vanaf Het Centrum/De Hoven om in het centrum van Utrecht te komen (20 minuten). 10B en 13B gebruiken nooit het openbaar vervoer. De trein wordt ook niet als praktisch ervaren omdat het alleen een sprinter betreft (1B, 2B, 5B). 2B gebruikt alleen het openbaar vervoer omdat ze geen andere keuze heeft, als ze een auto had, had ze die gepakt.

Autogebruik

New Urbanism probeert aan de ene kant de eerder besproken transportmodi te promoten, zodat aan de andere kant er het autogebruik zal afnemen. Er wordt een alternatief geboden voor de auto. Overigens is New Urbanism niet expliciet anti-auto, maar probeert de stroming autogebruik wel subtiel te ontmoedigen met bijvoorbeeld smalle en kronkelige straten, waar (hard) rijden lastig is.

Echter wordt dit voornemen belemmerd door het feit dat er in Het Centrum/De Hoven veel tweeverdieners wonen. Beiden hebben een auto nodig hebben voor woon-werkverkeer, dit speelt trouwens ook in Veldhuizen (1B, 7B, 8B). Mensen zijn hier komen wonen omdat de ligging zo centraal in Nederland is. De buurten liggen gunstig ten opzichte van vele steden in de Randstad, en daar is veel werkgelegenheid. De snelweg ligt vlakbij en daardoor kunnen deze steden gemakkelijk per auto bereikt worden (1B, 7B, 8B, 9B, 11B, 14B). Omdat de bewoners een druk werkend en sociaal leven hebben doen ze vaak een keer in de week grootschalig boodschappen, waarvoor ze de auto pakken. Ook al zijn die winkels om de hoek (7B, 11B, 13B, 14B, 17B). In het geval er kleine boodschappen worden gedaan pakken ze wel de fiets of gaan lopen. In heel Leidsche Rijn is parkeren gratis, dat het autogebruik in ieder geval niet ontmoedigd volgens de partner van 8B. Ridder & Strak (2005) stellen dat het autogebruik in Veldhuizen het hoogste van Utrecht is. Dat heeft er volgens 2B, 8B en 10B mee te maken dat er in het begin geen aanbod van openbaar vervoer was, waardoor bewoners noodgedwongen een auto hadden. Ze raakten gewend aan het comfort en zodra het openbaar vervoer werd opgeleverd, bleven ze de auto gebruiken.

1B, 10B en 11B zeggen dat auto onmisbaar is wanneer je in Leidse Rijn woont. 8B voegt eraan toe dat de doelstelling uit het Masterplan Leidsche Rijn (Projectbureau Leidsche Rijn, 1995) om het autogebruik te beperken, niet van de grond gekomen is: *“Het is echt mislukt. Ja dit is echt een buurt waar je een auto nodig hebt om ergens anders heen te kunnen (...) Ik denk dat het de doelgroep is, want het zijn allemaal gezinnen en je hebt de logistiek van je kinderen wegbrengen, kinderen naar de kinderopvang, dan door naar je werk elders, op de terugweg doe je de weekboodschappen en je haalt de kinderen weer op. Dat doe je niet op de fiets. ”* Door de opzet

van een aantal kleine voorzieningencentra met een beperkt winkelaanbod, moet je meerdere voorzieningscentra (per auto) aan doen wil je specifieke producten kopen. De partner van 1B zegt hierover: ‘*Ik heb zoiets van dat ik dat alleen op zaterdag doe en dan alles in één keer, sleutel laten maken, wasmachine halen, weet je wel, dan moet je toch even je rondje maken.*’ Met een kleine baby is een bus ook niet praktisch. 9B vindt het vreemd dat in een wijk (Vleuten-De Meern) waar baby’s bij de vleet worden geboren, er verwacht werd dat bewoners de fiets zouden pakken. 9B: ‘*Die Pampers zo noem ik het maar, die grote pakken, die spreken genoeg tot te verbeelding om te bedenken van dat [auto laten staan] kan helemaal niet.*’

Autogebruik in Het Centrum/De Hoven

Respondenten ervaren wel dat autogebruik enigszins subtiel ontmoedigd wordt door de stedenbouwkundige opzet. Zo vindt 17B het lastig door de buurt te rijden, zeker gezien alle doodlopende straten. 7B zegt dat ze niet midden in het De Hoven gedeelte zou willen wonen gezien de straten daar nog smaller en kronkeliger zijn dan aan de rand, waar zij zelf woont. 7B denkt dat je er met de auto nauwelijks uit kan komen. Er zijn veel eenrichtingsverkeerstraten en/of je kan elkaar alleen passeren wanneer een auto gedeeltelijk uitwijkt naar een parkeerplaats of stoep. Dit komt overeen met wat Scheepers et al. (2013) aangaven: dat doodlopende straten, en smalle straten met eenrichtingsverkeer, het autogebruik in de buurt kunnen reduceren. Daarnaast wordt de HOV-baan die Het Centrum van De Hoven scheidt als een obstakel gezien voor auto’s door 7B, 12E, 16E, 17B. Je moet namelijk die baan meerdere keren oversteken om van noord naar zuid te kunnen (en van zuid naar noord). Er is wel altijd meer dan genoeg parkeerplek in Het Centrum/De Hoven, want er zijn zowel aan de voorkant als achterkant van de huizen parkeerplekken. Het feit dat de winkels om de hoek zijn betekent niet dat bewoners er lopend heen gaan, omdat ze meestal groots inslaan. 7B en 14B geven toe dat de auto ook vaak uit gemak wordt gebruikt. Dat de afstand best met de fiets had kunnen worden afgelegd.



Afbeelding 32: de HOV-busbaan die Het Centrum/De Hoven doorkruist, wordt als zeer hinderlijk voor het autoverkeer gezien door respondenten (Van Baars, 2016)

Autogebruik in Veldhuizen

Uit antwoorden van de respondenten kan worden opgemaakt dat het iets gemakkelijker is om met de auto te rijden door Veldhuizen dan door Het Centrum/De Hoven. De straten zijn in Veldhuizen recht en lang. Echter zijn ze wel vrij smal waardoor je veel vaart moet minderen wil je een tegenligger passeren (2B, 8B, 11B). Alleen op de Heldammersingel (hoofdweg) kan er behoorlijk doorgereden worden, wat ook heeft geleid tot een aantal ongelukken (6E, 13B). Het aantal parkeerplekken was in het verleden gemiddeld 1,1 per huishouden, wat veel te weinig was voor het grote aantal tweeverdieners. Daarom is dat in de loop van de jaren aangepast verhoogd door meer parkeerplaatsen aan te leggen. De meeste boodschappen worden door bewoners verderop in het centrumgedeelte van Het Centrum/De Hoven gedaan, waarvoor de auto wordt gebruikt (1B, 2B, 8B, 11B).

De partner van 8B heeft niet het idee dat er getracht wordt het autogebruik te ontmoedigen, en ze hoopt ook niet dat dat gaat gebeuren. Ze is gehecht en gewend aan de auto. Dat geldt voor meer bewoners van Veldhuizen, zegt 10B. Want het openbaar vervoer was er in het begin niet en daarom waren mensen gedwongen een auto te kopen, ze hadden het niet voor het kiezen. Toen het openbaar vervoer er was waren bewoners zo gewend aan de auto dat ze die bleven gebruiken, dat werd ook door Ridder & Strak (2005) aangekaart.

Het is volgens de bewoners een forenzen buurt, vrijwel niemand werkt in Veldhuizen of directe omgeving (1B, 2B, 5B, 8B). Vaak zelfs niet in Utrecht, maar elders in de Randstad, zoals in Den Haag, Rotterdam en Amsterdam. “’s Morgens om acht uur dan staat de rotonde vast, en daar ook. Want de ene helft wil naar binnen om de kindertjes te brengen en de andere helft eruit wil om naar het werk te gaan” (8B). Duidelijk is geworden dat de auto hier voor velen hier nog de *heilige koe* is.

5.2 Uitwerking van andere factoren op de doelen van New Urbanism

Vóór de datavergaring was al bij de onderzoeker bekend dat de mate sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit niet *alleen* verklaard kunnen worden door het ruimtelijke ontwerp van een buurt. Andere factoren, *demografische achtergrondkenmerken van bewoners* en *invloeden van buitenaf* spelen een grote rol. Nu blijkt dat, vooruitlopend op de conclusie, de stedenbouwkundige kenmerken van New Urbanism nauwelijks een uitwerking hebben, wordt de verklarende kracht van de achtergrondkenmerken van bewoners en invloeden van buitenaf zo niet nog groter.

De *achtergrondkenmerken van bewoners* en hoe deze in relatie staan tot sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit, zijn reeds besproken in het theoretisch hoofdstuk. Het was bekend bij de onderzoeker dat deze factoren voor een groot deel sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit verklaren.

De *invloeden van buitenaf*, zoals de polarisatie van de samenleving of inmenging van welzijnsorganisaties in de buurt, zijn niet eerder besproken. Echter werden deze facetten door respondenten vaak aangehaald. Het toont direct de meerwaarde van semigestructureerde interviews aan: door een (semi) open houding kunnen nieuwe inzichten worden opgedaan. Inzichten die voor de start van de empirische dataverzameling weinig aandacht van de onderzoeker kregen.

De focus van het onderzoek lag zoals gezegd niet op de uitwerking van de achtergrondkenmerken van de bewoners en invloeden van buitenaf op sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit. Dat soort relaties zijn al talloze malen aan onderzoek onderworpen. Zie voor overzichten van dit soort studies rapporten van Sociaal Cultureel Planbureau (2002, 2014) en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2015). Maar nu blijkt dat de verklarende kracht van New Urbanism tegenvalt, is het onderzoek niet compleet wanneer er geen aandacht wordt geschonken aan de verklarende factoren achtergrondkenmerken van bewoners en invloeden van buitenaf. Ze worden zo vaak aangekaart door respondenten dat deze factoren simpelweg niet genegeerd kunnen worden.

5.2.1 Achtergrondkenmerken bewoners

Achtergrondkenmerken van bewoners hebben invloed op gedrag met betrekking tot sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit. Dat is al gebleken uit wetenschappelijke literatuur en blijkt nu ook uit de input van de respondenten. De achtergrondkenmerken zijn als veelgenoemde thema's door de respondenten naar voren gekomen. Deze achtergrondkenmerken hebben een grote verklarende kracht. In een kwalitatief onderzoek als deze kan echter niet

worden uitgedrukt *hoeveel* verklarende kracht deze invloedsfactoren hebben op sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit.

Deze aangehaalde thema's door respondenten zijn uitgesplitst naar leeftijd en burgerlijke staat; werk, inkomen en opleidingsniveau; woonvoorkeuren; verhuisgedrag; sociaal netwerk elders.

Het kenmerken *leeftijd en burgerlijke staat* valt onder demografische achtergrondkenmerken. Zoals eerder aangegeven kan het verschil in demografische compositie tussen de twee buurten *in theorie* verstoring werken, het selectie-effect kan optreden. Immers zijn ze wat betreft demografische compositie niet aan elkaar gelijkgeschakeld. Echter blijkt uit paragraaf ... dat ze qua compositie per toeval *in praktijk* weinig van elkaar verschillen. Het selectie-effect blijft dus gering. De factor *werk, inkomen en opleidingsniveau* is een hier een sociaaleconomisch kenmerk. De buurten verschillen daarin nauwelijks van elkaar. Maar de onderzoeker achtte het toch relevant te schetsen wat de algemene uitwerking van deze factor op sociale cohesie kan zijn. De overige achtergrondkenmerken zijn niet te scharen onder demografische of sociaaleconomische kenmerken, maar hebben wel in zijn algemeenheid invloed op sociale cohesie, diversiteit en/of duurzame mobiliteit.

Leeftijd en burgerlijke staat

In de twee buurten is het aantal jonge kinderen hoog, en het aantal ouderen laag. Dat is niet bevorderlijk voor de sociale cohesie aldus Frieling (2007: 19). Die zegt dat bewoners met de leeftijd tussen de 18-30 jaar scoren lager wat betreft sociale cohesie vergeleken met bewoners van boven de 30 jaar. Vooral oudere mensen, mede door hun beperkte mobiliteit, zijn meer aangewezen op de buurt wat betreft sociaal contact (Van Beckhoven & Van Kempen, 2002). Dat leidt ertoe dat de sociale cohesie in de twee buurten relatief beperkt is. Dat onderschrijven ook de experts, die zeggen dat in andere buurten waar zij gewerkt hebben de cohesie sterker was (6E, 12E, 15E).

Ouders van kinderen scoren ook relatief laag in de twee buurten op sociale cohesie omdat ze simpelweg geen tijd hebben voor buurtcontact. Ze zijn bezig met het opvoeden van de kinderen, het maken van carrière en proberen ook nog een sociaal leven (vaak op een andere plek) te onderhouden (4E, 6E, 7B, 8B, 11B, 15E, 17B). Hierover zegt 12E: *'Maar iedereen die ik spreek is druk, druk, druk. Ja geen tijd, druk, druk, druk. Wat? Waarmee dan? Ja van alles, kinderen, je merkt echt er wonen hier echt heel veel jonge kinderen.'* Ze voegt eraan toe dat er de meeste kinderen worden geboren van alle buurten in heel Nederland. Of dat klopt in onbekend, maar het zijn er veel. Ook in Veldhuizen worden veel kinderen geboren (8B, 9B). 9B zegt over de situatie in de begintijd van Veldhuizen: *'Mensen waren bezig met laat ik zeggen mee te maken hoe het was in een nieuw huis te wonen, kindertjes, en weet ik wat allemaal. En dan heb je geen tijd om met de rest van de wijk ook wat te doen'*. Eerder werd genoemd dat het hebben van kinderen juist ook als een soort bindmiddel kan werken, omdat ze samen spelen en de ouders samenbrengen (Frieling, 2009: 18). Maar dat weegt hier klaarblijkelijk niet op tegen de hoeveelheid tijd en aandacht die het opvoeden van de kinderen en werk vergt. Dat ten koste gaat van buurtcontact.

12E snapt, uit eigen ervaring, wel dat de sociale cohesie daarom niet zo sterk is: *'En eerlijk, als ik... ik kom hier zelf niet vandaan, ik kom van een dorpje. Maar je merkt wel de oude generatie dat die wel behoefte hebben aan contact en mekaar opzoeken enzo. Ja ik ken al m'n burens, naast me en daarnaast, dat rijtje. Maar verder... het is niet eens zo ver. Ik ken ze niet en ik heb ook geen behoefte om ze te leren kennen. Ik heb er niet eens tijd voor. Ik werk en heb kleintjes (...) Ik heb het al druk genoeg, moet er nog mensen erbij leren kennen. Dus ik denk dat zo'n idee [van meer sociale cohesie] hier ook ... vooral jonge mensen, die hebben kleintjes, die moet naar school die moet naar voetbal. Die moet naar dit, die moet naar dat. Je bent heel blij als je even op de bank ligt en de kinderen even op bed liggen en je even niks kan doen. Denk ik hoor, zo denk ik tenminste. Dus ik kan me voorstellen dat zo'n buurtje ook zo denkt.'* 10B voorspelt dat de sociale cohesie wel beter wordt wanneer bewoners wat ouder worden: *'Hier heb je natuurlijk*

de jeugd die hier geboren is, nou die zitten... of die net geboren waren, die zitten nu rond de leeftijd dat ze erop uit trekken en weggaan en hun eigen leven gaan leiden zeg maar. En ouders meer tijd hebben de burens op te zoeken. Ze hebben een tijdje gewoon heel erg op zichzelf geleege, met hun gezinnetje en noem maar op. ‘

Zeker aan het begin van een loopbaan moet er hard gewerkt worden, en het merendeel van de bewoners in Het Centrum/De Hoven staat aan het begin van een werkcarrière. Volgens 6E wonen er dan ook veel *sleutelkinderen*: kinderen die een sleutel om hun nek hebben hangen om zelf de deur open te kunnen doen, aangezien de ouders aan het werk zijn. Wel kan gezegd worden op basis van data uit sectie 5.1.2 en interviews dat bewoners in Veldhuizen net een paar jaar ouder zijn, en hun kinderen ook. Door dat leeftijdsverschil houden ze volgens 10B meer tijd over voor buurtcontact, immers zijn ze verder in hun carrière en hoeven iets minder hard te werken. Daarnaast zijn de kinderen ouder en hoeft er minder intensief voor hen te worden gezorgd omdat ze meer onafhankelijk zijn. Zoals 3BE het verwoordt: *‘Dat heb je overal denk ik, dat gezinnen om hun persoonlijke situatie een bepaald gedrag vertonen, heeft niks met de buurt te maken.’*

De compositie van de leeftijden maakt ook uit voor de duurzame mobiliteit. Zo stelt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2015: 38) dat mensen op middelbare leeftijd relatief weinig lopen en fietsen vergeleken met kinderen/jongeren en oudere mensen, daarentegen gebruiken ze vaker de auto. Bewoners van Het Centrum/De Hoven zijn gemiddeld jonger, waardoor je minder autogebruik zou verwachten. Echter zijn er in de praktijk geen verschillen tussen de buurten gevonden wat betreft autogebruik. In het rapport staat ook dat gezinnen vaker lopen en fietsen dan alleenstaanden. Maar gezien de verschillen wat betreft huishoudsamenstelling tussen de twee buurten klein zijn, kan hier ook geen verschil in (duurzame) mobiliteit worden gevonden.

Werk, inkomen en opleidingsniveau

In beide buurten werkt het merendeel van de bewoners, aldus 1B, 5B, 7B en 14B. Dit gegeven belemmert de sociale cohesie omdat mensen door de week een groot deel van de dag weg zijn, en 's avonds te moe om er nog op uit te gaan (1B, 5B, 8B), dit wordt door Frieling (2007: 19) bevestigd. Wat betreft opleiding zegt 8B: *‘Als je kijkt naar de hoger opgeleide mensen, die hebben eigenlijk meer hun eigen wereldje’*. Hij zegt dat zijn buurtgenoten uit Zuilen, die een lagere opleiding hebben gevolgd, veel meer sociaal contact met elkaar in de buurt hebben.

