



Het effect van verkeersintensiteit op sociaal contact in Kessel-Lo, Leuven

Anton ESSER

Promotor: Prof. Dr. M. Loopmans

Proefschrift ingediend tot het
behalen van de graad van
Master of Science in Geografie

Academiejahr 2015-2016

© Copyright by KU Leuven

Zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van zowel de promotor(en) als de auteur(s) is overnemen, kopiëren, gebruiken of realiseren van deze uitgave of gedeelten ervan verboden. Voor aanvragen tot of informatie i.v.m. het overnemen en/of gebruik en/of realisatie van gedeelten uit deze publicatie, wend u tot de KU Leuven, Faculteit Wetenschappen, Geel Huis, Kasteelpark Arenberg 11 bus 2100, 3001 Leuven (Heverlee), Telefoon +32 16 32 14 01.

Voorafgaande schriftelijke toestemming van de promotor(en) is eveneens vereist voor het aanwenden van de in dit afstudeerwerk beschreven (originele) methoden, producten, schakelingen en programma's voor industrieel of commercieel nut en voor de inzending van deze publicatie ter deelname aan wetenschappelijke prijzen of wedstrijden.

© Copyright by Vrije Universiteit Brussel

Zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van zowel de promotor(en) als de auteur(s) is overnemen, kopiëren, gebruiken of realiseren van deze uitgave of gedeelten ervan verboden. Voor aanvragen tot of informatie i.v.m. het overnemen en/of gebruik en/of realisatie van gedeelten uit deze publicatie, wend u tot de KU Leuven, Vrije Universiteit Brussel, Faculteit Wetenschappen en Bio-ingenieurswetenschappen, Pleinlaan 2, 1050 Brussel, Telefoon +32 (0)2 629 33.57

Voorafgaande schriftelijke toestemming van de promotor(en) is eveneens vereist voor het aanwenden van de in dit afstudeerwerk beschreven (originele) methoden, producten, schakelingen en programma's voor industrieel of commercieel nut en voor de inzending van deze publicatie ter deelname aan wetenschappelijke prijzen of wedstrijden.

Dankwoord

Meer dan een jaar geleden ontstond het idee voor deze thesis tijdens een gesprek met Maarten Loopmans. Ik vroeg me af hoe het kwam dat mijn vader bijna iedereen in zijn straat kent terwijl mijn moeder slechts enkele mensen uit haar straat kent maar er al veel langer woonde. Ik dacht dat dit wel iets te maken kon hebben met verkeer. Mijn vader woont immers in een erg rustige straat, mijn moeder niet. Ook Maarten Loopmans vond dit een interessant onderwerp. Hij werd mijn promotor en samen werkten we het idee verder uit. Tijdens het hele verdere proces hielp mijn promotor me het bos door de bomen te zien. Hij gaf niet alleen advies maar zorgde ook voor structuur en planning, twee zaken die ik heel hard nodig had.

Verschillende mensen hielpen me met de gegevensverzameling en hen wil ik graag bedanken. Allereerst Joris Voets van de stad Leuven voor de bevolkingsgegevens die ik heb gebruikt doorheen heel mijn thesis. Daarnaast ook Koen Stuyven van Vectris en Pieter Vrijsen van het departement Mobiliteit en Openbare Werken voor telgegevens van verschillende straten die tot mijn studiegebied behoorden. Ook de hulp in het stadsarchief in Leuven was erg nuttig om meer te weten te komen over de geschiedenis van mijn studiegebied. Maar bovenal wil alle 280 bewoners waarmee ik in contact kwam en die mijn enquête invulden heel erg bedanken voor de moeite en tijd die ze hierin gestoken hebben. Door het contact met zoveel verschillende mensen leerde ik enorm veel bij en maakte ik dingen mee die ik later nog zal navertellen. Ik zal altijd met een glimlach aan het veldwerk terugdenken

Als laatste wil ik ook nog enkele mensen van mijn familie en mijn vriendenkring bedanken. Hanne Hendrickx, Dries Verdoodt en mijn ouders voor het nalezen van delen van mijn thesis. Daarnaast wil ik mijn ouders en broers bedanken om altijd achter mij te blijven staan. Voor hun steun, begrip en hun geduld om naar mijn gezaag te luisteren. Van deze mensen wil ik mijn broer Corneel nog eens extra bedanken voor zijn steun en begrip tijdens ons gezamenlijk jaar op kot in Leuven. Hij zorgde, samen met mijn toffe ganggenoten, voor een erg plezant laatste jaar op kot in Leuven. Verder bedank ik ook Britta Lahaye voor haar niet aflatende interesse bij elke fase van mijn onderzoek en om mij telkens weer te motiveren op de momenten dat ik het beu was.

Thomas, jij was vaak de eerste waarbij ik terecht kon voor nuttige commentaar, praktische hulp en steun. Ook was samen met u een verdiende ontspanning nooit ver weg. Onze chille momenten ga ik niet vergeten.

Hanne, mijn grootste dankbaarheid gaat uit naar jou. Bedankt om zo vaak geduldig te blijven tijdens de 'slecht-gezind-momenten' als gevolg van mijn thesis. Bedankt om voor co-promotor te spelen. Zonder jou zou mijn thesis niet half zo goed geweest zijn.

Samenvatting

In straten worden sinds mensengeheugen sociale relaties gecreëerd en onderhouden. Deze nabije relaties blijven belangrijk, zelfs in een wereld van moderne communicatiemiddelen en toegenomen mobiliteit. Studies sinds de jaren 1970 tonen aan dat in straten met hoge verkeersintensiteit het verkeer de sociale relaties tussen bewoners op een negatieve manier beïnvloedt. Deze werden echter nog niet herhaald in de context van een kleine West-Europese stad. In Leuven zal, op het niveau van de straat, de invloed van verkeersintensiteit op de mate van sociaal contact tussen bewoners onderzocht worden, evenals de grootte van hun netwerk en vriendenkring binnen hun straat. Tevens zal het effect van buurcomités en sociale variabelen in rekening gebracht worden.

