



VERKEER ZORGT VOOR ASOCIALE STRATEN

Af en toe een babbeltje, een handje hulp van de burens waar nodig en een jaarlijks buurtfeest. In veel straten is dit iets waar veel mensen alleen maar van kunnen dromen. Waarom ontbreken deze vormen van sociaal contact op zoveel plekken?

Pioniersonderzoek uit de jaren '70 wees koning auto als schuldige aan. Als er teveel auto's door een straat passeren heeft dit een grote invloed op sociale relaties tussen haar bewoners. In Kessel-Lo werd in verschillende straten gepolst naar burensrelaties. Sociale contacten houden het leven in de stad aangenaam. Ze bieden namelijk unieke kansen voor sociale interactie en steun. Het gezegde luidt dan ook: 'beter een goede buur dan een verre vriend'. De aanwezigheid van een grote hoeveelheid auto's maakt de realiteit voor veel mensen anders. Bovendien zijn er andere factoren die sociale interactie beïnvloeden.

Oei, al dat verkeer

Gevaarlijke en lawaaierige straten kunnen een vernietigend effect hebben op de sociale relaties tussen bewoners van een straat. In straten met weinig verkeer worden de leefomstandigheden over het algemeen als beter beschouwd. Dit ontdekte Donald Appleyard in de jaren 1970. Zijn studie in San Francisco was in die tijd baanbrekend. Voor het eerst werd er de relatie tussen verkeer en sociaal contact gelegd. Zijn boek 'Livable streets' heeft het over drie typen straten. Qua uitzicht zien ze er gelijkaardig uit, ware het niet dat er door de drukke bezochte straat acht keer zoveel auto's rijden als door de rustigste. Niet enkel het sociaal contact tussen bewoners werd onderzocht. Er werd ook onderzoek gedaan naar het gevoel van verkeersveiligheid, naar lawaaioverlast en naar vervuiling. Op al deze aspecten scoorde de drukke straat erg slecht. Het hoge verkeersvolume door deze straat zorgde ervoor dat bewoners last hadden van lawaaioverlast, wat praten op straat

verhinderde. De straat was vuil en bewoners kenden bijna niemand uit hun straat.

Over het algemeen neemt men 2000 passerende voertuigen per dag als de bovengrens voor een aangename, leefbare straat. Rekening houdende met het verschil in verkeer tussen dag en nacht komt dit neer op ongeveer 200 voertuigen per uur. Dit is echter niet overal mogelijk. Beleidsmakers kunnen hierop inspelen door drukke verkeersassen in te richten als laan. Leg centraal een hoofdas aan voor zwaar verkeer, vervolgens een wandelgalerij met bomen en dan een lokale rijweg aan beide zijden van de centrale baan met voetpaden en bomen. De kwalijke effecten van veel verkeer worden door de bomen en de breedte van de straat getemperd.

Kessel-Lo: de vergeten buur van Leuven

Het pioniersonderzoek van Donald Appleyard naar de relatie tussen de hoeveelheid verkeer in een straat en sociale relaties tussen haar bewoners gebeurde in San Francisco in de jaren 1970, in die tijd een stad van een slordige 830.000 inwoners. De relatie tussen de verkeersintensiteit (dit is het aantal auto's dat per dag door de straat passeert) en het contact tussen bewoners was negatief. In straten met weinig verkeer kennen de bewoners elkaar beter. De vraag rees: gaat deze relatie ook op in een kleine gemeente grenzend aan de provincie stad Leuven met slechts 13.000 inwoners? Tot nu toe bleef het antwoord op deze vraag uit. Een onderzoek uitvoeren in deze kleinstedelijke West-Europese context bleek echter niet simpel. Het studiegebied moest immers

aan een aantal voorwaarden voldoen: de verschillende straten moeten er allemaal ongeveer gelijkaardig uitzien om de invloed van de ruimte uit te sluiten. Het heeft immers geen nut om een straat met hoogbouw te vergelijken met een straat met 19e-eeuwse arbeidershuisjes gezien de morfologische context anders is. In de thesis werd geopteerd om Appleyard te volgen; klassieke straten met eengezinswoningen met één à twee verdiepen is de voornaamste bebouwing in de geselecteerde straatsegmenten. De verkeersintensiteit varieerde er tussen nul en 13.000 voertuigen per dag. De bewoners van de onderzochte straten kunnen tot de hogere middenklasse gerekend worden. De sociale kenmerken in de straten waren vrij homogeen al zijn verschillen tussen straten natuurlijk niet uit te sluiten.