10B zegt dat bewoners hoogopgeleid zijn en mondig zijn, daarom snel de gemeente bellen wanneer ze iets verwachten of een klacht hebben. Dit betreft participatie met een praktisch doeleinde en kan bevorderlijk zijn voor sociale cohesie. Maar in de praktijk blijken dat vaak individuele, en geen collectieve, acties te zijn (1B, 10B). 10B en 14B zeggen dat de verwachtingen over het algemeen hoog zijn: wanneer iemand een buurtactiviteit organiseert moet het van hoge kwaliteit zijn en het liefst niks kosten. De onmogelijke verwachting luidt dan ook: als je het doet, doe het dan goed (en gratis). *‘Zeg maar gewoon, de grootste generatie die in deze wijk woont is enorm verwend. Het is een enorm verwend... het zijn 40'ers nu ongeveer. Naar de 50 toe, zeg maar. Die opgegroeid zijn in een tijd dat sociaal heel veel kon, er werd van alles georganiseerd in die tijd. Sociale culturele centra werden in de jaren '70 uit de grond gestampt. Een generatie die gewend is om op een gegeven moment een keer per jaar op vakantie te gaan minimaal. Het is een generatie die gewend is als er iets nieuws op de markt komt, dat ze het kunnen kopen. Dus het is een enorm verwend generatie’* (10B).

Woonvoorkeuren

Een van de belangrijkste redenen voor respondenten om in Het Centrum/De Hoven of Veldhuizen te wonen is de ligging (1B, 7B, 8B, 10B, 11B, 14B). De buurten zijn gunstig in het midden van Nederland gesitueerd, vlakbij de snelweg. Velen werken elders in de Randstad. Daarom is het autogebruik hoog in de buurten. Veel bewoners hebben een auto en gebruiken 'm ook (1B, 7B, 13B, 14B, 15E, 16E). Dit staat het streven naar duurzame mobiliteit in de weg.

Een andere reden om hier te wonen is het ontvluchten van de drukke stad en het rustig laten opgroeien van de kinderen (1B, 5B, 13B, 16E). Ook kwamen er enkele bewoners uit achterstandswijken als Overvecht en Zuilen, om de sociale problematiek daar te ontvluchten en hier een nieuw leven op te bouwen (4E, 15E, 16E). Echter valt het voor een aantal moslims vanuit Overvecht tegen door het gebrek aan voorzieningen, zoals een gebedshuis en halalslager (6E, 12E).

De architectuur van Het Centrum/De Hoven was een andere reden om te kiezen voor deze woonlocatie (3BE, 7B, 14B). Dit kan in theorie een belemmerend effect hebben op de diversiteit, omdat zich een homogene groep uit sorteert die een voorliefde heeft voor deze bouwstijl. 7B zegt ook dat bewoners specifiek kozen voor de hoge woondichtheid, waar anderen juist een lage dichtheid prefereren. Maar in de praktijk lijkt dat uitselecteren mee te vallen, omdat *alle* respondenten aangeven de architectuur van Het Centrum/De Hoven aantrekkelijk te vinden en te prefereren boven die van Veldhuizen. Niemand koos voor de architectuur van Veldhuizen (1B, 2B, 8B, 11B). Het lijkt eerder een kwestie van voldoende geld hebben om in Het Centrum/De Hoven te wonen dan een kwestie van smaak. In Veldhuizen heeft geen enkele respondent gekozen voor de architectuur van de woning, wel voor het feit dat de prijs-kwaliteitverhouding goed is (1B, 2B, 8B, 11B). Al had 14B van tevoren bij het wonen in Het Centrum/De Hoven allerlei doemscenario's in haar hoofd: *'Ik had geen behoefte om in een VINEX-buurt te wonen, leek me echt het meest erge van wat je maar kon bedenken. Ik woonde gezellig in een jaren '30 pandje in Amsterdam en ... nee dus dat was het niet, maar dat doe je dan voor de kinderen en ook omdat het er heel leuk uitzag. Maar het is leuker, het is me 150 procent meegevallen. Maar ik zou hier niet blijven wonen als m'n kinderen niet meer thuis wonen. Niet dat ik... dat ligt eraan, dan trekken we wel weer naar de stad. (...) Ja ik had het idee van Almere: lange straten, anonimiteit, weinig groen, ongezelligheid, criminaliteit, prototype beeld dat geschetst wordt bij en VINEX-buurt.'*

Wat *geen* overweging was onder respondenten om in een van de twee buurten te gaan wonen is het gedachtegoed erachter. In Het Centrum/De Hoven was niemand op de hoogte van het New Urbanism gedachtegoed, in Veldhuizen was slechts een persoon op de hoogte van de ecologische gedachte achter de buurt (10). Die laatstgenoemde respondent zegt: *'Blijkbaar gaan heel veel mensen ergens wonen zonder dat ze weten wat er eigenlijk in het plan staat of wat dan ook.'* Overigens zegt 3BE dat de huizenmarkt in de regio Utrecht zo krap is, dat mensen helemaal niet de keuze hebben in een buurt te wonen waar ze zich in het stedenbouwkundig gedachtegoed kunnen vinden. Daarvoor is er simpelweg te weinig keus, mensen zijn al lang blij als ze überhaupt een woning in Utrecht hebben volgens hem. Dat ze niet op de hoogte zijn van het gedachtegoed, betekent overigens niet dat bewoners niet zullen handelen naar de doelen die New Urbanism voor ogen heeft. Ze kunnen in principe nog steeds een hechte bewonersgemeenschap vormen, contact hebben met bewoners met een andere achtergrond en/of duurzame vormen van transport gebruiken.

Verhuisgedrag/doorstroom

De respondenten komen oorspronkelijk uit alle landstrekken, van Groningen (1B) tot Amsterdam (14B). In wijk 10 *Vleuten-De Meern* komen de bewoners uit alle landsdelen, in wijk 9 *Leidsche Rijn*, het Utrechtse deel, komt het merendeel uit de stad Utrecht. De identificatie met Utrecht is hierdoor gebrekkig. 7B zegt: *'Maar ja we kwamen van tevoren ook niet uit Utrecht dus zo goed kennen we Utrecht eigenlijk niet. En dat zie je heel veel hier, heel veel mensen van buitenaf. Je hebt ook heel veel mensen die vanuit Amsterdam die hier terechtkomen wat ik hoor. Omdat je... wat ik net ook zei, je zit gewoon centraal in Nederland.'*

Op het moment is er vooral in Het Centrum/De Hoven sprake van veel echtscheidingen, met verhuizingen tot gevolg (6E, 12E, 14B). De woonhuizen zijn er te duur om als alleenstaande te kunnen betalen. Dit komt de sociale cohesie niet ten goede. Zoals ook DiPasquale & Glaeser (1999) onderschrijven is een hoge residentiele mobiliteit (of: doorstroom) ongunstig voor cohesie in de buurt. Mensen hebben de tijd nodig elkaar te leren kennen. 1B zegt dat in hun straat

de doorstroom erg groot is, dat er bijna niemand meer woont die er vanaf het begin bij was. Zij is ongeveer de enige. En 1B voegt eraan toe dat veel mensen in nieuwbouw verhuizen na tien jaar, wanneer het eerste onderhoud moet worden gepleegd. Ze staan dan voor de keuze: investeer je in grootschalig onderhoud en blijf je hier voorlopig wonen? Of ga je naar een nog nieuwere woning elders? Een andere factor die zorgt voor doorstroom zijn kinderen: wanneer deze groter worden, wordt het huis vaak te klein. Sommigen kiezen er voor het huis uit te breiden (2B, 11B), maar de meesten verhuizen naar een groter huis in een andere buurt (1B, 8B, 10B).

Bij een hoge doorstroom zijn volgens DiPasquale & Glaeser (1999) mensen die kortdurend op een bepaald adres wonen, minder bereid om het investeren in het buurtcontact. Dat beeld blijkt in de praktijk niet zo zwart-wit. 7B stelt namelijk dat onder de huurders in Het Centrum/De Hoven veel meer sociaal contact is dan onder de kopers. 4E, 6E, 12E zeggen dat kopers meer moeten werken, om hun hypotheek te kunnen afbetalen, en zo minder tijd spenderen in de buurt. De huurders komen voor een deel uit volksbuurten waar intensief buurtcontact normaler is dan de gegoede wijken met koopwoningen. Die mentaliteit nemen ze mee naar de VINEX-wijk (8B, 17B). Die laatste zegt: *‘Maar het viel me heel erg op dat de koophuizen, om het zo te zeggen, op zichzelf waren. En van de sociale huurwoningen, een paar rijen verder, viel het op dat die allemaal gezellig bij elkaar zaten (...) daar ging ik als koper dan bijzitten.’* Maar 3BE en 15E zeggen op hun beurt weer dat huurders minder sociaal verankerd zijn in de buurt dan kopers. Zij stellen dat door de hoge mutatiegraad van huurders er juist benen minder sociale cohesie is dan bij kopers. Uit de interviews komen dus uiteenlopende antwoorden hieromtrent naar voren, er kan hier geen eenduidig beeld worden geschetst.

Overigens is er wel voor doorstroom *binnen* de buurt: mensen die eerst in een huurwoning wonen en vervolgens, wanneer ze voldoende geld hebben, doorverhuizen naar een koopwoning. *‘Dus heel veel mensen, daar heb ik ook contact mee, ja die zijn twee straten verderop gaan wonen. Hebben ze een woning gekocht, dus in plaats van een huurwoning dan een koopwoning. Maar de meesten blijven wel een beetje in de buurt, dus het bevalt de meesten volgens mij wel goed.’* (7B). Ook verhuizen er veel mensen binnen Leidsche Rijn, naar een buurt die nog nieuwer is. Door meer aanbod komt er ook meer doorstroom aldus 10B. *‘Dit is echt een woonbuurt waar mensen komen wonen wanneer ze jongere kinderen hebben. Tot dat die ja bijna tegen de 10 jaar zijn, zoiets. En dan ben je ook in je carrière meestal gegroeid dat je wat meer kan betalen. Dus dan hop je door naar een ander huis, en dan komen er weer andere mensen in je huis.’* (8B).

Sociaal netwerk elders

Vele respondenten zeggen niet verlegen te zitten om het aantal vrienden, en daarom ook geen sterke behoefte te hebben aan intensief sociaal contact met burens. 8B zegt: *‘Ja we hebben niet zo’n lokaal sociaal netwerk (...) Nee van de buurt niet zo. Het is een leuke bonus, maar het is niet het enige dat we hebben.’* Ook 10B signaleert dat veel bewoners hun vriendenkring verderop hebben wonen. Dit in lijn met het idee van Fischer (1982), die stelt dat veelal hoogopgeleide bewoners (dat de bewoners van de twee buurten gemiddeld zijn) hun sociale netwerk elders hebben, buiten de buurt. Van Beckhoven & Van Kempen (2002) zeggen ook dat ouderen en mensen met een laag inkomen meer gericht zijn op hun buurt qua sociaal contact, omdat ze minder mobiel zijn om vrienden op afstand te bezoeken. Ouderen omdat ze niet meer zo mobiel zijn, en mensen met een laag inkomen omdat ze de vervoerskosten niet kunnen betalen.

5.2.2 Invloeden van buitenaf

Tijdens de interviews werden een aantal thema's besproken door respondenten waarvan tevoren geen aandacht aan was besteed door de onderzoeker. Want de focus van het onderzoek lag niet op deze thema's. Maar omdat ze zo vaak benoemd werden door respondenten, worden deze hier toch behandeld. Hier doet zich een interessante situatie voor waar de empirische dataverzameling een mooie aanvulling is op het theoretisch kader. De kracht van kwalitatief onderzoek komt hier duidelijk naar voren.

De thema's hadden als gemeenschappelijke deler dat ze kunnen worden bestempeld als *invloeden van buitenaf* op sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit. Met invloeden van buitenaf wordt bedoeld dat deze invloeden op een hoger schaalniveau spelen dan de buurt, maar vervolgens zijn ze wel terug te zien zijn op buurtniveau.

Bijvoorbeeld de vermeende ontwikkelingen van *verharding/polarisering van de samenleving* en *individualisering van de samenleving* spelen op nationaal niveau. Deze ontwikkelingen worden waargenomen door respondenten én academici, maar het blijven subjectieve observaties. De factor *economische crisis van 2008-2015* is objectiever waar te nemen. Dat geldt ook voor *inmenging van overheden/welzijnsorganisaties* en de *seizoenen*. Aan elk op zichzelf staande invloedsfactor kan een geheel onderzoek worden gewijd. Dat gebeurt hier niet, de invloeden worden slechts kort besproken. Ze worden aangestipt in het kader van de volledigheid van het onderzoek.

Verharding/polarisering van de samenleving

Door een aantal respondenten wordt aangehaald dat er sprake is van een verharding/polarisering van de samenleving (1B, 3BE, 4E, 6E, 9B, 13B). Zij stellen dat dat de diversiteit niet ten goede komt. Mensen met verschillende achtergronden komen eerder verder uit elkaar te staan dan dat ze met elkaar verbonden worden. 6E zegt dat mensen vroeger beter met elkaar omgingen. Die omslag heeft volgens de respondenten te maken met wat hierop volgend besproken wordt.

Zo verwijt 6E de media dat ze enkel negativisme in het nieuws brengen. Terrorisme krijgt te veel aandacht. Hij vult aan dat de media daar wel degelijk over moeten berichten, maar de media zouden ook een verbindend tegengeluid kunnen laten horen, tegenover terrorisme. Op het moment drijven de media bevolkingsgroepen alleen maar verder uit elkaar, aldus 6E en 4E. En die laatste zegt: *“Alles wat in de maatschappij gebeurt, ja dat vertaalt zich naar ons.”* Dit laat zien dat landelijke of zelfs internationale ontwikkelingen ook invloed hebben op buurtniveau, hier met betrekking tot diversiteit (het contact tussen mensen met verschillende achtergronden). 4E voegt toe: *“Er zijn ook jongeren die in het gedrang komen omdat die ja, vanuit de beeldvorming, die negatieve beeldvorming.... En dan bedoel ik Marokkaanse jongeren, met al dat gekke gedoe allemaal, die worden daar soms op aangekeken”*. Ze probeert die jongeren hier weerbaar tegen te maken via haar jongerenwerk. Want ze geeft toe dat het grotere probleem, discriminatie, niet even kan worden opgelost op buurtniveau.

6E vertelt dat er altijd verschillen tussen mensen zullen zijn, dat die nooit helemaal te overbruggen zijn. Maar op het moment wordt de kloof onnodig groot gemaakt. Hij zegt: *“Want ja bij de islamieten, vrouwen dragen gewoon een hoofddoek. En als je een hoofddoek draagt is het heel lastig om met Anita of Natasja op straat te kunnen lopen. Iedereen leeft in zijn eigen wereld. Dat zie je ook op scholen, als ze de kinderen komen halen dan staan de ouders meestal alleen, dan zie je een Marokkaanse groep of een Nederlandse groep. Dat is eigenlijk ook heel erg jammer, want daar moet het [diversiteit] beginnen.”*

Mensen met een Nederlandse achtergrond en mensen met een migratieachtergrond zullen nu eenmaal met elkaar moeten leven. En samenleven is méér dan alleen naast elkaar wonen, het is ook sociale interactie met elkaar hebben. Nederland is een multicultureel land, *“deal with it”*, zegt 6E.

Individualisering van de samenleving

Wat de sociale cohesie in de buurt kan belemmeren is dat de samenleving volgens respondenten individualiseert (1B, 3BE). Dat wil zeggen dat mensen meer individueel handelen en meer op zichzelf gericht zijn, dan vroeger. 4E denkt dat die individualisering nog een tijd zich zal voortzetten, en dat het daarom van belang is een sociale component in de stedenbouw in te brengen, zoals New Urbanism doet. Mits het effect heeft.

3BE denkt dat dit dé invloedsfactor is op sociale cohesie in de buurt, en vreest dat daarom die cohesie alleen maar zal afnemen. Hij zegt: *‘Ik zie niet dat die manier van bouwen de sociale cohesie verbeterd in de wijk (...) Ik denk ook dat het te maken heeft met de tendens die we nationaal zien’*. Ook 1B denkt dat de gebrekkige cohesie in haar buurt inherent is aan het huidige tijdsbestek: *‘Dat het gewoon inherent is aan hoe de maatschappij functioneert. Dat mensen gewoon heel individualistisch zijn en dat het saamhorigheidsgevoel er minder is. Dat zou ook kunnen. Ik ben geen psycholoog, ik weet niet hoe dat in de wijken werkt, maar ik denk wel toch dat heel veel iedereen voor zich is, en volgens mij is dat een beetje een weerspiegeling van hoe de maatschappij functioneert.’* 3BE ziet het weinig positief in, omdat hij echt een meerwaarde ziet in een buurt met sterke sociale cohesie. Hij geeft aan: *‘We zien steeds meer van mensen zeggen ik leef mijn leven, mijn buurman prima... zolang hij mij niet lastigvalt, heb ik verder geen behoefte om verder iets met hem te doen (...) Cohesie heeft te maken met participeren, dingen organiseren, maar het heeft ook te maken met hoe reageer ik op iets dat in mijn straat gebeurt? Kan ik iemand nog op een fatsoenlijke manier aanspreken of ga ik dan meteen iemand de huid volschelden? Want dat gebeurt. Wat totaal geen goede invloed heeft op de sociale cohesie in de buurt (...) Waar ik me niet in kan vinden, ik zie echt wel de meerwaarde van een buurt die samenleeft, waar de cohesie goed is en waar men elkaar weet te vinden, ongeacht de achtergrond of status of woonvorm. ‘*

Volgens respondenten speelt de technologie een rol in deze individualisering. Zo zegt 13B dat je vroeger aan elkaar moest vragen of er nog iets was gebeurd in de wereld. Dan had je gemakkelijk een gesprek. Tegenwoordig hoeven mensen dat niet meer aan elkaar te vragen, want ze zien het wereldnieuws gewoon op hun smartphone. 1B stelt dat diensten als Netflix bewoners van de straat houdt, omdat je je uren en dagen kan vermaken thuis. Dat staat buurtcohesie in de weg. Alleen Pokémon Go, waar je virtuele monstertjes moet vangen in de fysieke wereld, is hierop een positieve uitzondering, aldus 1B, 2B en 14B. Overigens is de klacht dat technologie de sociale cohesie belemmert van alle tijden (Stayaert, 2000: 2). Overigens vindt 12E dat de cohesie niet óveral gebrekkig is, zoals eerder besproken ervaarde ze een sterke cohesie in buurten waar ze in het verleden werkte: Lunetten en Hooggraven (beide in Utrecht).