Het studiegebied is Kessel-Lo, gelegen nabij Leuven, waar sprake is van grote hoeveelheden sluipverkeer. De druk van verkeer op de omliggende woonwijken is hoog. In het studiegebied werden negen straatsegmenten geselecteerd met een verkeersintensiteit die varieert tussen nul en 13000 voertuigen per dag. In het studiegebied werd ook een recent gebouwd woonerf zonder verkeer als casestudy opgenomen. Er zal vergeleken worden met een verkeersluwe straat om te kijken welke effecten de ruimtelijke inrichting van een straat heeft op sociale relaties tussen bewoners.

In de straatsegmenten werd een enquête met 14 gesloten vragen en één open vraag afgenomen. De algemene responsgraad bedraagt 84 procent. Met een variantie analyse werd nagegaan of verkeersintensiteit, deelname van bewoners aan activiteiten in hun straat en zes sociale variabelen de variatie in sociaal contact, grootte van het netwerk en grootte van de vriendenkring verklaren.

In lijn met eerdere studies is er meer sociaal contact tussen bewoners in straten met een lage verkeersintensiteit. Ook kunnen de bewoners van de betreffende straten steunen op een groter netwerk en een grotere vriendenkring binnen hun straat. Verder is de aanwezigheid van buurtcomités erg belangrijk in het studiegebied. Bewoners die deelnemen aan activiteiten die georganiseerd worden in hun straat vertonen een hogere mate van sociaal contact en hebben een groter netwerk en een grotere vriendenkring binnen hun straat. De verkeersvrije open ruimte in het woonerf wordt veelvuldig gebruikt en er is een hoge mate van sociaal contact. Met de variantie analyse werd duidelijk dat naast verkeersintensiteit en deelname aan activiteiten, ook het inkomen significant bijdroeg aan de variatie van de alle drie afhankelijke variabelen (sociaal contact, netwerk en vriendenkring). Van de andere 5 bestudeerde variabelen, residentietijd, woningbezit, geslacht, levensfase en diploma, was deze laatste de enige sociale variabelen die niet significant bijdroeg aan de variatie van de drie afhankelijke variabelen.

Abstract

Streets have an important role in creating and maintaining social relations between its inhabitants. The role of nearby social relations is still important, even in a world with increased mobility and modern communication technologies. Studies performed since the 1970 prove that streets with a high traffic volume negatively influence social relations between inhabitants. However, evidence from small Western-European cities is lacking. In Leuven, a small city nearby Brussels, the influence of traffic volume on social contacts between inhabitants will be examined as well as the extent of their social network and the number of friends they have in their street. Next to this, the effect of neighbourhood organizations and social variables will be taken into account.

The study area is located in Kessel-Lo, municipal borough of Leuven. The area is suffering from big amounts of cut-through traffic. In the study area, nine streets were selected with a traffic volume varying between zero and 13000 cars per day. A recently developed home zone without any traffic is also included. The home zone will be compared with a traffic calmed street to investigate the effect of the structure of space on social relations between inhabitants.

Inquiries with 14 closed questions and one open question were done in each street. The overall response rate was 84 percent. Analysis of variance was performed to examine the influence of traffic volume, participation of inhabitants in activities in their street and six social variables on the variation in social contact, social network and number of friends of inhabitants in their streets.

In line with previous studies, social contact is high in streets with a low traffic volume. Besides this, inhabitants of this streets have a large social network and a lot of friends living in their street. The open space, free of traffic, in the home zone is frequently used and there are high amounts of social contact between inhabitants. The analysis of variance revealed that, next to traffic volume and participation in neighbourhood organizations, income has an significant effect on the variation of the dependent variables (social contact, size of network and number of friends). From the remaining 5 variables, residence time, home ownership, gender, life cycle and degree, only the latter didn't add any significant variation to the dependent variables.

Inhoud

1.	Inleiding	1
1.1.	De invloed van de ruimte op sociale relaties tussen bewoners.....	2
1.1.1.	Definities.....	2
1.1.2.	Verkeer	2
1.1.3.	De kwaliteit van de omgeving	6
1.1.4.	Dichtheid	8
1.1.5.	Publieke ruimte	8
1.1.6.	Func tiemenging.....	9
1.1.7.	Woonerven.....	10
1.2.	De invloed van niet-ruimtelijke variabelen op sociale relaties	11
1.2.1.	Demografische en socio-economische variabelen.....	12
1.2.2.	Residentiële zelfselectie	14
1.2.3.	Buurtorganisaties.....	14
1.3.	Onderzoeksvragen en hypothesen	16
2.	Studiegebied.....	19
2.1.	Focus van de stad Leuven op leefbaarheid en mobiliteit	19
2.2.	Onderzoek in een organisch gegroeide stad.....	19
2.3.	Geselecteerde straatsegmenten te Kessel-Lo.....	20
2.3.1.	Secundaire wegen type III: Tiensesteenweg en Diestsesteenweg.....	21
2.3.2.	Lokale wegen type I: Martelarenlaan en Geldenaaksebaan.....	23
2.3.3.	Lokale wegen type II: Gemeentestraat en Koning Albertlaan	25
2.3.4.	Lokale wegen type III: Eeuwfeeststraat en Centrale Werkplaatsen	26
2.3.5.	Bevolkingsgegevens van de straatsegmenten.....	27
2.3.6.	Geschiedenis, uitzicht en omgeving van de straten	28
3.	Methode	31
3.1.	Enquêtes	31
3.1.1.	Keuze van de methode.....	31
3.1.2.	Uitvoering	31
3.1.3.	Verantwoording van de vragen.....	32
3.1.4.	Vragen die niet altijd correct begrepen werden	34
3.2.	Externe validiteit van de enquête	35
3.2.1.	Aantal enquêtes en non-respons	35
3.2.2.	Representativiteit	38