Woonstraat vs. steenweg

Is het kleine Kessel-Lo vergelijkbaar met de metropool San Francisco? 3 voorbeelden brengen de verschillen en overeenkomsten aan het licht.

De Eeuwfeeststraat is een rustige woonstraat. Er passeert enkel lokaal verkeer, zo'n 240 voertuigen per dag. Het sociaal contact tussen de bewoners van de straat is er, net zoals in de studie van Appleyard, hoog. Heel wat mensen kennen veel andere mensen uit de straat. Hun netwerk in de straat en ook hun plaatselijke vriendenkring is groot. Er is veel sociaal contact onder bewoners. Ter vergelijking werd in de studie ook een recent gebouwd woonef opgenomen: de Centrale Werkplaatsen. Hier mogen geen auto's komen wat maakt dat de resulterende grote open ruimte tussen de woningen als plein gebruikt kan worden. De verkeersvrije open ruimte zorgt ervoor dat het sociaal contact onder de bewoners hier nog hoger is dan in de Eeuwfeeststraat. Kinderen krijgen de kans om ongestoord te spelen en bij mooi weer zitten veel bewoners buiten. Dat het autovrije plein erg gewaardeerd wordt blijkt ook uit volgend citaat van een bewoner: "Wij zijn blij met de grote open ruimte waar de kinderen kunnen spelen en waar we de burens kunnen ontmoeten." Naast de uitnodigende verkeersvrije ruimte speelt ook het buurtcomité een rol. Bijna alle bewoners nemen deel aan de activiteiten die georganiseerd worden door dit comité en gaan zelfs over tot gezamenlijke aankopen, zoals een trampoline voor hun kinderen en een ballenset voor petanque. De combinatie van een toegankelijke publieke en verkeersvrije ruimte, samen met een actief buurtcomité maakt dat bewoners elkaar erg goed kennen en veel contact met elkaar hebben.

De volledig tegenovergestelde situatie als in de twee vorige straten is te zien op een drukke invalsweg naar Leuven: de Geldenaaksebaan. Het contact tussen bewoners van de straat is er miniem en weinig mensen kennen elkaar. Het is dan ook een erg drukke straat met een verkeersintensiteit van 9000 voertuigen per dag. De verkeersdruk is erg hoog en de straat is niet aangepast aan het hoeveelheid verkeer die erdoor komt. Het feit dat de straat erg smal is heeft hiermee te maken. Voetgangers kunnen elkaar nauwelijks kruisen op het smalle voetpad en de fietsers rijden op het voetpad omdat er op de rijbaan geen plaats voor hen is. Bijna elke bewoner waarbij een enquête werd afgenomen klaagde dat ze

zich niet veilig voelden omwille van het vele verkeer in de straat. Dit maakt dat de straat niet uitnodigt om er lang te verblijven. Daar komt nog eens bij dat gesprekken voeren op straat moeilijk is door het verkeerslawaai. Het geluid is er veel harder dan 60 decibel, ruw geschat het niveau van een normaal gesprek. De straat heeft bovendien geen buurtcomité om de mensen bij elkaar te brengen. En er is ook geen ruimte om activiteiten te organiseren. En omdat mensen elkaar niet goed kennen, komen activiteiten maar moeilijk van de grond. Zo is de cirkel rond.