Inmenging overheden/welzijnsorganisaties

In de twee onderzoekbuurten in Vleuten-De Meern zijn een aantal welzijnsorganisaties actief, die veelal in handen van de overheid zijn. Deze organisaties houden zich specifiek bezig met het verbinden van (verschillende) mensen in de buurt. De inmenging van deze organisaties zou dus uitwerking kunnen hebben op de sociale cohesie en diversiteit.

Welzijnsstichting *Welzaam zet sociaal makelaars* in die bewoners aanspreken en proberen te koppelen met andere bewoners. De buurthuizen Wereld Weide (Het Centrum/De Hoven) en De Pijler (Veldhuizen) worden hiervoor als ontmoetingsplaats gebruikt. De welzijnsorganisaties proberen sociale netwerken te bouwen tussen groepen door het inzetten van bruggenbouwers/sleutelfiguren, bewoners die in beide groepen zitten. Ook probeert Welzaam bewoners te stimuleren om te participeren in de buurt (6E, 12E). Het is niet meer *‘U vraagt, wij draaien’* (6E). Participatie aanjagen gaat moeizaam omdat zoals gezegd bewoners behoorlijk op zichzelf zijn (4E, 12E, 17B). 6E heeft dan ook zijn twijfels over de focus op een participatiesamenleving in tijden van individualisering: *‘De VVD wil dat we participeren, je vraagt veel van mensen tegenwoordig. Er wordt echt veel van mensen gevraagd. Ergens zijn de*

mensen het ook zat.'' 4E, werkzaam bij *Jongerenwerk Utrecht* (JoU), stelt dat het grootste kunstje is dat zij in huis hebben die verbinding maken. JoU probeert vooral de jongeren te helpen die een steuntje in de rug nodig hebben, door ze te begeleiden met het afmaken van school en ze in contact brengen met potentiële werkgevers. Ze belonen de jongeren wanneer ze geen overlast veroorzaken. 4E stelt dat er preventief gewerkt moet worden in Vleuten-De Meern, om te voorkomen dat wanneer kinderen ouder worden, er niet te veel overlast komt. Nu wordt het gemeentelijk budget vooral besteed aan wijken die wél als probleemwijk worden gezien in tegenstelling tot Vleuten-De Meern, zoals Overvecht. Ook de organisatie *X Groove Factory* heeft naast het doel bewoners te stimuleren muziek te maken, het verbinden van buurtbewoners (17B). Er wordt veel samengewerkt tussen al deze welzijnsorganisaties. En ook de politie, woningcorporaties en buurtteams zijn hierin betrokken. Overigens zijn de woningcorporaties minder bezig met het bevorderen van sociale cohesie dan voorheen. Sinds de vernieuwde Woningwet van 2015 moeten zij zich primair richten op het verhuren en onderhouden van huurwoningen; het stimuleren van cohesie is een randzaak geworden (3BE).

De gemeente Utrecht heeft ook invloed op sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit in de buurt. De cohesie moet worden aangejaagd door bewoners te laten participeren, onder andere bij het opstellen van de nieuwe Omgevingsvisie. Hierin mogen bewoners aangeven wat ze belangrijke eigenschappen van hun buurt vinden, die niet zomaar mogen veranderen. Dit is in het kader van de Omgevingswet die in 2018 wordt ingevoerd. Zo kunnen toekomstige plannen in Vleuten-De Meern getoetst worden aan die Omgevingsvisie (16E). Volgens 17B staat als aandachtspunt nummer één bij de gemeente Utrecht, voor geheel Leidsche Rijn, het stimuleren van de sociale cohesie. Deze wordt als te gebrekkig ervaren vergeleken met andere Utrechtse buurten en wijken. Tevens worden er *welkom in de wijk pakketten* uitgedeeld wanneer er een nieuwe bewoner intrekt. Deze weet dan direct welke welzijnsorganisaties er in de buurt zijn, waar ze contact mee kunnen opnemen. Met betrekking tot duurzame mobiliteit zet de gemeente Utrecht in op *Healthy Urban Living*. Dat betekent dat het gestimuleerd moet worden gezond te bewegen en sociale contacten te hebben. Dat laatste is ook goed voor de gezondheid volgens de gemeente. Dit streven is gemakkelijk te koppelen aan het gedachtegoed van New Urbanism. Maar 3BE zegt hierover dat als New Urbanism geen duidelijk effect heeft, of amper effect, je niet miljoenen extra in dat specifieke ontwerp moet investeren. Dat is het dan niet waard. En zoals eerder is besproken, kan het implementeren van de New Urbanism ontwerprichtlijnen kostbaar zijn.

Opvallend is dat er flink wordt ingezet op sociale cohesie en diversiteit in de vorm van het verbinden van mensen en het aanjagen van participatie, maar dat volgens respondenten de welzijnsorganisaties en gemeente eigenhandig het verenigingsleven in het verleden schade hebben toegebracht. 10B vertelt hierover: *‘In De Meern en Vleuterweide had je een enorm goedlopend sociaal leven zeg maar, verenigingsleven. Dat werd gewoon door een aantal mensen echt helemaal gedragen. En toen kwam de welzijnswereld erin en de gemeente en toen vonden ze dat al deze mensen maar een diploma moesten gaan halen. Of eruit moesten. Want dat mocht niet maar door vrijwilligers worden gedaan, dat moest door professionele mensen gedaan worden. Dus daar werden professionele mensen opgezet die eigenlijk de hele situatie niet snapt, dus weer met veranderingen komen waar niemand op zat te wachten.’* Door de professionaliseringsslag moesten initiatiefnemende bewoners aan allerlei eisen gaan voldoen, vergunningen aanvragen, etc. De bereidheid iets te organiseren nam af (9B). Die laatste zegt ook dat de nieuwe professionals de tijd nodig hadden de sociale netwerken zich eigen te maken in de buurten. Dat is logisch, maar niet bevorderlijk voor de bereidheid onder bewoners nog te participeren. Daardoor heeft de participatie in Vleuten-De Meern stilgelegen en op het moment is daar eigenlijk nog steeds sprake van (9B, 10B). Er was ooit een buurtkrant, maar daarvoor is de subsidie ingetrokken door de gemeente. 10B zegt hierover: *‘Ja gemeentes zijn er een kei in om van allerlei nieuwe dingen te bedenken. Dan denken ze van weet je wat het loopt nu goed, we bedenken weer iets nieuws. Dan laten ze het eerste idee vallen.’*

Economische crisis 2008-2015

Een andere ontwikkeling die hoogstwaarschijnlijk impact heeft gehad op de sociale cohesie in de buurten Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen, is de economische crisis van 2008-2015.

Een aantal bewoners verloor hun baan waardoor ze een veel lager inkomen hadden en zich genoodzaakt zagen te verhuizen uit hun eengezinswoning. Die was te duur geworden (6E, 12E). Het is niet duidelijk of deze bewoners binnen de buurt konden verhuizen of noodgedwongen naar een plek buiten de buurt moesten vertrekken. In theorie staat New Urbanism voor een divers woningaanbod waardoor bewoners gemakkelijker binnen een buurt naar een ander soort woning kunnen verhuizen, wanneer hun leefsituatie verandert. Maar zoals al eerder is aangestipt zijn de prijzen van koop- en huurhuizen hoog in Het Centrum/De Hoven. Dit belemmert de diversiteit in aanbod van woningen. Hoogstwaarschijnlijk kon een deel van de bewoners, getroffen door de crisis, dus niet binnen de buurt verhuizen omdat het overal te duur was. En een hogere doorstroom (of: hoge residentiele mobiliteit) betekent minder sociale cohesie (DiPasquale & Glaeser, 1999). Op die manier had de economische crisis een negatieve uitwerking op de sociale cohesie.

Maar er worden door respondenten ook aspecten van de economische crisis aangehaald die volgens hen een positief effect hadden. Mensen die ontslagen werden begonnen voor zichzelf, met een onderneming aan huis als ZZP'er (8B, 10B). Zo noemt 10B dat er in haar straat in een paar jaar tijd een kapper, manicure en masseur zijn begonnen. Die ondernemingen kunnen zeker positief uitwerken op cohesie in de buurt. Want die mensen zijn overdag ook in hun buurt, in plaats van dat ze elders in het land werken. Echter lijkt dit effect beperkt, omdat de meeste bewoners van de twee onderzochte buurten nog steeds op andere plekken in het land werken (8B, 17B).

Seizoenen

1B, 2B, 7B, 8B en 15E stellen dat ze meer contact hebben met buurtgenoten in de zomer dan in de winter. Ze zijn dan meer buiten en ontmoeten zo sneller bewoners. Het seizoen kan dus meespelen bij de mate van sociale cohesie. Ook wordt door een aantal bewoners gezegd dat ze veel sneller geneigd zijn de auto te gebruiken wanneer het regent dan wanneer het droog is, zelfs als het om korte afstanden binnen de buurt gaat (11B, 14B).

6. Conclusie

In deze paragraaf worden antwoorden gegeven op allereerst de (empirische) deelvragen en vervolgens de hoofdvraag. De deelvragen zijn allen een onderdeel van die hoofdvraag.

6.1 Beantwoording deelvragen

Deelvraag 3: In hoeverre is er meer sprake van sociale cohesie in Het Centrum/De Hoven dan in Veldhuizen?

Bij deze deelvraag werd gekeken naar de relatie tussen het ruimtelijke ontwerp volgens New Urbanism aan de ene kant en aan de andere kant de mate van sociale cohesie. Volgens het gedachtegoed van New Urbanism zou de cohesie sterker moeten zijn in de buurt die volgens de ontwerpideeën van New Urbanism zijn gebouwd dan de buurt waar dat niet het geval is.

De resultaten in acht nemend kan er worden gesteld dat de sociale cohesie *niet* groter is in de New Urbanism buurt (Het Centrum/De Hoven) ten opzichte van de referentiebuurt (Veldhuizen). Sterker nog, geconcludeerd kan worden dat de mate van sociale cohesie in Veldhuizen zelfs iets groter is. Waarom dat wordt geconcludeerd wordt in de volgende alinea besproken. Dit verschil is niet te relateren aan het verschil in fysiek ontwerp. Met andere woorden: er gaat geen negatief effect uit van de ontwerpideeën van New Urbanism op sociale cohesie, maar het geeft simpelweg **geen uitwerking**.

Het verschil is wél te relateren aan het feit dat Veldhuizen enkele jaren eerder is gebouwd en opgeleverd dan Het Centrum/De Hoven. Bewoners hebben in Veldhuizen langer de tijd gehad elkaar te leren kennen. Sociale netwerken zijn er meer uitgekristalliseerd dan in Het Centrum/De Hoven. Tevens brengt het gegeven dat Veldhuizen ouder is met zich mee dat de bewoners ook ouder zijn. Want bewoners van Veldhuizen en Het Centrum/De Hoven trokken er ongeveer op dezelfde leeftijd in. Veel kinderen in Veldhuizen zijn inmiddels puber of jongvolwassene, en daarom zelfstandiger dan de kinderen in Het Centrum/De Hoven. De ouders zijn minder tijd kwijt aan het opvoeden van de kinderen, en hebben meer tijd over voor bezigheden als het onderhouden van contact met de burens. Kortom, ondanks dat de twee buurten qua sociaaleconomische compositie behoorlijk met elkaar overeenkomen, maakt het verschil in leeftijd (demografisch kenmerk) tussen de buurten toch *nét* het verschil in mate van sociale cohesie.

Er kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een verschil tussen plan (stedenbouwkundige kenmerken van New Urbanism) en praktijk (de daadwerkelijke situatie in Het Centrum/De Hoven). Er is dus niet meer sprake van sociale cohesie in Het Centrum/De Hoven dan in Veldhuizen.

Deelvraag 4: In hoeverre is er meer sprake van diversiteit in Het Centrum/De Hoven dan in Veldhuizen?

Bij deze deelvraag werd de relatie tussen de stedenbouwkundige kenmerken van New Urbanism en diversiteit onderzocht. Diversiteit moet volgens de New Urbanism beweging worden gestimuleerd door (1) ervoor te zorgen dat de bewonerspopulatie divers is en (2) dat mensen met diverse achtergronden met elkaar in sociale interactie zijn.

Stap 1 is al niet waargemaakt in Het Centrum/De Hoven: het is een relatief homogene buurt. Het merendeel van de huishoudens bestaat uit een paar met jonge kinderen. De ouders hebben een hoge opleiding genoten en werken allebei, waarmee ze een goed salaris verdienen. Daarnaast hebben ze voornamelijk een Nederlandse achtergrond. Deze homogeniteit is te wijten aan het feit dat de huizenprijzen hoog zijn in Het Centrum/De Hoven. Dit komt dan weer voort uit de

enorme vraag naar dit soort woningen, in neotraditionele architectuur gebouwd. De prijs op de huizenmarkt voor koopwoningen en vrije sector huurwoningen is daardoor opgedreven. Alleen tweeverdieners kunnen zich zo'n huis veroorloven, vandaar de homogene bewonersgroep. Veldhuizen lijkt uit de resultaten iets meer divers. De woningen zijn er goedkoper en welzijnsorganisaties zijn aardig op weg mensen met verschillende achtergronden te verbinden. Deze welzijnsorganisaties hebben de afgelopen jaren daarvoor een sociaal netwerk opgebouwd met sleutelfiguren en bruggenbouwers, die een schakel kunnen zijn tussen verschillende groepen.

De ontwerptideeën van New Urbanism hebben hier dus zelf een **negatieve uitwerking** op de diversiteit. Het specifieke ontwerp van New Urbanism is té populair. Het gedachtegoed van New Urbanism gaat in feite aan haar eigen succes ten onder.

Stap 2, sociale interactie tussen diverse groepen mensen kan bij afwezigheid van een diverse, heterogene bewonersgroep al niet meer worden waargemaakt. Maar er wonen wel enkele *minderheden*, namelijk ouderen en mensen met een migratieachtergrond. Maar deze minderheden hebben geen of nauwelijks contact met de meerderheid. Dat heeft te maken met de algemene opvatting uit de resultaten dat bewoners geen behoefte hebben aan contact met mensen met een andere achtergrond, oftewel soort zoekt soort. Het verschil in leefwerelden is vaak te groot om te overbruggen.

Het ontwerpidee van New Urbanism om verschillende soorten woningen (koop, vrije sector huur, sociale huur, eengezinswoning, meergezinswoning, etc.) aan te bieden levert niets op. Het principe van *living apart together* blijft (Jupp, Akers-Douglas & Sainsbury, 1999: 16). Voor het verbinden van diverse soorten mensen is meer nodig dan alleen een New Urbanism ontwerpidee, bijvoorbeeld het verbindende werk van de welzijnsorganisaties.

Ook betreffende diversiteit is er sprake van een duidelijk verschil tussen plan en praktijk. Er is niet meer sprake van diversiteit in Het Centrum/De Hoven dan in Veldhuizen, in tegendeel.

Deelvraag 5: In hoeverre is er meer sprake van duurzame mobiliteit in Het Centrum/De Hoven dan in Veldhuizen?

Voor het beantwoorden van de laatste empirische deelvraag werd de relatie tussen de ontwerptideeën en duurzame mobiliteit bezien in het onderzoek. Er zijn geen duidelijke verschillen in duurzaam mobiliteitsgedrag gevonden tussen de twee buurten. De stedenbouwkundige kenmerken van Het Centrum/De Hoven konden zich niet dusdanig onderscheiden van Veldhuizen dat het een andere uitwerking had op mobiliteitsgedrag. Er is dus **geen uitwerking** van de New Urbanism ontwerprichtlijnen op duurzaam mobiliteitsgedrag van bewoners gevonden.