3.2.3.	Objectiviteit	41
3.3.	Data-analyse	42
3.3.1.	Constructie van latente variabelen.....	42
3.3.2.	Demografische variabelen.....	46
3.3.3.	Variantie analyse	48
4.	Resultaten.....	51
4.1.	Het effect van verkeersintensiteit	51
4.1.1.	Sociaal contact.....	51
4.1.2.	Netwerk	52
4.1.3.	Vriendenkring	53
4.1.4.	Last van verkeerslawaaï	54
4.2.	Vergelijking van woonerf en verkeersluwe straat	55
4.3.	Variabelen niet gerelateerd aan de ruimte.....	56
4.3.1.	Residentietijd	56
4.3.2.	Woningbezit	59
4.3.3.	Geslacht	62
4.3.4.	Levensfase.....	63
4.3.5.	Diploma	65
4.3.6.	Inkomen.....	67
4.3.7.	Deelname aan buurtactiviteiten	69
4.3.8.	Tewerkstellingsgraad	70
4.4.	Variantie analyse	71
4.5.	Kwalitatieve informatie	72
5.	Discussie.....	77
5.1.	De invloed van verkeersintensiteit	77
5.2.	Vergelijking van woonerf en verkeersluwe straat	78
5.3.	Variabelen niet gerelateerd aan de ruimte.....	79
5.3.1.	Deelname aan buurtactiviteiten	79
5.3.2.	Socio-economische status: inkomen en diploma.....	80
5.3.3.	Geslacht	81
5.3.4.	Residentietijd	81
5.3.5.	Woningbezit	82
5.3.6.	Levensfase.....	82
5.4.	Ontstaan van buurtcomités	83
6.	Conclusie	85

7. Referenties.....	87
8. Bijlagen.....	91

Lijst van figuren

fig. 1.1: Sociale interactie in drie straten met verschillende verkeersintensiteit. Lijnen tonen waar mensen vrienden en kennissen hebben wonen, bollen waar mensen verzamelen. Er is een duidelijk verschil in het aantal interacties tussen de drie straten (Appleyard & Lintell, 1972, p.92).....	4
fig. 1.2: De drie lanen uit Bosselmann et al. (1999): Centraal bevinden zich lanen voor zwaar verkeer, vervolgens een wandelgalerij met bomen, een lokale rijweg aan beide zijden van de centrale baan en voetpaden met bomen. De woningen beschikken over een voortuin. Deze lay-out beperkt de negatieve effecten van verkeer (Bosselmann, et al., 1999 p. 171).....	6
fig. 1.3: De relatie tussen de kwaliteit van de buitenruimte en het voorkomen van nodige, optionele en sociale activiteiten. Het aantal optionele en sociale activiteiten wordt beïnvloed door de kwaliteit van de omgeving (Gehl, 2011 p.11).....	7
fig. 1.4: Relatie tussen het aantal interacties en het aantal activiteiten in de publieke ruimte (Gehl, 1978 p.59).	8
fig. 1.5: Frequentie en type van sociale activiteit in de twee straten onderzocht door Biddulph (2010). Street two (rechts) is deels ingericht als woonerf. In de woonzone vinden meer sociale activiteiten plaats. De toename is vooral te wijten aan meer mensen die elkaar observeren (Biddulph, 2010 p. 220).....	11
fig. 1.6: De dubbele relatie tussen het fysische en sociale milieu, het buurtleven en de participatiegraad in buurtorganisaties (Unger & Wandersman, 1985 p.159).	15
fig. 1.7: Overzicht van de factoren die buurtleven en sociale interactie in een buurt of straat kunnen beïnvloeden (eigen verwerking).	16
fig. 2.1: Het studiegebied met de geselecteerde straatblokken aangeduid in het rood. 1) Tiensesteenweg, 2) Diestsesteenweg, 3) Martelarenlaan, 4) Geldenaaksebaan, 5) Koning Albertlaan, 6) Gemeentestraat, 7) Eeuwfeeststraat en 8) Centrale Werkplaatsen. Bron: eigen verwerking o.b.v. wegcategorisering in mobiliteitsplan Leuven (Groep Planning, 2002 p.46, eigen verwerking).....	21
fig. 2.2: Concept van het ringmodel met hoofdassen met de hoofdwegen (zwart) en bebouwing (geel) (Groep Planning, 2002 p.41).	21
fig. 2.3 a) De twee rijbanen op de Tiensesteenweg worden gescheiden door een middenstrook, b) Diestsesteenweg A, zonder voortuinen in tegenstelling tot Diestsesteenweg B, c) Diestsesteenweg B met voortuinen, d) Het Sportpleinpad aan de achterzijde van Diestsesteenweg B. De tuinen en garages van de woningen komen uit op dit pad en er is een speeltuin.....	23
fig. 2.4 a) De Martelarenlaan is een hoofdontsluiting van Kessel-Lo. De straat heeft woningen met een voortuin aan één kant van de straat, b) Het wegprofiel van de Geldenaaksebaan is niet aangepast aan de hoeveelheid verkeer die erdoor komt.....	24
fig. 2.5: Het uitzicht van de Martelarenlaan na de heraanleg met links de fietsstraat en daarnaast het nieuwe park. De autoweg bevindt zich op een lager niveau naast de treinsporen (rechts op de figuur) (Stad Leuven, 2015c p.1).	24
fig. 2.6 a) De Gemeentestraat: tweerichtingsverkeer en fietspaden langs beide zijden, b) De koning Albertlaan met voortuinen en bomen langsheen de rijweg. De rijbaan bestaat uit betonplaten. Rechts zijn enkele grote appartementcomplexen op te merken.	25
fig. 2.7 a) De Eeuwfeeststraat is een klassieke woonstraat met eenrichtingsverkeer, b) De Koperslagerij maakt deel uit van een recent ontwikkelde woonwijk en werd ingericht als woonerf.	26
fig. 2.8: Het voorontwerp van de gehele site Centrale Werkplaatsen. De woonwijk met de Koperslagerij en Ketelmakerij zijn aangeduid in rood (Vectris, 2016).....	27