Gevaarlijke en lawaaierige straten vernietigen de sociale buurtcohesie

Sociale verschillen

Dat naast verkeer en de inrichting van de open ruimte, buurtcomités een belangrijke rol spelen, bewijst de Martelarenlaan. Deze straat heeft een erg actief buurtcomité. Enkele bewoners trekken dit en steken er veel moeite in: "We startten het buurtcomité op meer dan 10 jaar geleden. Het is lastig om te blijven 'sleuren en trekken' maar een aantal (30-40) bewoners vinden het nog altijd zinvol." De verkeersintensiteit is er meer dan drie keer hoger dan de vooropgestelde norm van 2000 voertuigen per dag voor aangename, leefbare straten: er passeren 6600 voertuigen per dag door de straat. Met 660 voertuigen per uur kan de straat niet afgesloten worden om een buurtfeest of speelstraat te organiseren in de zomer. Toch kennen veel bewoners van de Martelarenlaan elkaar en hebben ze onderling veel sociaal contact. Velen onder hen gaan naar de jaarlijkse nieuwjaarsreceptie die drukbezocht is. Deze en andere activiteiten brengen de bewoners dicht bij elkaar. Niet alleen het buurtcomité verklaart het uitzonderlijke buurtleven in deze drukke straat. Een deel van de verklaring moet gezocht worden bij zogenaamde sociale variabelen. Bewoners die in dezelfde levensfase zitten leggen sneller contact. In de Martelarenlaan is het grootste deel van de bewoners ouder dan 45 jaar. Hun gelijkaardige leeftijd en het feit dat ze in dezelfde

Smalle voetpaden en veel verkeer: in de Geldenaaksebaan is het bijna onmogelijk om op straat een gesprek te voeren. Bron: Anton Esser



levensfase zitten maakt dat ze veel raakvlakken hebben wat het sociaal contact in de straat ten goede komt. Een twintig- en vijftigjarige hebben veel minder contact met elkaar dan met mensen van gelijkaardige leeftijd. Ook is de residentietijd in de straat hoog. De helft van de bewoners van de Martelarenlaan woont al 20 jaar in hun straat. En ook dat zorgt ervoor dat ze veel burens kennen. Dit is logisch want bewoners die lang in hun straat wonen, zullen meer mensen kennen dan iemand die pas verhuist is. Belangrijk bij sociale variabelen is homogeniteit: de eigenschappen van de gehele buurt beïnvloeden de sociale relaties. En dat is precies wat in de Martelarenlaan het geval is: er is homogeniteit op vlak van levensfase en residentietijd.

Naast sociale verschillen tussen straten is ook residentiële zelfselectie belangrijk. Residentiële zelfselectie houdt in dat huishoudens hun woonlocatie kiezen op basis van de eigenschappen van de woonomgeving. De verschillende voorkeuren van mensen wordt bijgevolg gereflecteerd in de buurt waarin ze leven. Bewoners die belang hechten aan een rustige straat met veel buurtleven zullen waarschijnlijk oververtegenwoordigd zijn in straten die aan deze voorwaarden voldoen. Een manier om de potentiële invloed van residentiële zelfselectie te minimaliseren is om de responsgraad zo hoog mogelijk te maken. De responsgraad van de enquête was 84 procent.

Verkeer blijkt niet het enige bepalende element wanneer het gaat om sociaal contact

Ruimtelijk ontwerp en buurtcomités

Het afnemen van een enquête en gesprekken met bewoners brachten de waarheid aan het licht: Donald Appleyard heeft nog steeds gelijk. En niet alleen in grote steden: net als in San Francisco zijn in het kleine Kessel-Lo de drukke straten asociaal dan rustigere. Verkeer kan dus nog steeds als een grote boosdoener beschouwd worden als het gaat om het behouden en versterken van sociale relaties in straten. Anderzijds leerden bovenstaande voorbeelden ons dat veralgemenen nooit goed is. Het verkeer was niet het enige bepalende element wanneer het gaat om sociaal contact in straten. Het woonerf en de Martelarenlaan brachten nog twee andere bepalende factoren aan het licht: buurtcomités en de inrichting van de ruimte. In tegenstelling tot verkeer beïnvloeden deze het sociaal contact in positieve zin.