Er zijn voornamelijk overeenkomsten gevonden tussen de buurten in de context van duurzame mobiliteit. In beide buurten wordt veel gelopen; ook het omvangrijkere Veldhuizen wordt nog compact genoeg beschouwd om te belopen. Ook wordt er veel gebruik gemaakt van de fiets om van A naar B te gaan in de buurt. Gesteld kan worden dat in beide buurten vooral uit recreatief oogpunt wordt gewandeld en er voor praktische doeleinden wordt gefietst. Duidelijk is ook dat het openbaar vervoergebruik afhankelijk is van welk vervoersmiddel het dichtstbij voor handen is. Zo ligt het treinstation Vleuten dichtbij Het Centrum/De Hoven en is de trein daar het populairst om naar Utrecht (en andere steden) te gaan. Terwijl de bus in Veldhuizen populairder is. De bushaltes liggen in Veldhuizen dan ook gunstiger ten opzichte van de stad Utrecht dan die van Het Centrum/De Hoven. Het autogebruik is hoog in beide buurten. Dat komt door de ligging van de wijk Vleuten-De Meern: centraal in Nederland en vlakbij de snelweg. Bewoners zijn erg gehecht aan hun auto en gebruiken hem veel, ook voor weekboodschappen in de buurt. Ze achten een auto noodzakelijk in Leidsche Rijn. Het ruimtelijke ontwerp van New Urbanism om het autogebruik (subtiel) te ontmoedigen lijkt weinig effect te sorteren. Dit sluit aan bij de

wetenschappelijke kritiek die op compacte buurten (en steden) wordt gegeven (Melia et al., 2011). Namelijk dat dit ontwerpidee compactheid en beloopbaarheid niet kan voorkomen dat bewoners de auto gebruiken om naar andere steden/gebieden buiten de buurt te gaan. Om af te sluiten met een positieve noot: het aanbod aan voorzieningen is groter in Het Centrum/De Hoven dan in Veldhuizen. Bewoners van eerstgenoemde buurt pakken de fiets of gaan lopend naar die voorzieningen. Bewoners van Veldhuizen maken veel gebruik van de voorzieningen in Het Centrum/De Hoven en pakken hiervoor eerder de auto. Dit ontwerpidee van New Urbanism, een hoge mate van functiemenging, heeft dus wel positieve uitwerking.

De positieve uitwerking van functiemenging daargelaten, is de rode lijn uit de bevindingen dat er geen significante verschillen zijn gevonden in duurzaam mobiliteitsgedrag tussen bewoners van Het Centrum/De Hoven en Veldhuizen. Plan en praktijk lopen wederom enigszins uiteen.

6.2 Beantwoording hoofdvraag

De hoofdvraag, *In hoeverre heeft New Urbanism uitwerking op sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit in buurt Het Centrum/De Hoven in vergelijking met de buurt Veldhuizen?* is in feite een optelsom van de deelvragen. Resumerend en concluderend kan worden gesteld dat er sprake is van een verschil tussen plan en praktijk: de New Urbanism ontwerprichtlijnen hebben respectievelijk geen (sociale cohesie), negatieve (diversiteit) en nauwelijks (duurzame mobiliteit) uitwerking. Kort gezegd: het New Urbanism gedachtegoed pakt in Het Centrum/De Hoven niet uit zoals de beoogd was. Mogelijke verklaringen waarom er een verschil is tussen plan en praktijk worden gegeven in het discussiehoofdstuk.

Tekenend is de uitspraak van 3BE: *‘Ik heb niet het idee dat cohesie nou iets te maken had met de indeling van de wijk. Maar wat ik zojuist vertelde had ik ook wel zelf: van ja je vertelde er trots over tegen familie of vrienden die kwamen kijken, jaren ‘30 stijl, elk huis is net iets anders. Leuke kronkelige wegen, dicht op elkaar, het had wel iets familiairs om het zo maar te zeggen. Maar als je nou echt bij mij op de man af vraagt van heeft het nu echt iets gedaan verder... ben je je anders gaan gedragen? Nee. Dat heeft het bij mij niet gedaan. ‘*

Welke factoren spelen dan wel een rol bij sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit in Het Centrum/De Hoven? Zoals gezegd zijn achtergrondkenmerken van bewoners van belang. De buurt heeft een bewonerscompositie die een typische VINEX-buurt kenmerkt: het merendeel betreft echtparen met jonge kinderen, tweeverdieners, aan het begin van hun carrière en met een hoge opleiding. Ze hebben een Nederlandse achtergrond. Deze mensen zijn druk bezig met kinderen opvoeden en werken, en hebben weinig tijd voor contact met buurtgenoten. Tevens hebben ze een vriendenkring buiten de buurt en niet zoveel behoefte aan intensief buurtcontact. Ondanks de idealen van diversiteit onderscheid Het Centrum/De Hoven zich met haar New Urbanism gedachtegoed dus niet van de doorsnee VINEX-buurt, die relatief homogeen is. Sociaal contact met mensen met een andere achtergrond is er weinig omdat er weinig diversiteit in achtergrond is. Een fysiek kenmerk van de buurt, maar niet gerelateerd aan New Urbanism, dat grote impact op sociale cohesie lijkt te hebben, is de leeftijd van de buurt. Het Centrum/De Hoven is recentelijk opgeleverd, waardoor de bewoners nog weinig tijd hebben gehad elkaar te leren kennen. Wat betreft het mobiliteitsgedrag, prevaleert de auto doordat de tweeverdieners er twee nodig hebben, om hun werk elders in de Randstad per auto te kunnen bereiken.

Ook kunnen *invloeden van buitenaf* de impact van New Urbanism overtreffen. Maatschappelijke ontwikkelingen als de individualisering en de polarisering van de samenleving zijn dan slechts observaties, maar mochten ze daadwerkelijk spelen, kunnen ze van grote invloed zijn op respectievelijk sociale cohesie en diversiteit. Ook de aanwezigheid van welzijnsorganisaties kan buurtbewoners, eventueel met diverse achtergronden, dichterbij elkaar brengen.

7. Discussie

In dit hoofdstuk wordt het New Urbanism gedachtegoed beschouwd aan de hand van kritiek vanuit de academische wereld en een beschouwing van ondergetekende. Zoals in het vorige hoofdstuk te lezen was, bleek de uitwerking van het New Urbanism gedachtegoed nauwelijks waarneembaar. Daarnaast worden enkele aanbevelingen gedaan die eventueel er voor kunnen zorgen dat New Urbanism wél de beoogde uitwerking heeft. Als laatste worden in een reflectie de sterke kanten en de beperkingen van het onderzoek genoemd.

7.1 Beschouwing op het New Urbanism gedachtegoed

De doelen van het New Urbanism zijn niet gehaald zoals te lezen is in de conclusie. De verwachting, uitgesproken in de inleiding, was dat deze doelen in *zekere mate* werden behaald. Er wordt gesproken van zekere mate omdat sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit enkel *gradueel* kan worden uitgedrukt, niet *binair*. Het is een kwalitatief onderzoek, geen kwantitatief onderzoek. Echter worden de doelen kort gezegd zelfs niet in geringe mate behaald. Omdat de doelen niet zijn gehaald, volgt hier een kritische beschouwing op het New Urbanism gedachtegoed.

Gordon & Richardson (1998) stellen dat New Urbanism een utopische inslag heeft: de beweging heeft te grote idealen die ze niet kan waarmaken. De resultaten van dit onderzoek zijn hiermee in lijn. Er zijn té veel andere factoren, persoonskenmerken van bewoners en invloeden van buitenaf, die invloed hebben op sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit. Deze factoren hebben hoogstwaarschijnlijk zelfs meer invloed dan de New Urbanism ontwerpideeën. De impact van het ruimtelijke ontwerp wordt overschaduwd en is niet meer zichtbaar. Als de invloed van New Urbanism überhaupt al bestond. Hier komt duidelijk naar voren dat enkel fysiek ingrijpen in een buurt bij lange na niet genoeg is om de idealen van New Urbanism te behalen, wat ook Harvey (1997) al aangaf. Het uitgangspunt van New Urbanism, een holistische benadering, lijkt hier niet te werken. Eerder zeiden Brandes Gratz & Mintz (1998: 339) dat alleen deeloplossingen daadwerkelijk kunnen bijdragen aan het behalen van de voorgenomen doelen. Die zijn meer doelgericht en daardoor effectiever dan een holistische, vage benadering, aldus de auteurs.

De *sociale cohesie* wordt zoals uit de conclusie blijkt, niet zichtbaar beïnvloed door het gedachtegoed van New Urbanism. Ondergetekende denkt dat het bevorderen van sociale cohesie een lastig te bereiken doel is in tijden van almaar groter wordende mobiliteit van mensen. Deze toenemende mobiliteit geeft mensen de mogelijkheid hun sociale contacten op afstand te hebben (Fischer, 1982). Ook werken ze vaak buiten hun woonbuurt. Ze zijn steeds minder gericht op de lokale gemeenschap. Hun leven speelt zich steeds meer af buiten de buurt, en dat zal alleen maar meer worden. De onderzoeker kan zich dan ook het beste vinden in de *community liberated school* (Wellman, 1979). Die school zegt dat bewoners niet meer noodgedwongen aangewezen zijn op hun directe woonomgeving voor sociaal contact, zoals vroeger het geval was toen mensen minder mobiel waren. De transport- en communicatiemiddelen waren beperkter dan nu. Buurtgenoten waren veroordeeld tot elkaar, en hadden vaak niet dezelfde interesses of leefwerelden. Ze konden namelijk sterk van elkaar verschillen in bijvoorbeeld opleidingsniveau en/of leeftijd. De lokale gemeenschap is *bevrijd*: mensen kunnen vrienden zoeken op grotere afstand, die gemeenschappelijke interesses delen. Ze hebben hierdoor minder behoefte aan lokale contacten. Ondergetekende denkt dat het ideaal van New Urbanism, een hechte lokale gemeenschap, zoals die bestond voor de 20^e eeuw, niet meer realiseerbaar is. Tijden zijn veranderd, het nostalgische verlangen ernaar terug te keren is irreal. Je kan die tijden niet met elkaar vergelijken. Er kunnen vraagtekens worden gesteld bij de realiteitszin van de New Urbanism beweging.

Ook wat betreft *diversiteit* schiet het New Urbanism gedachtegoed te kort. Diversiteit werd in dit onderzoek gedefinieerd bestaande uit twee delen. (1) Of er sprake is van diversiteit, en (2) of er sprake is van sociaal contact tussen bewoners met verschillende achtergronden. Wat betreft de vraag of er überhaupt een diverse bewonerscompositie is, blijkt dat New Urbanism juist homogeniteit in de kaart speelt. De bewonerspopulatie is namelijk over het algemeen relatief welvarend en hoogopgeleid. Dit was ook al een observatie van Engbersen et al. (2001: 34) en Talen (2008: 277). Die homogeniteit ontstaat doordat de huizenprijzen via het marktmechanisme zijn gestegen. Dit staat dus lijnrecht tegenover het heterogeniteitstreven (diversiteit) van de beweging. Het idee van *geography of opportunity* (Briggs, 2005), waar iedereen toegang heeft tot de voorzieningen van een New Urbanism buurt, wordt geen werkelijkheid. Cynisch gezegd lijkt het New Urbanism gedachtegoed eerder een strategie die ingezet kan worden voor commerciële doeleinden (want het neotraditionele ontwerp zorgt er wél voor dat de huizen gemakkelijk en voor veel geld worden verkocht) dan voor sociale, beleidsmatige doeleinden. Dat is ook een inzicht uit dit onderzoek, maar wel een heel ander dan vooraf verwacht.

Ook aangaande het sociale contact tussen mensen met diverse achtergronden, is de boodschap somber. Het stimuleren van de sociale interactie tussen mensen met diverse achtergronden is namelijk te hoog gegrepen voor de New Urbanism stroming. Zoals critici al eerder betoogden zijn mensen eerder geneigd contact te onderhouden met soortgelijke mensen (McPherson et al., 2001; Cabrera & Najaran, 2013: 428). Dit soort menselijk gedrag kan niet zomaar even worden veranderd door ingrepen in de fysieke omgeving. Dat het principe van *soort zoekt soort* geldt, is ook in lijn met de bevindingen van Hortunatus (1995) en Putnam (2007). Die zeggen dat homogeniteit bevorderlijk is voor de sociale cohesie. Hierbij staan twee doelen van New Urbanism op gespannen voet met elkaar, namelijk sociale cohesie en diversiteit (oftewel heterogeniteit). Ondanks dat er geen merkbare verschillen in sociale cohesie zijn gevonden tussen de buurten, kan wel worden gesteld dat er enige vorm van sociale cohesie in Het Centrum/De Hoven was tussen directe buurtgenoten. Het lijkt erop dat het doel van sociale cohesie het doel van diversiteit hier verdringt. Dit duidt op een weeffout in het New Urbanism gedachtegoed, waar twee doelen elkaar tegenspreken.

Overigens staat ondergetekende nog steeds positief tegenover het streven van diversiteit en sociale interactie tussen mensen met diverse achtergronden, met behulp van het mixen van woningaanbod. Zoals bekend leidt de concentratie van mensen met een lage sociaaleconomische status tot een versterking van de sociale problematiek (armoede, criminaliteit, schooluitval, etc.) in een buurt (Rankin & Quane, 2002; Bruinsma, Pauwels, Weerman, Bernasco, 2013). Met het mixen van bijvoorbeeld arme en rijke mensen voorkomt je *indirect* dat arme mensen zich concentreren. Uit dit onderzoek blijkt dat de sociale problematiek, ondanks de aanwezigheid van mensen met een lagere sociaaleconomische status (gezegd moet worden: een minderheid), gering is in de onderzochte buurten. Er is bijvoorbeeld weinig criminaliteit aldus de respondenten. Tevens is het mixen van verschillende mensen nog altijd beter dan wanneer ze volledig uit elkaar wonen, in bij wijze van spreken probleemwijk en villawijk. De sociale interactie tussen die groepen zal dan nóg minder zijn dan hier het geval was.

Uit de conclusie bleek dat *duurzame mobiliteit* nauwelijks waarneembaar werd beïnvloed door New Urbanism. Er zijn nauwelijks verschillen tussen de buurten gevonden: in beide buurten wordt veel gelopen en gefietst. Het enige verschil is dat het hogere voorzieningsniveau in Het Centrum/De Hoven ervoor zorgt dat bewoners van die buurt gemakkelijk er naartoe kunnen lopen en fietsen, terwijl bewoners van Veldhuizen naar dat betreffende winkelcentrum veelal de auto pakken. Het ontwerpidee *functiemenging* kan dus positieve uitwerking hebben, zoals uit de theorie ook was gebleken (Frank & Pivo, 2004; PBL, 2009: 10). Het openbaar vervoer lijkt relatief weinig populair onder respondenten, en de auto in het algemeen des te meer. Dat heeft te maken met de ligging van de buurten. Zo stelden Melia et al. (2011) dat een compacte stad of compact gebouwde buurt geen invloed heeft op het autogebruik *buiten* die plaats. Dat komt voornamelijk omdat werkgelegenheid veelal niet in de woonbuurt is, met als resultaat het bestaan

van woon-werkverkeer. Het is volgens Gordon & Johnson (1998) naïef om te veronderstellen dat New Urbanism uit het niets voor werkgelegenheid kan zorgen door een hoge mate van functiemenging. Functies die voor werkgelegenheid zorgen komen bij wijze van spreken niet uit de lucht vallen. Dat blijkt ook uit Het Centrum/De Hoven: buiten de voorzieningen (winkels, scholen, bibliotheek, cultureel centrum) is er nauwelijks werkgelegenheid in de vorm van (grote) publieke- en private organisaties. Ook het aantal ZZP'ers dat thuis werkt lijkt beperkt, al lijkt dat aantal wel te zijn toegenomen sinds de economische crisis van 2008-2015. Bewoners kunnen dus niet lopen of fietsen naar het werk. De meeste bewoners moeten dus met de auto naar werk elders, veelal naar andere steden dan Utrecht in de Randstad. Het openbaar vervoer wordt niet als gelijkwaardig alternatief gezien, omdat het meer tijd kost van de woonbuurt naar het werk te dan met de auto het geval is.

7.2 Aanbevelingen

Hier volgen enkele aanbevelingen, afgeleid uit de inzichten die uit het onderzoek zijn voortgekomen:

- Uit het onderzoek blijkt dat het ruimtelijke ontwerp geen invloed lijkt te hebben op de sociale cohesie. Er kan dus niet worden uitgegaan dat wanneer de buurt op een bepaalde manier wordt ontworpen, het goed zal komen met de sociale cohesie. Er is veel meer nodig. Daarom moet er ingezet worden op sociale activiteiten die bewoners binden; welzijnsorganisaties zijn hier bedreven in. Dit gebeurt overigens al in Het Centrum/De Hoven en ook Veldhuizen, maar die eerstgenoemde buurt zou nóg meer aandacht kunnen krijgen gezien het een recent gebouwde buurt is. De cohesie moet nog op gang komen, mensen hebben nog niet veel tijd gehad elkaar te leren kennen, vergeleken met oudere Utrechtse buurten. Echter moet men zich ook geen illusies maken: gezien het merendeel van de bewoners bestaat uit echtparen met kinderen, een drukke baan en een sociaal netwerk elders zal de buurtcohesie nooit groots worden. Althans er van uitgaande dat deze mensen na verloop van tijd weer verhuizen, bijvoorbeeld naar de binnenstad. En dat ze dan plaats maken voor nieuwe mensen die zich in dezelfde levensfase bevinden als waar de oorspronkelijke zich in bevonden toen ze in Het Centrum/De Hoven kwamen wonen.

Het onderzoek liet zien dat bewoners alleen contact hebben met directe buurtgenoten, oftewel mensen die in dezelfde straat of hetzelfde huizenblok wonen. Daarom moeten de activiteiten van de welzijnsorganisaties ook op die schaal worden georganiseerd. Niet buurt-breed, maar zeer kleinschalig dus. Dat zal bewoners veel gemakkelijker over de streep trekken mee te doen aan buurtactiviteiten, de drempel is lager. Op buurt-brede evenementen waar niemand elkaar kent, komen weinig bewoners af blijkt uit de interviews.

- De huizenprijzen in een New Urbanism buurt worden opgedreven door de populaire neotraditionele architectuur. Dit trekt alleen vermogende mensen aan. Om dit te voorkomen moeten er nog meer sociale huurwoningen in de buurt worden gebouwd. Dit zal echter voor aannemers, gemeentes en grondeigenaren een lastige keuze zijn wanneer ze weten dat er veel geld verdiend kan worden aan huizen, gebouwd in neotraditionele stijl. Ga je voor geld of het behalen van de doelen waar de stedenbouwkundige beweging voor staat?