fig. 3.1: Boxplot en histogram voor netwerk. De variabele is rechtsscheef verdeeld.	44
fig. 4.1: De mate van sociaal contact in functie van de verkeersintensiteit.	52
fig. 4.2: De grootte van het netwerk in functie van de verkeersintensiteit.	53
fig. 4.3: De grootte van de vriendenkring in functie van de verkeersintensiteit.	54
fig. 4.4: Percentage bewoners dat last heeft van verkeerslawaaï.	55
fig. 4.5: De mate van sociaal contact in functie van de residentietijd.	57
fig. 4.6: De grootte van het netwerk van de bewoners in functie van de residentietijd.	58
fig. 4.7: Grootte van de vriendenkring in functie van de residentietijd.	59
fig. 4.8: De residentietijd weergegeven per straat.	59
fig. 4.9: Boxplot waarin het sociaal contact van woningeigenaars en huurders wordt vergeleken.	60
fig. 4.10: Boxplot waarin de grootte van het netwerk van woningeigenaars en huurders wordt vergeleken.	60
fig. 4.11: Boxplot waarin de grootte van de vriendenkring van woningeigenaars en huurders wordt vergeleken.	61
fig. 4.12: Woningbezit per straat uitgedrukt in percentages.	61
fig. 4.13: Boxplot voor sociale interactie volgens geslacht.	62
fig. 4.14 a) Boxplot voor de grootte van het netwerk en b) de grootte van de vriendenkring volgens geslacht.	63
fig. 4.15: Boxplot van sociaal contact volgens levensfase.	63
fig. 4.16: De grootte van het netwerk volgens levensfase.	64
fig. 4.17: De grootte van de vriendenkring volgens levensfase.	64
fig. 4.18: Levensfase per straat uitgedrukt in percentages.	65
fig. 4.19 a) Mate van sociaal contact in functie van diploma b) grootte van het netwerk in functie van diploma	65
fig. 4.20: Grootte van de vriendenkring in functie van het diploma.	66
fig. 4.21: Percentages voor het hoogst behaalde diploma in de verschillende straten.	66
fig. 4.22: Het behaalde diploma in functie van de leeftijd van de respondent.	67
fig. 4.23: Mate van sociaal contact in functie van het netto maandelijks inkomen van het hele huishouden.	67
fig. 4.24 a) Grootte van het netwerk en b) grootte van de vriendenkring in functie van het netto maandelijks inkomen van het huishouden.	68
fig. 4.25: Percentages voor de verschillende inkomensklassen in de straten.	68
fig. 4.26: Netto inkomen in functie van de leeftijd.	69
fig. 4.27 a) Mate van sociaal contact in functie van de deelname aan buurtactiviteiten en b) grootte van het netwerk van bewoners in functie van de deelname aan buurtactiviteiten.	70
fig. 4.28: Grootte van de vriendenkring van bewoners in functie van de deelname aan buurtactiviteiten.	70
fig. 4.29: Deelname aan activiteiten in straten met een straat- of buurtcomité.	70
fig. 4.30: Vergelijking van de tewerkstellingsgraad tussen mannen en vrouwen.	71

Lijst van tabellen

tabel 1.1: Manieren van spelen in de twee straten in Hannover. De opmerkelijke stijging van 'social play' in Ahrberg Street is volgens de auteur deels te wijten aan de kinderen van een Turkse familie die alle voorbijgangers aanspraken (Eubank-Ahrens, 1984 p. 43). ...	10
tabel 2.1: De verschillende categorieën van wegen in Vlaanderen en hun functie (Vlaamse Overheid, 2011 p. 361).	20

tabel 2.2: Samenvatting van de fysische variabelen van de geselecteerde straten.....	22
tabel 2.3: Sociale karakteristieken van bewoners samengevat per straat.	28
tabel 2.4: Ontstaan en meest voorkomende architectuur van	29
tabel 3.1: Percentage enquêtes van elke versie dat afgenomen werd per straat.	34
tabel 3.2: Aantal enquêtes en algemene non-responsgraad.....	36
tabel 3.3: De drie vragen met de hoogste non-responsgraad. Het percentage	37
tabel 3.4: Percentage mannen en vrouwen voor de enquêtes en de bevolkingsgegevens. ..	40
tabel 3.5: Percentage bewoners weergegeven volgens gezinssamenstelling voor a) de enquête en b) de bevolkingsgegevens.	40
tabel 3.6: Percentage bewoners ingedeeld volgens leeftijdsklasse voor a) de enquête en b) de bevolkingsgegevens	41
tabel 3.7: De chi-kwadraat waarden tussen vraag 2, 3 en 14a.....	43
tabel 3.8: Gewichten voor de drie vragen waaruit de latente variabele sociaal contact geconstrueerd werd.....	43
tabel 3.9: De chi-kwadraat waarden tussen vraag 2, 4 en 5.	43
tabel 3.10: Constructie van de gecombineerde variabele ontstaan uit vraag 4 en 5. Afhankelijk van de combinatie van antwoorden op beide vragen werd een andere score aan de gecombineerde variabele toegekend.	44
tabel 3.11: De chi-kwadraat waarden voor vraag 2, 4, 6 en 7.	45
tabel 3.12: Scores voor de verschillende antwoordcategorieën van de vragen.	45
tabel 3.13: De drie latente variabelen en de vragen waaruit deze opgebouwd zijn.	46
tabel 3.14: De klassen voor residentietijd en het aantal respondenten per klasse.	46
tabel 3.15: Aantal respondenten volgens diploma.	48
tabel 3.16: Analyse van de gegevens voor inkomen.	48
tabel 3.17: De opbouw van de variabele levensfase in vier verschillende klassen.	48
tabel 3.18: De afhankelijke en onafhankelijke variabelen in de meerwegs variantie analyse.	49
tabel 4.1: Frequenties waarmee twee activiteiten worden uitgevoerd voor het woonerf en de verkeersluwe straat.	56
tabel 4.2: Overzicht van georganiseerde activiteiten in het woonerf en de verkeersluwe straat.	56
tabel 4.3: Vrijheidsgraden, F-waarde en p-waarde voor het meerwegs anova model voor de mate van sociaal contact.	71
tabel 4.4: Vrijheidsgraden, F-waarde en p-waarde voor het meerwegs anova model voor het netwerk van de bewoners. Diploma en woningbezit werden niet toegevoegd.....	72
tabel 4.5: Vrijheidsgraden, F-waarde en p-waarde voor het meerwegs anova model voor de vriendenkring van de bewoners.....	72