Als mensen de mogelijkheid hebben om ergens te verpozen of een babbeltje te doen in een rustige omgeving kunnen de onderlinge sociale relaties erop vooruitgaan. Uitnodigend straatmeubilair, groen en ontmoetingsplekken zijn maar een greep uit de vele mogelijkheden die voor uitnodigende open én sociale ruimtes kunnen zorgen. Daarnaast zijn ook buurtcomités belangrijk voor het sociale weefsel in de straat: tijdens een buurtfeest, speelstraat of nieuwjaarsreceptie hebben bewoners van een straat de kans om elkaar te ontmoeten en nieuwe mensen te leren kennen. De stad Leuven heeft dit al begrepen en speelt hier ook op in. Met het initiatief 'kom op voor je wijk' biedt de stad financiële en materiële initiatieven om bewoners te ondersteunen. Met zijn nieuwe mobiliteitsplan en initiatieven als deze is Leuven op de goede weg als het gaat om het creëren van een aangename verkeersluwe stad met levendige straten waar veel sociaal contact is.

Sociale mix

Buurtcomités laten al zien dat niet alleen ruimtelijke factoren verklarend zijn voor sociaal contact in straten. Ook sociale variabelen zijn spelen een rol. In het onderzoek werd getracht de sociale verschillen in en tussen de straten zo klein mogelijk te houden. Dit was niet zonder reden. Uit de literatuur komt naar voren dat deze wel degelijk belangrijk zijn in onderzoek naar sociaal contact tussen mensen. Eerder werd al leeftijd en residentietijd aangehaald. Maar wat te denken van alleenstaanden versus gezinnen? Studies leerden dat gezinnen met kinderen meer relaties met burens onderhouden dan alleenstaanden of koppels. Het zijn immers de kinderen die de ouders onrechtstreeks aanzetten tot sociale interactie: er wordt advies uitgewisseld, spullen geleend en ontleend en burens worden geholpen. Welke ouder zoekt nu nooit eens een babysit? Als deze een paar huizen verder woont is dit eens zo handig.

Het driespan

Zowel sociale als ruimtelijke factoren spelen een rol in het verklaren van sociaal contact in stedelijke straten. Beiden factoren openen beleidsperspectieven: sociaal contact kan bevorderd worden door eerst en vooral het schadelijk effect van verkeer aan te pakken. In woonwijken kunnen beleidsmakers ingrijpen door het aantal auto's terug te dringen, op hoofdassen door deze herin te richten als laan. De studie bewees ook dat publieke ruimte teruggeven aan bewoners een goed idee is. Dit worden de nieuwe ontmoetingsplekken voor bewoners. Initiatieven als Kom op voor je wijk in Leuven kunnen een extra duwtje in de rug geven en buurtcomités laten floreren. Met andere woorden: weinig verkeer, buurtwerking en open ruimte. Het zijn de drie toverwoorden die een straat sociaal en leefbaarder kunnen maken. Laat het een wijze les zijn voor de politiek.

Literatuurselectie

- Appleyard, D., Gerson, M., & Lintel, M. (1981) *Livable Streets: Protected Neighborhoods?* University of California Press, Ltd.
- Bosselmann, P., Macdonald, E., & Kronmeyer, T. (1999). "Livable streets revisited", *Journal of the American Planning Association*, 65(2), 168-180.
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings: Using public space (6 ed.)*. Washington D.C.: Island Press.
- Skjaeveland, O., & Garling, T. (1997) "Effects of interactional space on neighbouring", *Journal of Environmental Psychology*, 17(3), 181-198.
- Unger, D. G., & Wandersman, A. (1982) "Neighboring in an Urban Environment", *American Journal of Community Psychology*, 10(5), 493-509.

Deze tekst is gebaseerd op de thesis van **Anton Esser** (esser.anton@gmail.com) getiteld 'Het effect van verkeersintensiteit op sociaal contact in Kessel-Lo, Leuven'. Hij is afgestudeerd als geograaf aan de KU Leuven en Vrije Universiteit Brussel en werkt momenteel bij de Universiteit Antwerpen als onderzoeker bij het departement Transport en Ruimtelijke Economie.