- Een van de belangrijkste woonvoorkeuren bleek de ligging van de buurten in het midden van het land, vlakbij de snelweg. Dit met het oog op een snelle verbinding per auto tussen woon- en werkplaats. Wanneer New Urbanism het openbaar vervoersgebruik wilt stimuleren en er naar streeft dat de auto wordt laten staan, zal men het openbaar vervoer als alternatief gelijkwaardig moeten maken aan dat van de auto in termen van kosten en tijdsinbeslagname. Dit is echter wel een planningsopgave die het buurtniveau overstijgt. New Urbanisten dienen nauw samen te werken met overheden.

7.3 Reflectie op het onderzoek

Een onderzoek heeft zo zijn sterke- en minder sterke kanten. Eerst wordt kort herhaald wat de sterke kanten zijn, vervolgens worden de beperkingen besproken.

7.3.1 Sterke kanten van het onderzoek

- *Betrekken experts*: naast de interviews met bewoners waren ook de vraaggesprekken met experts van grote waarde voor het onderzoek. De keuze later in het onderzoek om deze experts te betrekken bleek de juiste. Zo bleek dat bewoners geen zicht hadden op sociale cohesie in de buurt als geheel omdat ze geen contact hadden met indirecte buurtgenoten, maar enkel met directe buurtgenoten in hun eigen straat of huizenblok. De experts hadden dat overzicht wel, maar konden op hun beurt weer minder goed inschatten hoe bewoners dachten over contact met hun directe buurtgenoten. Op die manier vulden de bewoners en experts elkaar goed aan.

- *Selectiecriteria voor referentiebuurt*: de selectie van de referentiecasijs werd na strenge criteria bewerkstelligd. Zo moest de referentiebuurt dezelfde compositie hebben wat betreft sociaaleconomische kenmerken van bewoners. Zo kon het selectie-effect tot op zekere hoogte worden beperkt. Daarnaast bleek het een goede keuze alleen op VINEX-buurtten te selecteren, gezien die ook weer specifieke kenmerken hebben. Zo liggen beide buurten op vergelijkbare manier tegenover dezelfde stad, Utrecht. Ze liggen ongeveer even ver van de binnenstad. Tevens zijn ze beide dichtbij de snelweg en in het midden van het land gesitueerd. De ligging van een buurt heeft vanzelfsprekend grote invloed op het mobiliteitsgedrag. Doordat deze ligging vrijwel gelijk was, kon het aspect van duurzame mobiliteit goed worden vergeleken.

- *Semigestructureerde interviews leiden tot nieuwe inzichten*: de semigestructureerde manier van interviewen heeft geleid tot nieuwe inzichten, waar de onderzoeker geen/bepaalde rekening mee had gehouden. Zo werd tijdens de dataverzameling duidelijk dat vele respondenten dachten dat ontwikkelingen als de verharding en individualisering van de samenleving een rol speelde bij sociale cohesie en diversiteit. Daar had, eerlijkheidshalve, ondergetekende van tevoren nauwelijks bij stil gestaan. De topiclijst bood tijdens elk interview een terugkerende structuur die vanuit het theoretisch kader was opgezet. Dit was bevorderlijk voor de validiteit van het onderzoek. Echter bood ze ook de vrijheid voor nieuwe vragen, vervolgvragen en inzichten.

- *Transcriberen komt betrouwbaarheid en objectiviteit ten goede*: de interviews zijn opgenomen en vervolgens letterlijk uitgetypt tot transcripten (zie bijlage 8.7). Dit komt de betrouwbaarheid van het onderzoek ten goede: de data kunnen zo opnieuw worden gebruikt voor een herhaalonderzoek. Eveneens voorkomen transcripten *dubbele hermeneutiek*, oftewel een interpretatie van een interpretatie (Giddens, 1987). Transcriberen is het letterlijk opschrijven van het gene dat is gezegd, samenvatten is een interpretatie van de onderzoeker. Immers bepaald die wat belangrijk genoeg is om te vermelden en wat niet. Transcripten zijn ruwe data, met andere woorden de letterlijke weergave van wat is gezegd. Met transcripten hoeft er slechts een keer een interpretatie te worden gemaakt. Helemaal vrij van persoonlijke interpretatie van een onderzoeker zal een kwalitatief onderzoek nooit zijn (Guba, 1981). Slechts één interpretatieslag is in ieder geval beter voor de objectiviteit van het onderzoek. De data zijn op een gestructureerde manier geanalyseerd met behulp van het programma Nvivo. Dit programma biedt een goede mogelijkheid de interviews te coderen en de belangrijkste, meest veelzeggende quotes eruit te halen.

- *Generaliseerbaarheid*: dit blijft een inschatting, maar ondergetekende denkt dat de conclusies uit dit onderzoek enigszins te generaliseren zijn naar andere buurten in Nederland die volgens de ontwerprichtlijnen van New Urbanism zijn gebouwd. Dit komt onder andere omdat het maar naar een beperkt aantal buurten kan worden gegeneraliseerd. In Nederland zijn namelijk hooguit 15 New Urbanism buurten. Het kunnen er in de toekomst meer worden omdat de neotraditionele architectuur goed verkoopt en dus aantrekkelijk is voor projectontwikkelaars. Tevens is er veel aandacht in de beleids wereld en wetenschap voor het promoten van sociale cohesie, diversiteit

en duurzame mobiliteit. De optie om dit via het vormgeven van de fysiek omgeving te bewerkstelligen zal waarschijnlijk nog tijden in overweging worden genomen.

De inschatting dat dit onderzoek enigszins te generaliseren is, is ook gebaseerd op een ander aspect. Namelijk op de bevinding dat de invloed van New Urbanism wordt overschaduwd door achtergrondkenmerken van bewoners en invloeden van buitenaf. Deze invloedsfactoren spelen namelijk in elke New Urbanism buurt in Nederland. Ook de bevinding dat voor mensen van nature *soort zoekt soort* geldt, en dat het streven naar diversiteit in de weg staat, is te generaliseren naar andere New Urbanism buurten in Nederland. Kort gezegd: de inschatting is dat het New Urbanism gedachtegoed ook nauwelijks tot geen uitwerking heeft in andere Nederlandse New Urbanism buurten.

Het generaliseren van het onderzoek naar een buitenlandse context, naar New Urbanism buurten in andere landen, is echter te hoog gegrepen is de inschatting van ondergetekende. Zo is het voorstelbaar dat het idee van *openbaar vervoer centraal* veel meer impact kan hebben in sommige landen. Namelijk in landen waar normaliter niet of nauwelijks aanbod is aan openbaar vervoer. Dit ontwerpidee van New Urbanism kan dan meer invloed hebben dan in Nederland, waar in het algemeen al een uitgebreide openbaar vervoersinfrastructuur is. Ook kunnen de overige invloedsfactoren in een buitenlandse context op een andere manier spelen dan in Nederland (denk aan bijvoorbeeld de individualisering van de samenleving) waardoor ze eventueel in mindere mate (of juist nóg meer) de uitwerking van de New Urbanism richtlijnen overschaduwen.

7.3.2 Beperkingen van het onderzoek

Het onderzoek kent ook een aantal beperkingen, die eventueel impact hebben gehad op de resultaten. Deze eventuele impact wordt hier toegelicht. Getracht is deze beperkingen zo veel mogelijk te vermijden, maar soms is dit niet gelukt vanwege bepaalde noodgedwongen keuzes. Zeker met betrekking tot tijd. Hieronder worden de beperkingen besproken en welke keuzes hier ten grondslag aan lagen.

- *Selectie-effect door verschillen in demografische compositie*: dit effect is al een aantal keer genoemd, omdat het de werking kan hebben dat het de vergaarde data verstoort. Dat is hier het geval geweest wat betreft leeftijdsopbouw van de buurt. In de conclusie werd besproken dat Veldhuizen een aantal jaar eerder is opgeleverd dan Het Centrum/De Hoven, waardoor buurtbewoners die niet zijn verhuisd langer de tijd gehad hebben elkaar te leren kennen. Dit heeft impact op de sociale cohesie en eventueel ook diversiteit.

Er is bij de selectie van de referentiebuurt *geen* rekening gehouden met een vergelijkbare demografische compositie van de buurt. Wanneer er wel hierop geselecteerd was en de buurten dan vergelijkbaar waren, had het geen zin naar verschillen te zoeken in diversiteit van de bewonerspopulatie tussen de groepen. Echter kunnen de demografische achtergrondkenmerken, zoals is gebleken in het resultatenhoofdstuk, wel invloed hebben op sociale cohesie, diversiteit en gedrag met betrekking tot duurzame mobiliteit. Dit kan een versturende werking hebben gehad.

Deze beperking kon worden opgeheven door expliciet een referentiebuurt te zoeken die een vergelijkbare demografische compositie had. Maar dan moest wel het onderzoek naar verschil in diversiteit achterwege worden gelaten. Voor New Urbanism is het stimuleren van diversiteit een van de belangrijkste speerpunten, vandaar dat er toch aandacht aan diversiteit is besteed in het onderzoek.

Nota bene: uit het schema uit paragraaf 5.1.2 blijkt dat de buurten in demografisch opzicht zonder opzet toch behoorlijk veel van elkaar weg hebben. Met als resultaat dat de versturende impact van dit selectie-effect beperkt is gebleven.

- *Selectie-effect bij werven van respondenten*: het selectie-effect kan ook zijn optreden bij het werven van de respondenten. Bij de werving (of: selectie) is er namelijk een suboptimale keuze gemaakt. Zo zijn er twee mensen geworven via buurtkrantjes en websites, waaruit kan worden opgemaakt dat deze mensen relatief actief zich inzetten voor de buurt en waarschijnlijk relatief hoog opgeven over sociale cohesie en diversiteit. Dit kan het selectie-effect in de hand werken, maar de schade bleef beperkt gezien het slechts om twee mensen ging van de 11 bewoners (en in totaal 17 interviews). Deze keuze is gemaakt omdat het erg moeizaam ging respondenten te vinden die bereid waren mee te doen met het onderzoek. Een positief aspect is dat het wel meer onderzoeksdata heeft opgeleverd. Overigens bleek het tijdens de respondentenwerving veel gemakkelijker in Veldhuizen mensen te vinden dan in Het Centrum/De Hoven. Daarom zijn er ook twee respondenten méér geïnterviewd in Veldhuizen dan in Het Centrum/De Hoven. Dit kon niet anders gezien simpelweg niet genoeg mensen in Het Centrum/De Hoven bereid waren mee te doen aan het onderzoek. Er zijn dus iets meer data over Veldhuizen verzameld. Toch heeft de onderzoeker het idee dat er ook een voldoende accuraat beeld over de situatie in Het Centrum/De Hoven is ontstaan aan de hand van de interviews. Deze beperking kan worden weggenomen door een financiële beloning te beloven aan potentiële respondenten. Eventueel maakt dat de werving gemakkelijker en hoeven er geen respondenten via lokale krantjes en organisaties worden betrokken. Dit zou kunnen wanneer er een budget beschikbaar is voor het onderzoek.

- *Qua sommige ruimtelijke kenmerken beperkt contrast tussen de twee casussen*: het zoeken naar verschillen tussen de twee buurten in de zin van sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit werd bemoeilijkt doordat de buurten in ruimtelijk opzicht niet altijd even sterk van elkaar verschilden. De casussen waren niet in alle ruimtelijke facetten even contrasterend ten opzichte van elkaar. Dat komt doordat de ontwerprichtlijnen zoals New Urbanism die voorschrijft, voor een deel (onbewust) al zijn doorgevoerd op regionale schaal (Leidsche Rijn) en nationale schaal (VINEX-wijken). Met als resultaat dat die richtlijnen zowel in Het Centrum/De Hoven als Veldhuizen zijn toegepast. De twee buurten zijn namelijk vormgegeven volgens het Masterplan Leidsche Rijn (Projectbureau Leidsche Rijn, 1995). Dit plan stond gedeeltelijk in het teken van de compacte stad. Afstanden moesten overbrugbaar zijn zodat het aantrekkelijk was de fiets of het openbaar vervoer te gebruiken. Onder andere om naar de binnenstad van Utrecht te gaan. Dit masterplan valt onder de VINEX-opgave die ook de compacte stad propageert. Uitbreidingswijken moesten tegen bestaande steden aan worden gebouwd in plaats van als nieuwe stad te worden opgezet (zoals bij groeikernen als Zoetermeer en Almere het geval was).

Veldhuizen bleek, ondanks dat het een stuk omvangrijker was dan Het Centrum/De Hoven, nog steeds beloopbaar voor de meeste bewoners. Het was ook niet zo dat de opzet van de twee buurten wat betreft het (subtiel) ontmoedigen van autogebruik zoveel verschilden. Waar Het Centrum/De Hoven kronkelige- en doodlopende straten had, had Veldhuizen op haar beurt een aantal autovrije straten en vele drempels. Als laatste is het woningaanbod (zoals het New Urbanism betaamd) in Het Centrum/De Hoven divers, maar in Veldhuizen óók (zie paragraaf 4.6). Gesteld kan worden dat het niet ontbrak aan de implementatie van de New Urbanism richtlijnen in Het Centrum/De Hoven, maar dat onbewust deze richtlijnen in mindere mate ook in Veldhuizen waren geïmplementeerd. Hier gaat niet op de kritiek op een gebrekkige implementatie van New Urbanism, zoals dat in de Verenigde Staten speelt (Krieger, 1998: 74; Beatley, 2000: 65; Engbersen et al., 2001: 32-33; LeGates & Stout, 2011: 357).

De beperking dat de buurten in sommige ruimtelijke facetten niet sterk contrasteren, is erg lastig volledig weg te nemen in dit soort vergelijkend buurtonderzoek. De buurten moeten op bepaalde manieren sterk overeenkomen, op andere manieren sterk verschillen. Dan blijven er in Nederland weinig referentiecassussen over, zeker als daar ook nog het criterium van een fatsoenlijke reistijd bij in overweging moet worden genomen.

Nederlands ruimtelijk beleid (onder andere van de VINEX) draagt eraan bij dat de Nederlandse context verschilt van de Amerikaanse. In Nederland wordt reeds over het algemeen al behoorlijk veel gewandeld en gefietst. Hier wordt duidelijk dat de context in de Verenigde Staten, waarop New Urbanism in eerste instantie op geënt is, in grote mate verschilt van de Nederlandse context. Hier zijn geen eindeloze suburbs waarin grote afstanden alleen met de auto kunnen worden afgelegd, niet in de laatste plaats omdat een trottoir simpelweg ontbreekt. Maar dat de context in de twee landen verschilt, was vooraf al bekend en werd en wordt niet als problematisch gezien. Het was juist de aanleiding van het onderzoek om New Urbanism in een andere context dan de Amerikaanse te onderwerpen aan een onderzoek. Immers was voorheen alleen binnen de Amerikaanse context gedaan.

- *Psyche van individu*: wat kan meespelen is de psyche van de individuele respondent. Zo kan de ene persoon socialer zijn dan de ander en daarom meer gericht op buurtcontact. De ene persoon kan bewust meer bezig zijn met het klimaatprobleem dan de ander en daar ook naar handelen door eerder te gaan fietsen en de auto te laten staan. Ook kan meespelen dat het onderzoek in de zomer is uitgevoerd, wanneer mensen over het algemeen positiever zijn (over sociale cohesie in de buurt bijvoorbeeld) dan in de winter. Dit zijn echter overwegingen waar de wetenschappelijke discipline psychologie zich normaliter mee bezighoudt. Dit soort invloedsfactoren zijn niet meegenomen in het onderzoek. Voor een geograaf is dat een ver-van-zijn-bed-show. Eventueel voor een vervolgonderzoek: een multidisciplinaire samenwerking tussen sociale geografie en psychologie?

8. Bijlagen

8.1 Referentielijst

8.1.1 Literatuur

- Abascal, M. & Baldassarri, B. (2015). Love Thy Neighbor? Ethnoracial Diversity and Trust Reexamined. *American Journal of Sociology* 121(3): 722-782.
- Amin, A. (2002). Ethnicity and the Multicultural City: Living with Diversity. *Environment and Planning A*, 34(6): 959-980.
- ANWB Verkeersinformatie (2016, 23 december). Filegroei Zet Door in 2016. ANWB. Geraadpleegd via: <http://www.anwb.nl/verkeer/nieuws/nederland/2016/december/filezwaarte-december-2016> (12-01-17).
- Arthurson, K. (2002). Creating Inclusive Communities through Balancing Social Mix: A Critical Relationship or Tenuous Link? *Urban Policy and Research*, 20(3): 245-261.
- Audirac I. (1999). Stated Preference for Pedestrian Proximity: An Assessment of New Urbanist Sense of Community. *Journal of Planning Education and Research* 19(1):53-66.
- Baarda, D.B., Goede M.P.M. de & Teunissen, J. (1996). *Basisboek Kwalitatief Onderzoek. Praktische Handleiding voor het Opzetten en Uitvoeren van Kwalitatief Onderzoek*. Groningen: Noordhoff Uitgevers.
- Bass Warner, S. (2011). Evolution and Transformation: The American Industrial Metropolis, 1840–1940. In: LeGates, R. & Stout, F. (Eds), *The City Reader* (55-64). Abingdon: Routledge.
- Beatley, T. (2000). *Green Urbanism: Learning from European Cities*. Washington DC: The Island Press.
- Beckhoven, E. van & Kempen R. van (2002). *Het Belang van de Buurt: De Invloed van Herstructurering op Activiteiten van Blijvers en Nieuwkomers in een Amsterdamse en Utrechtse Buurt*. Den Haag/Utrecht: DGVH/NETHUR Partnership.
- Blokland-Potters, T. (1998). *Wat Stadsbewoners Bindt; Sociale Relaties in een Achterstandswijk*. Kampen: Kok.
- Boeije, H. (2014). *Analyseren in Kwalitatief Onderzoek*. Den Haag: Boom.
- Bohte, W. (2010). *Residential Self-Selection and Travel. The Relationship Between Travel-Related Attitudes, Built Environment Characteristics and Travel Behaviour*. Delft: Delft University Press.
- Bolt, G. & Torrance, M. (2005). *Stedelijke Herstructurering en Sociale Cohesie*. Utrecht: DGW/NETHUR.
- Bramley, G. & Power, S. (2009). Urban Form and Social Sustainability: The Role of Density and Housing Type. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 36(1): 30-48.
- Brandes Gratz, R. & Mintz, N. (1998). *Cities Back from the Edge: New Life for Downtowns*. New Jersey: John Wiley And Sons Ltd.
- Briggs, X.S. de (2005). Conclusion: Desegregating the City. Varady, D.P. (Eds). *Desegregating the City: Ghettos, Enclaves, and Inequality* (233-257). Albany: State University of New York Press.