1. Inleiding

Moderne communicatiemiddelen, televisie en computers hebben voor een verandering in communicatie tussen individuen gezorgd. Soenen (2006) schrijft dat er zowel in onderzoek als beleid wordt gesproken over 'de teloorgang van het sociale'. Tegenwoordig zijn de sociale contacten van individuen veel minder beperkt tot een bepaalde geografische regio. Moderne communicatiemiddelen en de toegenomen mobiliteit maken dit mogelijk. Nabije contacten en buurtleven lijken daarom minder belangrijk. Toch bieden goede burenelaties tal van voordelen. Er zijn unieke kansen voor sociale interactie en steun. Als iemand langere tijd weg is kan men op elkaars huis passen, planten water geven en post ophalen (Francis, et al., 2012). Het gezegde luidt dan ook: 'beter een goede buur dan een verre vriend'.

In de westerse wereld maakt men zich zorgen over een afnemend gemeenschapsgevoel (Bonaiuto, et al., 2003; Francis, et al., 2012; Soenen, 2006). Er zijn verschillende redenen voor deze afname: kleinere families, suburbanisatie, langere pendeltijden. Ook de vrije tijd besteed aan televisie en het gebruik van sociale media neemt almaar toe (Francis, et al., 2012). Dat moderne technologie en communicatiemiddelen de nood aan sociaal contact kleiner maken wordt al langer geadresseerd in onderzoek (Gehl, 1986; Unger & Wandersman, 1985). Er kan gesteld worden dat dit enkel maar is toegenomen sinds die tijd.

België is een land dat al van voor de tweede wereldoorlog te maken heeft met suburbanisatie (Kesteloot, 2003). Sinds kort begint men de omgekeerde beweging waar te nemen: steeds meer mensen, waaronder jonge gezinnen, komen terug in de stad wonen. Er werd een stedelijk beleid opgestart om de stad terug aantrekkelijker en leefbaarder te maken (Loopmans, 2007). De kwaliteit van de ruimte in steden, een hot topic in de jaren '70 en '80 van de 20^e eeuw, wint vandaag terug aan populariteit. Kwalitatieve ruimten worden immers meer gebruikt en bieden bovendien gelegenheid tot sociaal contact (Gehl, 2011).

Dit onderzoek richt zich op de invloed van de ruimte en meer specifiek de invloed van verkeersintensiteit op sociale relaties tussen bewoners op het niveau van de straat. Hier gebeurde reeds veel onderzoek naar (Appleyard, et al., 1981; Appleyard & Lintell, 1972; Bosselmann, et al., 1999; Hart, 2008; Koorey, et al., 2013; Sanders et al., 2015). In straten met verschillende verkeersintensiteit zal de mate van sociaal contact tussen bewoners onderzocht worden, evenals de grootte van hun netwerk en vriendenkring binnen de straat. Daarnaast zal ook het effect van sociale variabelen hierop bekeken worden.

Het werk is opgebouwd volgens de principes van een wetenschappelijke tekst: eerst wordt een breed literatuuroverzicht gegeven dat zich zowel richt op het effect van ruimtelijke als niet-ruimtelijke factoren op sociale relaties. Daarna wordt van het studiegebied in zijn bredere

context beschreven alsook de verschillende straten waar het onderzoek uitgevoerd werd. In een derde deel wordt uitgelegd hoe enquêtes werden gebruikt om gegevens te verzamelen en op welke manier de gegevens werden geanalyseerd. Na het presenteren van de resultaten worden deze bediscussieerd in het hoofdstuk discussie. In de conclusie worden de belangrijkste resultaten nog eens samengevat en perspectieven voor verder onderzoek geopend.

1.1. De invloed van de ruimte op sociale relaties tussen bewoners

1.1.1. Definities

Het is noodzakelijk eerst enkele termen te verklaren omdat ze in de inleiding veel gebruikt zullen worden. Deze zijn buurthechting, gemeenschapsgevoel, buurtleven en sociale interactie.

Buurthechting wordt gedefinieerd als de emotionele band van een individu met zijn of haar sociale en fysieke omgeving (Brown, et al., 2003; Comstock, 2010).

De definitie van gemeenschapsgevoel wordt overgenomen van het Engelse 'sense of community' en "is often defined as a feeling that members have of belonging, a feeling that members matter to one another and to the group, and a shared faith that members' need will be met through their commitment to be together" (Francis, et al., 2012 p.401).

Buurtleven, overgenomen van het Engelse 'neighbouring' kan omschreven worden als alle sociale en symbolische interacties van individuen met mensen uit hun omgeving alsook de band die individuen hebben met de mensen uit hun omgeving en met de plaats waar ze leven (Unger & Wandersman, 1985).