- Brown, B. B., & Cropper, V. L. (2001). New Urban and Standard Suburban Subdivisions: Evaluating Psychological and Social Goals. *Journal of the American Planning Association*, 67(4): 402–419.
- Bruinsma, G., Pauwels, L., Weerman, F. & Bernasco, W. (2013). Social Disorganization, Social Capital, Collective Efficacy and the Spatial Distribution of Crime and Offenders. *British Journal of Criminology*, 53(5): 942-963.
- Bryman, A. (2012). *Social Research Methods*. Oxford: Oxford University Press.
- Burchell, R., Downs, A., McCann, B., & Mukherji, S. (2005). *Sprawl Costs: Economic Impacts of Unchecked Development*. Washington, DC: Island Press.
- Burton, E., Jenks, M., Williams, K. (2003). *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* Abingdon: Taylor & Francis.
- Byrne, B. (2004). Qualitative interviewing. Seale, C. (Eds). *Researching Society and Culture* (179-192). London: Sage.
- Cabrera, J. & Najarian, J. (2013). Can New Urbanism Create Diverse Communities? *Journal of Planning Education and Research*, 33(4): 1-15.
- Camacho, M. (2013). Father of New Urbanism. *Humanum*. Geraadpleegd via: <http://humanumreview.com/articles/father-of-the-new-urbanism> (28-09-16).
- Cammelbeeck, C., Engbers, L., Kunen, M. & L'abee, D. (2014). *Ontwerpprincipes voor een Bewegvriendelijke Omgeving*. Ede: Nederlands Instituut voor Sport en Beweging.
- Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dream*. Princeton: Princeton Architectural Press.
- Calthorpe, P. & Fulton, W. (2001). *The Regional City: Planning for the End of Sprawl*. Washington DC: The Island Press.
- Castells, M. (1997). *The Rise of the Network Society*. Oxford: Blackwell.
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) (2015). *Welvaart in Nederland 2016*. Den Haag: CBS.
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) (2016a). CBS in Uw Buurt. *Centraal Bureau voor de Statistiek*. Geraadpleegd via: http://www.cbsinuwbuurt.nl/#buurten2012_perc_algemene_bijstand (13-09-16).
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) (2016b). CBS Statline 2016. *Centraal Bureau voor de Statistiek*. Geraadpleegd via: [http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=37296ned&D1=a&D2=0,10,20,30,40,50,60,\(1-1\),1&HD=130605-0924&HDR=G1&STB=T](http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=37296ned&D1=a&D2=0,10,20,30,40,50,60,(1-1),1&HD=130605-0924&HDR=G1&STB=T) (14-09-16).
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) (2016c). Vinex-wijken zijn relatief rijk en kinderrijk. *Centraal Bureau voor de Statistiek*. Geraadpleegd via: <https://www.cbs.nl/nl-nieuws/2016/25/vinex-wijken-zijn-relatief-rijk-en-kinderrijk> (04-01-17).
- Congress of New Urbanism (1993). Charter of New Urbanism. *Congress of New Urbanism*. Geraadpleegd via: <https://www.cnu.org/who-we-are/charter-new-urbanism> (17-01-16).

Congress of New Urbanism (2016). What is New Urbanism? *Congress of New Urbanism*. Geraadpleegd via: <https://www.cnu.org/resources/what-new-urbanism> (13-02-16).

Council for European Urbanism (2003). *The Charter of Stockholm*. Oslo: CEU.

Creswell, J. (2009). *Research Design. Qualitative and Quantitative and Mixed Methods Approaches*. London: Sage.

Dear, M. (2000). *The Postmodern Urban Condition*. New Jersey: Wiley-Blackwel.

DiPasquale, D. & Glaeser, E. (1999). Incentives and Social Capital. Are Home-owners Better Citizens? *Journal of Urban Economics*, 45(2): 354-384.

Doorewaard, H., Kil, A. & Ven, A. van de (2015). *Praktijkgericht Kwalitatief Onderzoek. Een Praktische Handleiding*. Amsterdam: Boom.

Engbersen, R., Kooij, A. van der, Wesemael, P., Uyterlinde, M. (2001). *Nieuwe Dorpen. Een Essay over Sociale Samenhang*. Den Haag: Innovatie Netwerk Groene Ruimte en Agrocluster.

Ennen, E. (2014). *Wonen in Gecreëerd Erfgoed. Belevingen en Bindingen in Brandevoort*. DWH/NETHUR.

Ewing, R., Bartholomew, K., Winkelman, S., Walters, J., & Chen, D. (2008). *Growing Cooler: The Evidence on Urban Development and Climate Change*. Washington, DC: Urban Land Institute.

Ewing, R. & Cervero, R. (2010). *Travel and the Built Environment*. *Journal of the American Planning Association* 76(3): 265-294.

Fischer, C.S. (1982). *To Dwell among Friends. Personal Networks in Town and City*. Chicago: The University of Chicago Press.

Flap, H. & Volker, B. (2004). *Gemeenschap, Informele Controle en Collectieve Kwaden in de Buurt*. Volker, B. (Eds). *Burgers in de Buurt: Samenleven in School, Wijk en Vereniging*. Amsterdam: Amsterdam University Press.

Flyvbjerg, B. (2006). Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative Inquiry*, 12(2): 219-245.

Frank, L. D., & Pivo, G. (1994). Impacts of Mixed Use and Density on Utilization of Three Modes of Travel: Single-occupant Vehicle, Transit, and Walking. *Transportation Research Record*, 1466: 44-52.

Frieling, M.A (2007). *De Ontwikkeling van een Meetinstrument voor Sociale Cohesie in de Buurt*. Groningen: Decide.

Frieling, M.A. (2008). *Een Goede Buur. 'Joint production' als Motor voor Actief Burgerschap in de Buurt*. Groningen: Rijksuniversiteit Groningen.

Frumkin, H. (2002). Urban Sprawl and Public Health. *Public Health Reports*, 117(3): 201-217.

Funda (2016). Aanbod Vleuterweide-Noord-Oost-Centrum. *Funda*. Geraadpleegd via: <http://www.funda.nl/koop/vleuten/vleuterweide-noord-oost-centrum/> (03-09-16)

Gallagher, L. (2014). *The End of Suburbs. Where the American Dream Is Moving*. London: Portfolio Publishing.

- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings: Using Public Space*. Washington DC: The Island Press.
- Gemeente Utrecht (2016a). WistUdata. *Gemeente Utrecht*. Geraadpleegd via: <https://utrecht.buurtmonitor.nl/jive> (13-09-16).
- Gemeente Utrecht (2016b). Vleuten-De Meern. *Gemeente Utrecht*. Geraadpleegd via: <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/wijken/wijk-vleuten-de-meern/> (10-09-16).
- Gemeente Utrecht (2016c). Vleuterweide. *Gemeente Utrecht*. Geraadpleegd via: <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/wijken/wijk-vleuten-de-meern/de-wijk/deelwijken/vleuterweide/> (10-09-16).
- Gemeente Utrecht (2016d). Veldhuizen. *Gemeente Utrecht*. Geraadpleegd via: <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/wijken/wijk-vleuten-de-meern/de-wijk/deelwijken/veldhuizen/> (10-09-16).
- Gen, S., & Pendola, R. (2008). Does “Main Street” Promote Sense of Community? A Comparison of San Francisco Neighborhoods. *Environment and Behavior*, 40(4): 545–574.
- Giddens, A. (1987). *Social Theory and Modern Sociology*. Cambridge: Polity Press.
- Gilchrist, A. (2009). *The Well-connected Community: A Networking Approach to Community Development*. Bristol: Policy Press.
- Gordon, P. & Richardson, H. (1998). A Critique of New Urbanism. *University of Southern California*. Geraadpleegd via: <http://www-bcf.usc.edu/~pgordon/urbanism.html> (17-01-16).
- Graneheim, U.H. & Lundman, B. (2003). Qualitative Content Analysis in Nursing Research: Concepts, Procedures and Measures to Achieve Trustworthiness. *Nurse Education Today*, 24(2): 105-112.
- Grannis, R. (2005). T-communities: Pedestrian Street Networks and Residential Segregation in Chicago, Los Angeles, and New York. *City and Community*, 4(3):295–321.
- Guba, E.G. (1981). Criteria for Assessing the Trustworthiness of Naturalistic Inquiries. *Educational Technology Research and Development*, 29(2):75-91.
- Halpern, D. (2005). *Social Capital*. Cambridge: Polity Press.
- Harris, K. (2006). *Respect in the Neighborhood: Why Neighborhood Matters*. Lyme Regis: Russell House Publishing.
- Harvey, D. (1997). The New Urbanism and the Communitarian Trap. *Harvard Design Magazine*, 1: 1-3.
- Hebbert, M. (2003). New Urbanism: the Movement in Context. *Built Environment* 29(3): 193-209.
- Hof, J. van den (2006). *PPS in de Polder: De Betekenis van Publiek-private Samenwerking voor de Borging van Duurzame Ruimtelijke Kwaliteit op VINEX-locaties* (Proefschrift). Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Horst, H. van der, Kullberg, J. & Deben, L. (2001). *Wat Wijken Maakt*. Den Haag/Utrecht: DGVH/NETHUR Partnership.
- Hortulanus, R. (1995). *Stadsbuurten: Bewoners en Beheerders in Buurten met Uiteenlopende Reputaties*. Utrecht: VUGA.

- Hulsman, B. (2009, 4 december). Wij Willen Geen Manhattantje. *NRC Handelsblad*. Geraadpleegd via: <http://www.nrc.nl/handelsblad/2009/12/04/wij-willen-geen-manhattantje-11820444> (28-02-16).
- Ibelings, H. (2004). *Onmoderne Architectuur: Hedendaags Traditionalisme In Nederland*. Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Ibelings, H. & Rossem, V. van (2009). *De Nieuwe Traditie*. Amsterdam: Sun.
- Informatiecentrum Leidsche Rijn (nd). *Informatie over ontwikkeling Leidsche Rijn*. Gemeente Utrecht.
- Jabareen, Y. (2006). Sustainable Urban Forms: Their Typologies, Models, and Concepts. *Journal of Planning Education and Research*, 26(1): 38-52.
- Jacobs, J. (2009). *Dood en Leven van Grote Amerikaanse Steden*. Nijmegen: Sun.
- Jupp, B., Akers-Douglas, O. & Sainsbury, J. (1999). *Living Together: Community Life on Mixed Tenure Estates*. London: Demos.
- Katz, P. (1994). *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*. Columbus: McGraw-Hill Education.
- Kearns, A. & Forrest, R. (2000). Social Cohesion and Multilevel Urban Governance. *Urban Studies*, 37(5-6): 995-1017.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) (2015). *Fietsen en Lopen: De Smeerolie van Onze Mobiliteit*. Den Haag: Ministerie van I&M.
- Kim, J., & Kaplan, R. (2004). Physical and Psychological Factors in Sense of Community: New Urbanist Kentlands and Nearby Orchard Village. *Environment and Behavior*, 36(3): 313-340.
- Kim, J. (2007). Perceiving and Valuing Sense of Community in a New Urbanist Development: A Case Study of Kentlands. *Journal of Urban Design*, 12(2): 203-230.
- Knox, P. (2011). *Cities and Design*. New York: Routledge.
- Komter, A., Burgers, J. & Engbersen, G. (2000). *Het Cement van de Samenleving. Een Verkennende Studie naar Solidariteit en Cohesie*. Amsterdam: AUP.
- Krieger, A., Lennertz, W., Duany, A. & Plater-Zyberk, E. (1991). *Towns and Townmaking Principles*. New York: Rizzoli.
- Krieger, A. (1998) Whose Urbanism? *Architecture*: 73-7.
- Kroeze, P. (2008). Stedenbouwkundige Verschillen tussen de Vinex-wijken Veldhuizen en Houten-Vinex. *Fietsverkeer*, 20: 18-21.
- Kunstler, J.H. (1993) *The Geography of Nowhere*. New York: Simon & Schuster.
- Laermans, R. (2014). *De Maatschappij van de Sociologie*. Amsterdam: Boom.
- Layard, R. (2005). *Happiness: Lessons from a New Science*. London: Penguin Books.
- LeGates, R. & Stout, F. (2011). *The City Reader, Fifth Edition*. Abingdon: Routledge.
- Leyden, K. M. (2003). Social Capital and the Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods. *American Journal of Public Health*, 93(9): 1546-1551.

- Liempt, I. van (2016). *Advanced Research Methods the Nature of Qualitative Research & Participant Observation* (Hoorcollege). Universiteit Utrecht.
- Lindstrom, M. & Bartling, H. (2003). *Suburban Sprawl: Culture, Theory, and Politics*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers.
- Lofland, J. & Lofland, L.H. (1995). *Analyzing Social Settings: A Guide to Qualitative Observation and Analysis*. Belmont: Wadsworth Publishing Company.
- Lund, H. (2003). Testing the Claims of New Urbanism: Local Access, Pedestrian Travel and Neighboring Behaviors. *Journal of the American Planning Association* 69(4): 414–29.
- Lupi, T. (2005). *Buurtbinding. Van Veenkolonie tot VINEX-wijk*. Amsterdam: Aksant
- Maassen, T. (2007). *Identiteit van de Buurt. Onderzoek naar de Binding met de Buurt in Brandevoort* (Dissertatie). Geraadpleegd via: <http://repository.tue.nl/633978v> (11-03-16).
- Maat, K. (2010). *Verstedelijking en mobiliteit: de VS versus Nederland* (Dissertatie). Geraadpleegd via: http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs10_028.pdf (10-03-16).
- Marissing, E. van, Bolt, G. & Kempen, R. van (2004). *Stedelijk Beleid en Sociale Cohesie in Twee Herstructureringswijken: Nieuw-Hooggraven (Utrecht) en Bouwlust (Den Haag)*. Utrecht: Universiteit Utrecht.
- McPherson, M., Smith-Lovin, L., Cook, J. (2001). Birds of a Feather: Homophily in Social Networks. *Annual Reviews Sociology*, 27(1): 415-444.
- Melia, S., Parkhurst, G. & Barton, H. (2011). The Paradox of Intensification. *Transport Policy*, 18(1): 46-52.
- Metz, T. (1996, 6 april). De Utopie van het Dorpsplein. *NRC Handelsblad*. Geraadpleegd via: <http://retro.nrc.nl/W2/Lab/HAL13/01.html> (12-01-16).
- Oorschot, L. (2014). *Conflicten over Haagse Stadsbeelden: van Willemspark tot Spuiforum*. Delft: TU Delft.
- Oostdijk, B. (2016). Rob Krier. *Archipedia*. Geraadpleegd via: <http://www.architectenweb.nl/aweb/archipedia/archipedia.asp?ID=678> (03-09-16).
- Paramitha, A. (2011, 18 mei). We Shape Our Buildings, and Afterwards, Our Buildings Shape Us. *Learning Architecture*. Geraadpleegd via: <https://architectureintlprogram.wordpress.com/2011/05/18/%E2%80%9Cwe-shape-our-buildings-and-afterwards-our-buildings-shape-us-%E2%80%9D/> (10-02-16).
- Park, E., Burgess, E., McKenzie, R. (1925). The Growth of the City: An Introduction to a Research Project. LeGates, F. & Stout, F. (Eds). *The City Reader, Fifth Edition* (161-169). Abingdon: Routledge.
- Pasman, R. M. (2011). *New Urbanism Charrette Methode: Onderzoek naar de Toepasbaarheid van Deze Methode voor Actieve Bewonersparticipatie bij het Herontwerpen van Woonbuurten of -Wijken in Nederland* (Dissertatie). Geraadpleegd via: <http://repository.tue.nl/714649> (10-03-16).
- Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) (2006). *VINEX: Een Morfologische Verkenning*. Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) (2009). *Menging van Wonen en Werken*. Den Haag: PBL.

- Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) (2014). *De Waarde van Stijl: Een Prijsanalyse van Historiserende Bouwstijlen*. Den Haag: PBL.
- Platvoet, L. & Poelgeest, M. van (2005). *Amsterdam als Emancipatiemachine*. Bussum: THOTH.
- Podobnik, B. (2002). New Urbanism and the Generation of Social Capital: Evidence from Orenco Station. *National Civic Review* 91(3): 245–55.
- Podobnik, B. (2011). Assessing the Social and Environmental Achievements of New Urbanism: Evidence from Portland, Oregon. *Journal of Urbanism*, 4(2): 105–126.
- Projectbureau Leidsche Rijn (1995). *Masterplan Leidsche Rijn*. Utrecht: Gemeente Utrecht.
- Putnam, R. (2000). *Bowling Alone. The Collapse and Revival of American Community*. New York: Simon & Schuster.
- Putnam, R. (2007). E Pluribus Unum: Diversity and Community in the Twenty-first Century. *Scandinavian Political Studies*, 30(2): 137-174.
- Rankin, B.H. & Quane, J.M. (2002). Social Context and Urban Adolescent Outcome. The Interrelated Effects of Neighbourhoods, Families and Peers on African American Youth. *Social Problems*, 49(1): 79-100.
- Reith, D. (2011). *Wijkwinkelcentrum Vleuterweide als 'Hart van de Wijk'. Klopt Het? Een Onderzoek naar het Functioneren van een Nieuw Ontwikkeld Wijkwinkelcentrum volgens de Inwoners van de Wijk* (Dissertatie). Geraadpleegd via:
file:///C:/Users/Edo/Downloads/Master%20Thesis%20Stadsgeografie%20-%20Wijkwinkelcentrum%20Vleuterweide%20als%20Hart%20van%20de%20Wijk%20(1).pdf (08-09-16).
- Ridder, M. & Strak, H. (2005) *Een Nieuwe Nederzetting. De Onvoltooide Geschiedenis van Leidsche Rijn*. Amsterdam: De Verbeelding.
- Ryan, G.W. & Bernard, H.R. (2003). Techniques to Identify Themes. *Field Methods*, 15(1): 85-109.
- Saelens, B. E., & Handy, S. L. (2008). Built Environment Correlates of Walking: A Review. *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 40(7): 550-566.
- Sampson, R.J. (2012). *The Great American City. Chicago and the Enduring Neighborhood Effect*. Chicago: University of Chicago Press.
- Scheepers, E., Wendel-Vos, W., Kempen, E. van, Int Panis, L., Maas, J., Stipdonk, H., Moerman, M., Hertog, F. den, Staatsen, B., Wesemael, P. van & Schuit, J. (2013). Personal and Environmental Characteristics Associated with Choice of Active Transport Modes versus Car Use for Different Trip Purposes of Trips up to 7.5 Kilometers in The Netherlands. *PLoS ONE*, 8(9): 1-10.
- Schuyt, C. & Deben L. (2002). *Social Cohesion: Social Relationships in a Young City*. Almere: Gemeente Almere.
- Silverman, D. (2011). *Qualitative Research*. London: Sage.
- Sociaal Cultureel Planbureau (SCP) (2002). *Zekere Banden: Sociale Cohesie, Leefbaarheid en Veiligheid*. Den Haag: SCP.
- Sociaal Cultureel Planbureau (SCP) (2014b). *Gescheiden Werelden?* Den Haag: SCP.

- Sociaal Cultureel Planbureau (SCP) (2015). *Statusscores*. Den Haag: SCP.
- Steyaert, J. (2000). Sociale Cohesie en Technologie. Een Perpetuum Mobile. Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling (Eds). *Ver weg én dichtbij: ICT en maatschappelijke ontwikkelingen* (127-151). Den Haag: RMO.
- Suttles, G. D. (1968). *The Social Order of the Slum: Ethnicity and Territory in the Inner City*. Chicago: University of Chicago Press.
- Talen, E. (2000). The Problem with Community in Planning. *Journal of Planning Literature*, 15(2): 171-183.
- Talen, E. (2002). The Social Goals of New Urbanism. *Housing Policy Debate*, 13(1): 165-188.
- Talen, E. (2008). New Urbanism, Social Equity, and the Challenge of Post-Katrina Rebuilding in Mississippi. *Journal of Planning Education and Research*, 27(3): 277-293.
- Talen, E. & Koschinsky, J. (2014). Compact, Walkable, Diverse Neighborhoods: Assessing Effects on Residents. *Housing Policy Debate*, 24(4): 717-750.
- Tan, W., Koster, H. & Hoogerbrugge, M. (2013). *Knooppuntontwikkeling in Nederland*. Den Haag: Platform31.
- Thomas, G. (2011). "Sonia is typing... A Typology for the Case Study in Social Science Following a Review of Definition, Discourse and Structure". *Qualitative Inquiry*, 17(6): 511–521.
- Tu, C. & Eppli, M. (1999). Valuing New Urbanism: The Case of Kentlands. *Real Estate Economics*, 27(3): 425-451.
- Tweede Kamer Der Staten-Generaal (2014, 2 juli). Van Verzorgingsstaat naar Participatiesamenleving. *Tweede Kamer Der Staten-Generaal*. Geraadpleegd via: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/plenaire_verslagen/kamer_in_het_kort/verzorgingsstaat_13-05-16.
- Weetmeer (2016). Buurten Vergelijken. *Weet Meer: Data-Analyse en Visualisatie*. Geraadpleegd via: <http://data.weetmeer.nl/buurt/item/compare/add/03441022> (14-09-16).
- Wellman, B. (1979) The Community Question. The Intimate Networks of East Yorkers. *American Journal of Sociology*, 85(5): 1201 – 1231.
- Wester, F., Mulder, L., Smaling, A., Mulder, L. (2005). *Praktijkgericht Kwalitatief Onderzoek*. Bussum: Coutinho.
- Wetenschappelijke Raad voor Regeringsbeleid (2016, 1 november). WRR: De Termen ‘Allochtoon en Autochtoon’ Hebben Hun Tijd Gehad. *WRR*. Geraadpleegd via: <http://www.wrr.nl/actueel/nieuwsbericht/article/wrr-de-termen-allochtoon-en-autochtoon-hebben-hun-tijd-gehad/> (02-11-16).
- Wheeler, S.M. (2000). Planning for Metropolitan Sustainability. *Journal of Planning Education and Research*, 20(2):133-45.
- Wijs-Mulkens, M.S. de (1999). *Wonen op Stand: Lifestyles en Landschappen van de Culturele en Economische Elite*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Wilkinson, R. G. (1996) *Unhealthy Societies: The Afflictions of Inequality*. London: Routledge.
- Verbrugge, L.M. (1977). The Structure of Adult Friendship Choice. *Social Forces*, 56(2): 577-597.

Vleuterweide Magazine (2015, 1 oktober). Veel Verschil en Toch Eén Gebaar. Gesprek met Stedenbouwer Enno Zuidema. *Vleuterweide Magazine*. Geraadpleegd via: <https://issuu.com/bourne-design/docs/bourne-vleuterweide-oktober2015> (10-10-16).

Zucker, D.M. (2009). *How to Do Case Study Research. College of Nursing Faculty Publication Series 2*. Amherst: University of Massachusetts.

8.1.2 Oriënterende gesprekken

Peter Verschuren; 27-01-16; stedenbouwkundige; medeoprichter van Nederlands chapter CEU,

Peter Drijver; 20-01-16; architect; medeoprichter van Nederlands chapter CEU

8.1.3 Fotoverantwoording

Nummer afbeelding (pagina):

1. (15) Betraud, A. (2002). *Graphs: The Built-up Area of Atlanta and Barcelona Represented at the Same Scale*. Geraadpleegd via: <http://alainbertaud.com/>
2. (18) Centre Parcs (2010, 31 oktober). *Center Parcs Port Zélande*. Geraadpleegd via: <http://www.centerparcsforum.nl/2010/10/center-parcs-port-zelande/>
Rijnboutt (2016). *De Resident, Den Haag*. Geraadpleegd via: <https://rijnboutt.nl/projects/171>
3. (19) Bricoleurbansim (2007). *Analyzing Urban Form by Block Shape and Size*. Geraadpleegd via: <http://www.bricoleurbanism.org/category/theory/>
4. (20) Verschuren, P. (nd). *Fijne Stad*. Geraadpleegd via: <http://www.fijnestad.nl/>
5. (21) Complete Communities - University of Delaware (nd). *What is Transit-Oriented Development?* Geraadpleegd via: <http://www.completecommunitiesde.org/planning/complete-streets/tod/>
6. (45) Google Maps (2016). *Plattegrond van regio Utrecht*. Geraadpleegd via: <https://www.google.nl/maps/place/Utrecht/@52.08414,5.0124515,12z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x47c66f4339d32d37:0xd6c8fc4c19af4ae9!8m2!3d52.0907374!4d5.1214201>
7. (45) Informatiecentrum Leidsche Rijn (nd). *Ontwerpschetsen Centrum Vleuterweide door Krier & Kohl Architecten*.
8. (46) Google Maps (2016). *Plattegrond van Het Centrum/De Hoven*. Geraadpleegd via: <https://www.google.nl/maps/place/Vleuterweide,+Utrecht/@52.0950402,4.9900434,14z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x47c670134bfaba6b:0xb823632d7da496ac!8m2!3d52.095275!4d5.008392>
9. (47) Google Maps (2016). *Plattegrond van Veldhuizen*. Geraadpleegd via: <https://www.google.nl/maps/place/Veldhuizen,+Utrecht/@52.0815861,5.0103187,14.75z/data=!4m5!3m4!1s0x47c67aa6249f6705:0x56e709dbb7e49636!8m2!3d52.082778!4d5.013889>

10. (50) Google Maps (2016). *Plattegrond van Het Centrum/De Hoven met oppervlaktemaat* (bewerkt). Geraadpleegd via:
<https://www.google.nl/maps/place/Vleuterweide,+Utrecht/@52.0950402,4.9900434,14z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x47c670134bfaba6b:0xb823632d7da496ac!8m2!3d52.095275!4d5.008392>
11. (50) Google Maps (2016). *Plattegrond van Veldhuizen met oppervlaktemaat* (bewerkt). Geraadpleegd via:
<https://www.google.nl/maps/place/Veldhuizen,+Utrecht/@52.0815861,5.0103187,14.75z/data=!4m5!3m4!1s0x47c67aa6249f6705:0x56e709dbb7e49636!8m2!3d52.082778!4d5.013889>
12. (51) Baars, E. van (2016). *Gestapelde woningen in Het Centrum/De Hoven* (zelfgemaakte foto's).
13. (51) Google Maps (2016). *Streetview in Veldhuizen*. Geraadpleegd via:
<https://www.google.nl/maps/@52.0795657,5.0070332,3a,75y,63.24h,80.65t/data=!3m6!1e1!3m4!1s9vOvxJv-fMAVdkks5IK-FQ!2e0!7i13312!8i6656!6m1!1e1>
14. (52) Google Maps (2016). *Plattegrond van Het Centrum/De Hoven met functiemenging* (bewerkt). Geraadpleegd via:
<https://www.google.nl/maps/place/Vleuterweide,+Utrecht/@52.0950402,4.9900434,14z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x47c670134bfaba6b:0xb823632d7da496ac!8m2!3d52.095275!4d5.008392>
15. (52) Baars, E. van (2016). *Functiemenging in Het Centrum/De Hoven* (zelfgemaakte foto).
16. (53) Google Maps (2016). *Plattegrond van Veldhuizen met functiemenging* (bewerkt). Geraadpleegd via:
<https://www.google.nl/maps/place/Veldhuizen,+Utrecht/@52.0815861,5.0103187,14.75z/data=!4m5!3m4!1s0x47c67aa6249f6705:0x56e709dbb7e49636!8m2!3d52.082778!4d5.013889>
17. (54) Google Maps (2016). *Plattegrond van Het Centrum/De Hoven met traditioneel stratenpatroon* (bewerkt). Geraadpleegd via:
<https://www.google.nl/maps/place/Vleuterweide,+Utrecht/@52.0950402,4.9900434,14z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x47c670134bfaba6b:0xb823632d7da496ac!8m2!3d52.095275!4d5.008392>
18. (55) Google Maps (2016). *Plattegrond van Veldhuizen met modernistisch stratenpatroon* (bewerkt). Geraadpleegd via:
<https://www.google.nl/maps/place/Veldhuizen,+Utrecht/@52.0815861,5.0103187,14.75z/data=!4m5!3m4!1s0x47c67aa6249f6705:0x56e709dbb7e49636!8m2!3d52.082778!4d5.013889>
19. (56) Google Maps (2016). *Plattegrond van Het Centrum/De Hoven met openbaar vervoershaltes en bereik* (bewerkt). Geraadpleegd via:
<https://www.google.nl/maps/place/Vleuterweide,+Utrecht/@52.0950402,4.9900434,14z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x47c670134bfaba6b:0xb823632d7da496ac!8m2!3d52.095275!4d5.008392>

20. (56) Google Maps (2016). *Plattegrond van Veldhuizen met openbaar vervoershaltes en bereik* (bewerkt). Geraadpleegd via:
<https://www.google.nl/maps/place/Veldhuizen,+Utrecht/@52.0815861,5.0103187,14.75z/data=!4m5!3m4!1s0x47c67aa6249f6705:0x56e709dbb7e49636!8m2!3d52.082778!4d5.013889>
21. (57) Baars, E. van (2016). *Ontwerpidee van auto te gast in Het Centrum/De Hoven* (zelfgemaakte foto's).
22. (57) Baars, E. van (2016). *Ontwerpidee van auto te gast in Veldhuizen* (zelfgemaakte foto).
23. (58) Amvest (2007). *De Hoven 4.2: 51 vrije sector huurwoningen* (Brochure).
24. (58) Baars, E. van (2016). *Ontwerpidee van eigen identiteit in Het Centrum/De Hoven* (zelfgemaakte foto's).
25. (59) Baars, E. van (2016). *Ontwerpidee van eigen identiteit in Veldhuizen* zelfgemaakte foto).
26. (59) Baars, E. van (2016). *Ontwerpidee van eigen identiteit in Veldhuizen* zelfgemaakte foto).
27. (60) Google Maps (2016). *Plattegrond van Het Centrum/De Hoven met koop- en huurwoningen* (bewerkt). Geraadpleegd via:
<https://www.google.nl/maps/place/Vleuterweide,+Utrecht/@52.0950402,4.9900434,14z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x47c670134bfaba6b:0xb823632d7da496ac!8m2!3d52.095275!4d5.008392>
28. (60) Google Maps (2016). *Plattegrond van Veldhuizen met koop- en huurwoningen* (bewerkt). Geraadpleegd via:
<https://www.google.nl/maps/place/Veldhuizen,+Utrecht/@52.0815861,5.0103187,14.75z/data=!4m5!3m4!1s0x47c67aa6249f6705:0x56e709dbb7e49636!8m2!3d52.082778!4d5.013889>
29. (64) Baars, E. van (2016). *Openbare ruimte voor en achter de woningen in Het Centrum/De Hoven* zelfgemaakte foto).
30. (65) Kohl Architecten (nd). *Vleuterweide Centrum*. Geraadpleegd via:
<http://christophkohl.com/portfolio/vleuterweide-utrecht/>
31. (78) Google Afbeeldingen (2016). *Veldhuizen*. Geraadpleegd via:
https://www.google.nl/search?q=veldhuizen+utrecht&rlz=1C1AVSA_en&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwi-iPLZzOfRAhVEMBoKHQ8QDFwQ_AUICSgC&biw=1242&bih=602
32. (82) Baars, E. van (2016). *Busbaan in Het Centrum/De Hoven* (zelfgemaakte foto).

8.2 Codeboom

De codeboom is gebruikt als instrument om structuur in de verzamelde data aan te brengen. Dit was in de fases van het *open coderen* en *axiaal coderen* (zie toelichting sectie 3.6). In de laatste fase van het *selectief coderen* is ook gekeken of theorie kon helpen structuur aan te brengen in de codeboom. Er wordt bedoeld op de conceptualisatie van sociale cohesie van Bolt & Torrance (2005). Hier wordt sociale cohesie onderverdeeld in drie componenten. De structuur uit de empirie en de theorie zijn op die manier met elkaar verweven. De resulterende codeboom is uiteindelijk als opzet gebruikt voor het weergeven van de bevindingen in het resultatenhoofdstuk.

Sociale cohesie

- Gedragscomponent

- Contact met directe burens
- Contact met indirecte burens
- Ontmoetingsplekken (winkels, horeca, parken, sportverenigingen, buurthuis)
- Participatie
 - Recreatieve activiteiten organiseren
 - Praktische zaken samen regelen
- Praktische- en emotionele hulp
- Verbindende schakels: hond, kinderen, buurtapp/website

- Normen- en waardencomponent

- Buren/buurt ruzie
- Overlast
- Hangjongeren
- Geluid

- Belevingscomponent

- Identificatie met buurtgenoten
- Identificatie met ontwerp van buurt
 - Architectuur
 - Stedenbouwkundige opzet
- Stads/dorps karakter
 - Ligging buurt
 - Historie buurt

- Diversiteit

- Wel of geen diverse buurt
- Sociaal contact tussen bewoners met diverse achtergronden
 - Positief sociaal contact
 - Negatief sociaal contact
 - Geen contact

- Duurzame mobiliteit

- Fietsen
 - Praktisch
 - Recreatief
- Lopen
 - Praktisch
 - Recreatief
- Openbaar vervoer
 - Bus
 - Trein
- Auto
 - Binnen de buurt
 - Buiten de buurt

- Achtergrondkenmerken van bewoners

- Leeftijd
- Huishoudsamenstelling
- Werk en inkomen
- Opleidingsniveau
- Woonvoorkeuren
- Verhuisgedrag/doorstroom
- Sociaal netwerk elders

- Invloeden van buitenaf

- Verharding/polarisering van de samenleving
- Individualisering van de samenleving

- Inmenging overheden/welzijnsorganisaties
- Economische crisis
- Seizoenen

8.3 Topiclijst voor interviews met bewoners

Introductie

-Onderzoeker introduceert zichzelf (studie en scriptieonderwerp): Master Stadsgeografie, een studie die zich richt op gedrag van groepen mensen in een ruimtelijke context. Voorbeeld: waarom is er in de ene buurt meer criminaliteit dan in de andere buurt?