Met sociale interactie worden alle sociale activiteiten bedoeld die uren uitvoeren zoals een praatje op straat, informele bezoeken aan huis, het lenen of uitlenen van zaken, het vragen om hulp en alle sociale netwerken die bewoners ontwikkelen in hun buurt (Unger & Wandersman, 1985).

1.1.2. Verkeer

Vandaag leeft meer dan de helft van wereldbevolking in een stedelijke omgeving (United Nations, 2014). De straat is bijgevolg de leefomgeving van veel mensen. Veel te vaak wordt de straat nog gezien als enkel en alleen een transportader. Een straat heeft echter meer functies. Ze moet tevens gezien worden als een omgeving met een duidelijk sociaal doel. Het is de omgeving waar kinderen opgroeien en waar sociale relaties gecreëerd en onderhouden worden. Een straat kan voor bewoners een persoonlijke en sociale betekenis hebben (Appleyard, et al., 1981).

Deze thesis werd voor een groot deel geïnspireerd door het werk van Appleyard et al. (1981). Met hun boek 'Livable streets' legden ze de relatie tussen verkeersvolume en sociale interactie

bloot in de stad San Francisco. Het begon met een kleine pilootstudie naar de bezorgdheid van bewoners over hun omgeving, namelijk de straat waarin ze wonen. Er werden drie gelijkaardige straten geselecteerd die light, moderate en heavy street genoemd werden. Elke straat had een verschillend verkeersvolume. De sociale klasse en het inkomen waren relatief homogeen. De gezinssamenstelling, wijze van eigendom (gehuurd of gekocht) en hoe lang bewoners woonachtig waren in hun verblijf verschilde (Appleyard & Lintell, 1972). Dit weten is belangrijk want wanneer men wil nagaan hoe en onder welke voorwaarden het ontwerp van de ruimte het gemeenschapsgevoel beïnvloedt, moet er zeker rekening gehouden worden met tussenliggende variabelen zoals deze (Talen, 1999).

Met behulp van interviews en observaties werden vijf factoren geselecteerd om te bestuderen hoe de bewoners over hun straat denken en hoe goed ze zich er thuis voelen. De vijf factoren waren gevaar voor verkeer, lawaaioverlast en vervuiling, buurtleven en bezoeken, privacy en eigen woongebied en milieubewustzijn.

Het bleek dat de verkeersdruk in de straat met een hoog verkeersvolume voor een hele reeks problemen zorgde: het was er gevaarlijk en lawaaiig en het vele verkeer had een vernietigend effect op de relaties tussen de bewoners van de straat (fig. 1.1). Een ander resultaat van de studie was dat het aantal kennissen in de straat met de laagste verkeersintensiteit dubbel zo groot was dan in deze waar het meeste auto's passeerden (Appleyard, et al., 1981).