-Het onderzoek beziet of het samenstel van ideeën van de stedenbouwkundige stroming New Urbanism (hoge dichtheid; functiemenging; divers woningaanbod; traditionele stedenbouwkundige opzet; openbaar vervoer centraal; auto 'te gast'; eigen identiteit) uitwerking hebben. Met andere woorden of de doelstellingen van New Urbanism (bevorderen sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit) behaald worden. Onder sociale cohesie wordt verstaan contact tussen buurtgenoten. Diversiteit staat voor een diverse bewonersgroep én sociaal contact tussen bewoners met diverse achtergronden. Zoals met een andere etnische achtergrond. Onder duurzame mobiliteit wordt verstaan lopen, fietsen, openbaar vervoer en een minimaal autogebruik.

-Gaat u akkoord dat het interview opgenomen wordt? Het interview kan worden geanonimiseerd.

-NB: Vergeet dictafoon niet aan te zetten

-Hebt u vragen vooraf?

Sociale cohesie

Deze vragen gaan over het sociaal contact in de buurt. Het gaat dan over het groeten en kennen van buurtgenoten, en het ondernemen van iets (gezamenlijks) in- en voor de buurt. Tevens gaat het over het wel of niet verbonden voelen met de buurt.

Sociaal contact

NB: Maak onderscheid tussen directe- en indirecte burens

-Hoe zou u uw contact met buurtgenoten omschrijven? Groeten/praatje maken op straat/op bezoek bij elkaar/gezamenlijk iets ondernemen/er is geen contact?

-Hoe vaak heeft u contact met uw buurtgenoten? Dagelijks/eens in de drie dagen/wekelijks/eens per drie weken/maandelijks/eens in de drie maanden/jaarlijks/nooit?

-Heeft u behoefte aan (meer) contact met buurtgenoten?

-Waar hebt u contact met buurtgenoten? Thuis/op straat/in een park/bij een sportvoorziening/in een winkel/op school/op het werk/in een publieke voorziening (zoals bibliotheek, kerk, buurthuis)?

-Als u een tijd(je) van huis weg bent: houdt een buurtgenoot dan een oogje in het zeil? Heeft een buurtgenoot uw huissleutel? Geeft een buurtgenoot de planten water? Verzorgt een buurtgenoot uw huisdieren (*mits relevant*)?

-Kunt u rekenen op steun van buurtgenoten? Emotionele hulp in moeilijke tijden? Of praktische hulp (bijvoorbeeld bij een verhuizing)?

-Houdt iemand u op de hoogte van (belangrijke) gebeurtenissen in de buurt?

-Gebruiken jullie in de buurt een app/website/telefoonnummer/mailadres waar bewoners iets kunnen melden?

Vrijwillige inzet voor de buurt

-Doet u weleens iets vrijwillig voor de buurt?

-*Indien vrijwilliger:* wat doet u zoal? Schoonmaken/onderhoud/buurtpreventie/helpen bij buurtvereniging/helpen op school/helpen op sportvereniging/organiseren buurtactiviteit/deelnemen aan realisatie van voorziening in de buurt/emotionele hulp of praktische hulp bieden aan buurtgenoten?

-*Indien geen vrijwilliger:* zou u vrijwilliger willen zijn?

-Worden er weleens buurtactiviteiten georganiseerd? Gaat u daar heen?

Gedeelde/niet-gedeelde normen en waarden in de buurt

-In hoeverre is er sprake van overlast (van jongeren, vuil op straat, geluid, gebrekkig onderhoud)?

-In hoeverre is er sprake van criminaliteit (inbraak, vandalisme, fysiek geweld)?

-Wordt er wat gedaan aan overlast/criminaliteit? In hoeverre zijn bewoners daarbij betrokken?

-Zijn er weleens spanningen/conflicten tussen individuen/groepen in de buurt?

Verbonden voelen met buurt

Sociaal

-Voelt u zich verbonden met uw buurtgenoten? Kunt u zich met hen identificeren, oftewel voelt u zich een van hen?

Ruimtelijk

-Wat vindt u van de architectuur?

-Zou de buurt dorps of stedelijk noemen? Of een combinatie? Voelt u zich een Utrechter?

-Hoe denkt u over aan het aanbod van de volgende voorzieningen?

-Publieke voorzieningen (onderwijs, gezondheidszorg, publieke dienstverlenende instanties)

-Recreatie (buurthuis, sport, speeltuin, cultuur, uitgaan)

-Winkels

-Werkgelegenheid

Diversiteit

De volgende vragen gaan over diversiteit, dat wil zeggen de aanwezigheid van verschillende soorten mensen en de sociale interactie tussen die mensen.

Wel of geen diverse buurt

-Wat vindt u van de samenstelling van bewoners in deze buurt? Hoe ervaart u de samenstelling van bewoners, kijkend naar bijvoorbeeld leeftijd, opleidingsniveau, land van herkomst, etc.?

Sociaal contact tussen bewoners met diverse achtergronden

-Heeft u weleens contact met buurtgenoten die verschillen van u in de volgende opzichten:

- Leeftijd
- Opleidingsniveau
- Land van herkomst
- Positie op de arbeidsmarkt
- Geloof

-Waar ontmoet u deze mensen? Thuis/op straat/in een park/bij een sportvoorziening/in een winkel/op school/op het werk/in een publieke voorziening (zoals bibliotheek, kerk, buurthuis)?

-Merkt u weleens spanningen tussen bewoners met verschillende achtergronden?

Duurzame mobiliteit

New Urbanisten proberen de buurt zo te ontwerpen dat bewoners eerder geneigd zijn te gaan lopen, het openbaar vervoer of de fiets pakken. Daarnaast moet het ontwerp ervoor zorgen dat bewoners de auto vaker laten staan. Hierover gaan de volgende vragen. Het gaat allereerst om hoe u zich verplaatst binnen uw buurt, en daarna nog over hoe u zich buiten uw buurt maar binnen uw stad verplaatst.

Lopen

-Hoe vaak loopt u door de buurt? Ter recreatie? En met een praktisch doeleinde?

-Waarom loopt u veel/weinig?

-Zijn er voldoende straten/voetpaden om door te steken/stukken af te snijden? Met andere woorden is het aantrekkelijk gemaakt om te wandelen in de buurt?

-Vindt u dat de buurt een goede omvang heeft om geheel te belopen?

-Zijn *alle* soorten voorzieningen goed per voet te bereiken? Dus dan hebben we het over:

-Publieke voorzieningen (onderwijs, gezondheidszorg, publieke dienstverlenende instanties)

-Recreatie (buurthuis, sport, speeltuin, cultuur, horeca, uitgaan)

-Winkels

-Werkgelegenheid

Fietsen

-Hoe vaak fietst u door de buurt? Ter recreatie? En met een praktisch doeleinde?

-Waarom fietst u veel/weinig?

-Wat vindt u van de fietsvoorzieningen? Fietsenstallingen/fietspaden?

-Zijn *alle* soorten voorzieningen goed per fiets bereiken? Dus dan hebben we het over:

-Publieke voorzieningen (onderwijs, gezondheidszorg, publieke dienstverlenende instanties)

- Recreatie (buurthuis, sport, speeltuin, cultuur, horeca, uitgaan)
- Winkels
- Werkgelegenheid

Openbaar vervoer

- Wat vindt u van het aanbod aan openbaar vervoersmiddelen?
- Wat vindt u van de locaties van de openbaar vervoersmogelijkheden in de buurt?
- Gebruikt u weleens het openbaar vervoer om u binnen de buurt te verplaatsen?
- Vindt u dat er iets moet veranderen qua aanbod van het openbaar vervoer?

Auto

- Heeft u een auto?
- Zo ja:* waar parkeert u uw auto? Voor de deur/op de binnenplaats/een eindje van mijn huis?
- Wordt het u ontmoedigd om de auto in de buurt te gebruiken? Wat vindt u van de parkeertarieven/autovrije zones/eenrichtingsverkeer straten/drempels/aantal parkeerplaatsen?
- Zijn er (te) veel hinderlijke kruispunten voor u als autogebruiker in de buurt?
- Verplaatst u zich weleens met de auto binnen de buurt? Met welk doel?

Vervoer *buiten* de buurt, *binnen* de stad

Kunt u vertellen welk transportmiddel u doorgaans gebruikt (lopen, fietsen, openbaar vervoer, auto) wanneer u de onderstaande voorzieningen buiten de buurt, maar wel binnen de stad wilt bereiken?

- Publieke voorzieningen (onderwijs, gezondheidszorg, publieke dienstverlenende instanties)
- Recreatie (buurthuis, sport, speeltuin, cultuur, uitgaan)
- Winkels
- Werkgelegenheid

Overige vragen

Woonsituatie

- Hoe lang woont u hier al?
- Wat was de reden/wat waren de redenen dat u hier bent komen wonen?
Woonvoorkeuren/financiële redenen/sociale situatie/toeval?
- Wat voor woonhuis en woonomgeving hebt u het liefst?
- Wilt u hier blijven wonen?
- Bent u tevreden over uw buurt? Denkt u dat de buurt in de toekomst voor uit of achter uitgaat wat betreft leefbaarheid, veiligheid?
- Heeft u een koophuis of een huurhuis?

-Speelt de annexatie van de gemeente Vleuten-De Meern door de gemeente Utrecht tot op heden onder bewoners?

Achtergrondkenmerken

-Wat doet in het dagelijks leven? Werkend/studerend/huisvrouw-huisman/werkloos-werkzoekend/arbeidsongeschikt/gepensioneerd?

Wat is uw gezinssituatie?

Afsluiting

-Hebt u nog aan- of opmerkingen? Zijn er nog onderwerpen die niet aan de orde zijn geweest, waarover u iets wilt zeggen?

-Een samenvatting van de conclusies wordt naar u opgestuurd. Indien u het hele rapport wilt lezen zal ik het eindrapport opsturen.

-Bedanken voor het interview.

8.4 Topiclijst voor interviews met experts

Introductie

-Onderzoeker introduceert zichzelf (studie en scriptieonderwerp): Master Stadsgeografie, een studie die zich richt op gedrag van groepen mensen in een ruimtelijke context. Voorbeeld: waarom is er in de ene buurt meer criminaliteit dan in de andere buurt?

-Het onderzoek beziet of het samenstel van ideeën van de stedenbouwkundige stroming New Urbanism (hoge dichtheid; functiemenging; divers woningaanbod; traditionele stedenbouwkundige opzet; openbaar vervoer centraal; auto 'te gast'; eigen identiteit) uitwerking hebben. Met andere woorden of de doelstellingen van New Urbanism (bevorderen sociale cohesie, diversiteit en duurzame mobiliteit) behaald worden. Onder sociale cohesie wordt verstaan contact tussen buurtgenoten. Diversiteit staat voor een diverse bewonersgroep én sociaal contact tussen bewoners met diverse achtergronden. Zoals met een andere etnische achtergrond. Onder duurzame mobiliteit wordt verstaan lopen, fietsen, openbaar vervoer en een minimaal autogebruik.

-Gaat u akkoord dat het interview opgenomen wordt? Het interview kan worden geanonimiseerd.

-NB: Vergeet dictafoon niet aan te zetten

-Hebt u vragen vooraf?

Over de expert

-Kunt u vertellen wat uw beroep is? Hoe verhoudt u zich tot Het Centrum/De Hoven en/of -Veldhuizen?

-Hoe verhoudt uw organisatie zich tot de buurt?

Sociale cohesie

Sociaal contact

-Hoe zou u het buurtcontact in deze buurt omschrijven?

-In hoeverre is het buurtcontact in het algemeen veranderd in de buurt?

-Waar ontmoeten buurtgenoten elkaar voornamelijk? Thuis/op straat/in een park/bij een sportvoorziening/in een winkel/op school/op het werk/in een publieke voorziening (zoals bibliotheek, kerk, buurthuis)?

-Worden er in de buurt buurtapps, website, telefoonnummer, mailadres gebruikt? Door de bewoners? Door u en/of uw organisatie?

-Op welke manier tracht u en/of uw organisatie bij te dragen aan de sociale cohesie in de buurt?

Participatie

-In hoeverre is er sprake van formele participatie in de buurt?

-In hoeverre is er sprake van informele participatie in de buurt?

-Probeer uw organisatie de formele- en/of informele participatie te bevorderen in de buurt? Zo ja, hoe?

Gedeelde/niet-gedeelde normen en waarden in de buurt

-In hoeverre is er sprake van overlast (van jongeren, vuil op straat, geluid, gebrekkig onderhoud)?

-In hoeverre is er sprake van criminaliteit (inbraak, vandalisme, fysiek geweld)?

-Wordt er wat gedaan aan overlast/criminaliteit? In hoeverre zijn bewoners daarbij betrokken?

-Zijn er weleens spanningen/conflicten tussen individuen/groepen in de buurt?

Verbonden voelen met de buurt

Ruimtelijk

-Wat vindt u van de architectuur? Hoe denken buurtbewoners over de architectuur?

-Bent u op de hoogte van de stedenbouwkundige gedachte achter het ontwerp van de buurt?

-Zou de buurt dorps of stedelijk noemen? Of een combinatie? Voelen bewoners zich Utrechter?

-Hoe denkt u over het aanbod van de volgende voorzieningen?

-Publieke voorzieningen (onderwijs, gezondheidszorg, publieke dienstverlenende instanties)

-Recreatie (buurthuis, sport, speeltuin, cultuur, uitgaan)

-Winkels

-Werkgelegenheid

-Wat denkt u dat de voornaamste redenen zijn dat mensen in deze buurt komen wonen?

Diversiteit

Wel of geen diverse buurt

-Wat vindt u van de samenstelling van bewoners, kijkend naar bijvoorbeeld leeftijd, opleidingsniveau, land van herkomst, etc.?

Sociaal contact tussen bewoners met diverse achtergronden

-Kunt u iets vertellen over sociaal contact tussen bewoners met een verschillende achtergrond? Verschillen in het opzicht van:

-Leeftijd

-Opleidingsniveau

-Land van herkomst

-Positie op de arbeidsmarkt

-Geloof

-Als bewoners van diverse achtergronden elkaar ontmoeten, waar is dat dan voornamelijk? Thuis/op straat/in een park/bij een sportvoorziening/in een winkel/op school/op het werk/in een publieke voorziening (zoals bibliotheek, kerk, buurthuis)?

-Merkt u weleens spanningen tussen bewoners met verschillende achtergronden?

Afsluiting

-Hebt u nog aan- of opmerkingen? Zijn er nog onderwerpen die niet aan de orde zijn geweest, waarover u iets wilt zeggen?

-Een samenvatting van de conclusies wordt naar u opgestuurd. Indien u het hele rapport wilt lezen zal ik het eindrapport opsturen.

-Bedanken voor het interview.

8.5 Aanschrijfbrief bewoners Het Centrum/De Hoven

ONDERZOEK IN 'HET CENTRUM/DE HOVEN'



Geachte bewoner van dit adres in Het Centrum/De Hoven,

Ik ben momenteel bezig met mijn afstudeeronderzoek bij de master Stadsgeografie aan de Universiteit Utrecht. Ik doe onderzoek naar de invloed van het specifieke ontwerp van uw buurt. Dit ontwerp is gebaseerd op oude Europese dorpen en steden. Het gaat onder andere over traditionele architectuur, pleintjes, kronkelige straten, schuine daken, enzovoorts. Uw buurt De Hoven is hier een erg goed voorbeeld van, vandaar dat ik u benader.

Er wordt gekeken of met dit ontwerp bepaalde doelen worden gehaald. Dat zijn namelijk het stimuleren van sociaal contact met buurtgenoten. Ook dat er verschillende soorten mensen in de buurt wonen. En daarnaast het gebruik van het openbaar, de fiets en dat buurtbewoners lopen.

Hierbij de vraag of u eventueel wilt meedoen aan het onderzoek. Ik zal dan een interview afnemen van maximaal een uurtje. Mocht u minder tijd hebben, dan kan dat ook. Het interview wordt anoniem verwerkt in het onderzoek. Hebt u interesse en een uurtje de tijd, ergens tussen 16 augustus 2016 en eind september 2016? Stuur dan een mailtje naar nieuwestedelijkheid@outlook.com. Dan kunnen we een datum prikken. Alvast heel erg bedankt!

Ik zie uw reactie graag tegemoet. Als het mogelijk is voor half september 2016.

Met vriendelijke groet,

Edo van Baars

Masterstudent Stadsgeografie



Universiteit Utrecht

8.6 Aanschrijfbrief bewoners Veldhuizen

ONDERZOEK IN DE BUURT 'VELDHUIZEN'



Geachte bewoner van dit adres in Veldhuizen,

Ik ben op het moment bezig met mijn afstudeeronderzoek bij de master Stadsgeografie aan de Universiteit Utrecht. Ik doe onderzoek naar de invloed van het ontwerp van de buurt op gedrag van bewoners. Het gaat dan om sociaal contact in de buurt. Ook kijk ik naar het gebruik het openbaar vervoer, de fiets en of bewoners lopen.

Er wordt een vergelijking gemaakt tussen twee buurten die op verschillende manieren zijn ontworpen. Maar het profiel van de bewonersgroepen lijkt wel veel op elkaar. Uw buurt is gekozen, en wordt vergeleken met de buurt Het Centrum/De Hoven in Utrecht, hier vlakbij.

Hierbij de vraag of u eventueel wilt meedoen aan het onderzoek. Ik zal dan een interview afnemen van maximaal een uurtje. Mocht u minder tijd hebben, dan kan dat ook. Het interview wordt anoniem verwerkt in het onderzoek. Hebt u interesse en een uurtje de tijd, ergens tussen 16 augustus 2016 en eind september 2016? Stuur dan een mailtje naar nieuwestedelijkheid@outlook.com. Dan kunnen we een datum prikken. Alvast heel erg bedankt!

Ik zie uw reactie graag tegemoet. Als het mogelijk is voor half september 2016.

Met vriendelijke groet,

Edo van Baars

Masterstudent Stadsgeografie



Universiteit Utrecht

8.7 Transcripten interviews

Nader op te vragen bij de onderzoeker.