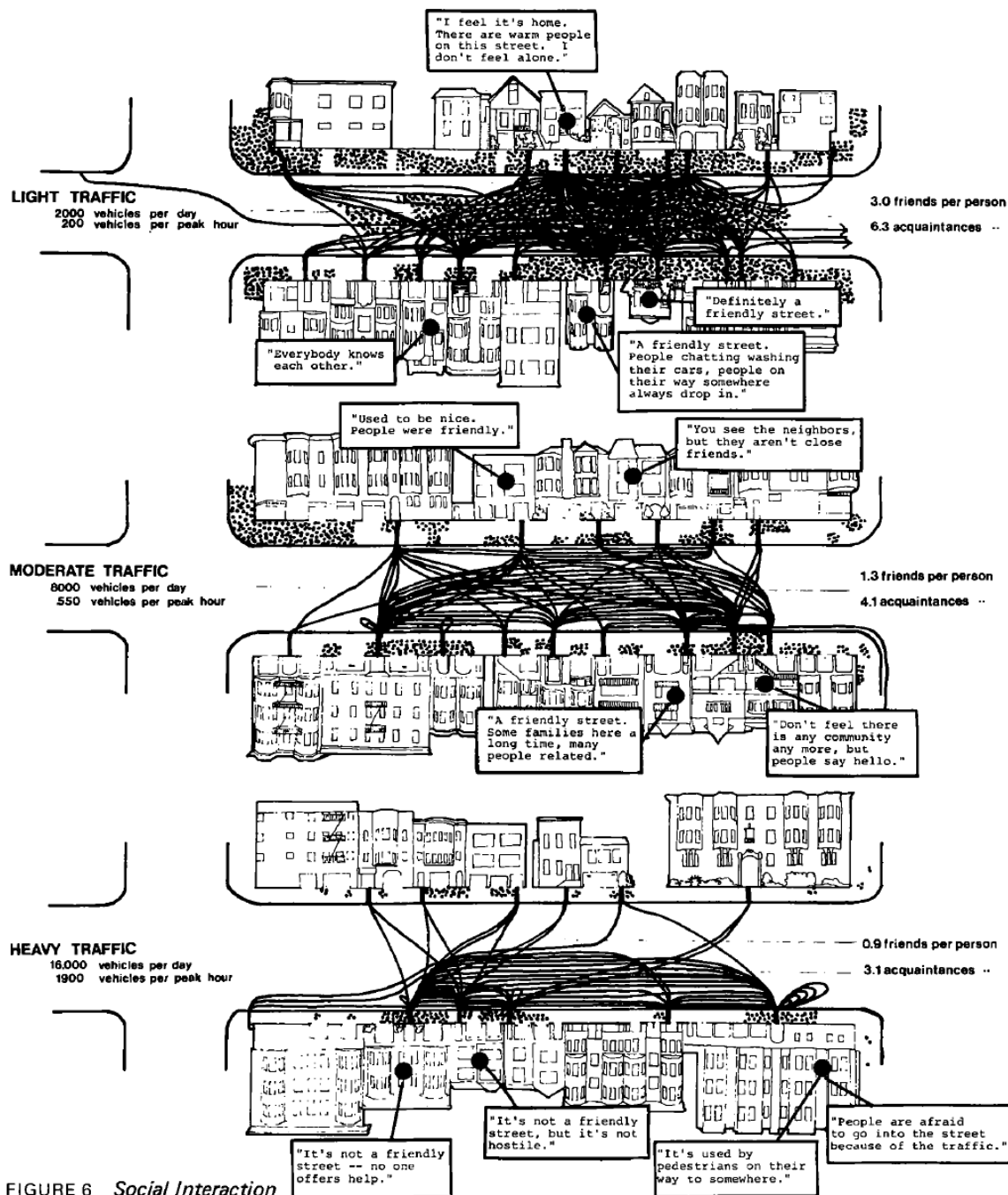


fig. 1.1: Sociale interactie in drie straten met verschillende verkeersintensiteit. Lijnen tonen waar mensen vrienden en kennissen hebben wonen, bollen waar mensen verzamelen. Er is een duidelijk verschil in het aantal interacties tussen de drie straten (Appleyard & Lintell, 1972, p.92).

Ook vandaag is het werk van Appleyard nog relevant. Er werden verschillende vervolgstudies geproduceerd door andere auteurs (Bosselmann et al., 1999; Hart, 2008; Koorey, et al., 2013; Sanders et al., 2015). Hart (2008) herhaalde Appleyards studie in Bristol en verkreeg gelijkaardige resultaten. Bosselmann et al. (1999) bekeken in Chico, Californië, of het ruimtelijk ontwerp van lanen een minderend effect kan hebben op het verkeer en hoe dit de sociale interactie in deze straten beïnvloedt. De verkeersintensiteit in de lanen was meer dan twee

keer zo hoog als in de drukste straten die Appleyard et al. (1981) onderzochten in San Francisco. Door de structuur van de lanen (fig. 1.2) was er opmerkelijk minder verkeerslawaaï dan in conventionele straten. Wanneer het achtergrondlawaaï meer dan 60 decibel bedraagt is het bijna onmogelijk om een normale conversatie te voeren (Loopmans, et al., 2011). In de bestudeerde straten met een gemiddelde verkeersintensiteit werd de vooropgestelde geluidsnorm door Bosselmann et al., (1999) van 65 decibel zelfs vaker overschreden dan in de lanen. Het geluidsniveau is dus sterk gerelateerd aan de afstand tussen de voorgevel van de bebouwing en de verkeersas. Tevens werd geconcludeerd dat de leefomstandigheden van bewoners in lanen beter is dan deze op conventionele straten met een aanzienlijk verkeersniveau. Enkel bewoners van straten met erg weinig verkeer beoordeelden hun levensomstandigheden beter dan deze in de lanen (Bosselmann et al., 1999).

Ook in ontwikkelingslanden werd het werk van Appleyard et al. (1981) herhaald. Sanders et al. (2015) deden dit voor de hoofdstad van Vietnam, Hanoi. Ook daar blijkt dat het verkeer de leefbaarheid, de sociale interactie en banden tussen bewoners beïnvloedt. Het aantal vrienden en kennissen en de activiteiten van bewoners op straat vertoont echter geen significant verschil wanneer drukke en rustige straten vergeleken worden. De auteurs wijten dit aan de hoge mate van collectiviteit die typisch is voor Vietnamese gemeenschappen. De bewoners wonen al generaties lang in hetzelfde huis of in dezelfde buurt en proberen de relaties die ze opgebouwd hebben te behouden, ondanks de graduele toename van het verkeer (Sanders, et al., 2015).

Traditioneel wordt de draagkracht voor verkeer in straten op 2000 à 3000 auto's per dag gelegd (Koorey, et al., 2013). Deze drempelwaarde dateert van de jaren 1970-1980 en werd recentelijk verlaagd naar 1500 tot 2000 voertuigen per dag door Koorey et al. (2013) bij onderzoek in straten in Christchurch, Nieuw-Zeeland.

Zoals Bosselmann et al. (1999) al bewezen met hun studie naar de structuur van lanen, is niet enkel de hoeveelheid verkeer in een straat belangrijk als men de relaties tussen bewoners bekijkt. Ook andere, ruimtelijke factoren zijn belangrijk.

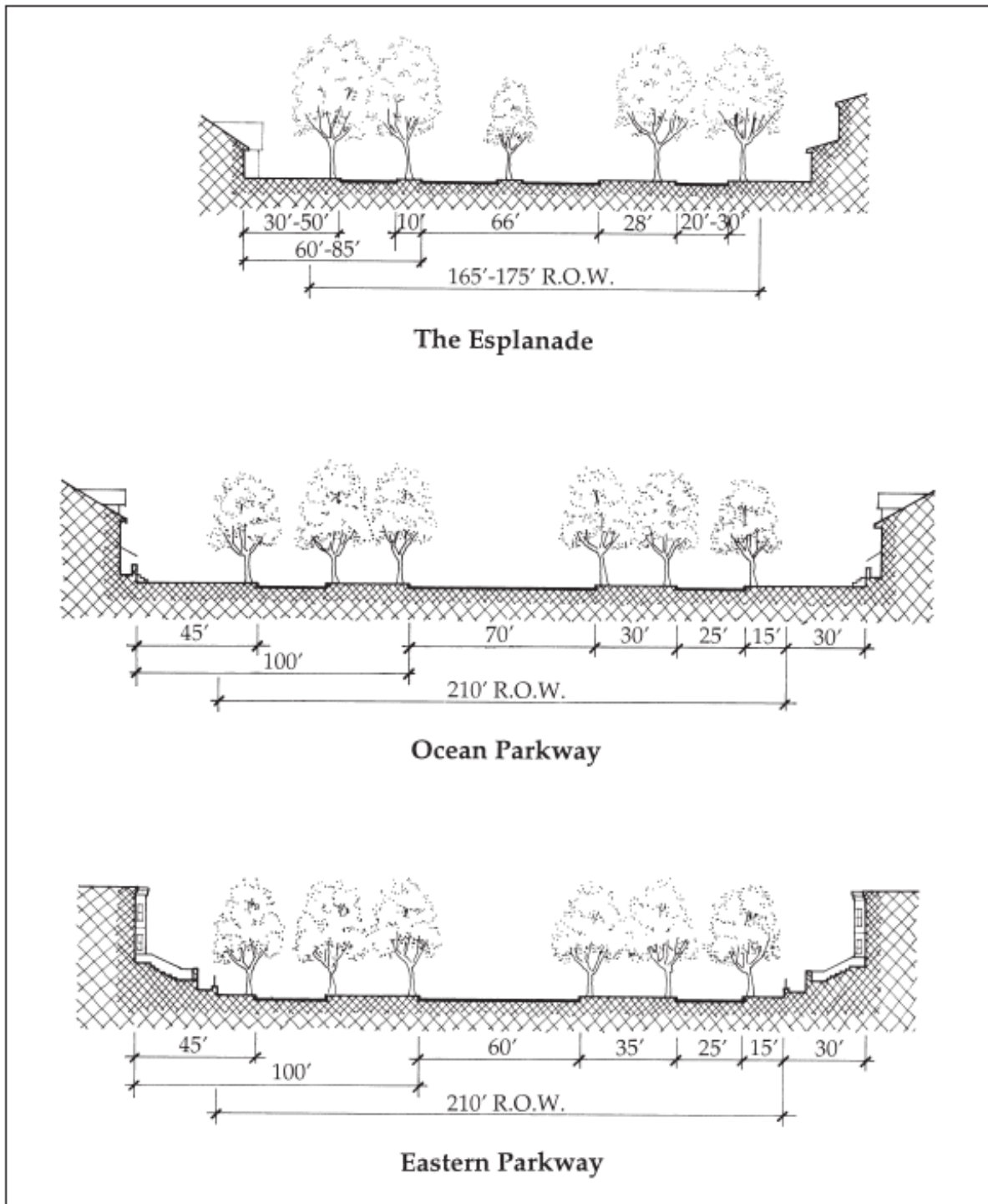


fig. 1.2: De drie lanen uit Bosselmann et al. (1999): Centraal bevinden zich lanen voor zwaar verkeer, vervolgens een wandelgalerij met bomen, een lokale rijweg aan beide zijden van de centrale baan en voetpaden met bomen. De woningen beschikken over een voortuin. Deze lay-out beperkt de negatieve effecten van verkeer (Bosselmann, et al., 1999 p. 171).

1.1.3. De kwaliteit van de omgeving

Volgens Gehl (2011) bestaan er drie soorten activiteiten die men in de buitenruimte kan doen: nodige, optionele en sociale activiteiten. Nodige activiteiten zijn alle activiteiten die min of meer verplicht zijn zoals naar het werk gaan. Onder optionele activiteiten worden alle activiteiten

verstaan die men wenst te doen indien tijd en ruimte deze mogelijk maken. Voorbeelden zijn een luchtje scheppen, zonnebaden of buiten zitten. Sociale activiteiten zijn afhankelijk van de aanwezigheid van anderen in de publieke ruimte. Optionele en sociale activiteiten worden beïnvloed door de kwaliteit van de publieke ruimte: ze komen enkel voor wanneer de fysieke condities goed genoeg zijn. Het aantal optionele activiteiten wordt zelfs sterk beïnvloed door de kwaliteit van de fysieke omgeving (fig. 1.3) (Gehl, 2011).

	Quality of the physical environment	
	Poor	Good
Necessary activities	●	●
Optional activities	●	●
“Resultant” activities (Social activities)	●	●

fig. 1.3: De relatie tussen de kwaliteit van de buitenruimte en het voorkomen van nodige, optionele en sociale activiteiten. Het aantal optionele en sociale activiteiten wordt beïnvloed door de kwaliteit van de omgeving (Gehl, 2011 p.11).

Sociale interactie wordt verondersteld toe te nemen naarmate mensen meer buitenkomen (fig. 1.4). Hoe meer tijd mensen buiten doorbrengen, hoe vaker er ontmoetingen plaatsvinden en des te meer er kans is op informele sociale interactie. De kwaliteit van de omgeving speelt hier een rol in (Gehl, 1978, 1986).

De kwaliteit van de woonomgeving kan een effect hebben op buurthechting. Dit komt omdat mensen verkiezen om op een plaats te wonen die hen aanspreekt (Skjaeveland & Garling, 1997). Bewoners die in een kwalitatief goede omgeving wonen gaan de plaats meer gebruiken en zo de sociale identiteit van de buurt belichamen (Augoustinos & Walker, 1995). Ook stijgt het engagement van wijkbewoners indien de kwaliteit van de wijkomgeving toeneemt. Hun zorgzaamheid voor de omgeving neemt toe en ze bekommeren zich meer om de mensen die er wonen (Baba & Austin, 1989). Deze zaken maken dat bewoners graag in hun straat wonen en gehecht zijn aan hun buurt. Zo wordt ook de kans op verhuizen kleiner.

Onderhoud van de straat speelt een rol in het verhogen van de kwaliteit van een omgeving. Bewoners hebben een voorkeur voor een propere straat (Skjaeveland & Garling, 1997). Brown & Werner (1985) vonden een verband tussen goed onderhouden straten en de aanwezigheid

van decoratie tijdens feestdagen zoals kerstmis in de straat. In de straten met decoratie waren er meer sociaalruimtelijke interacties.

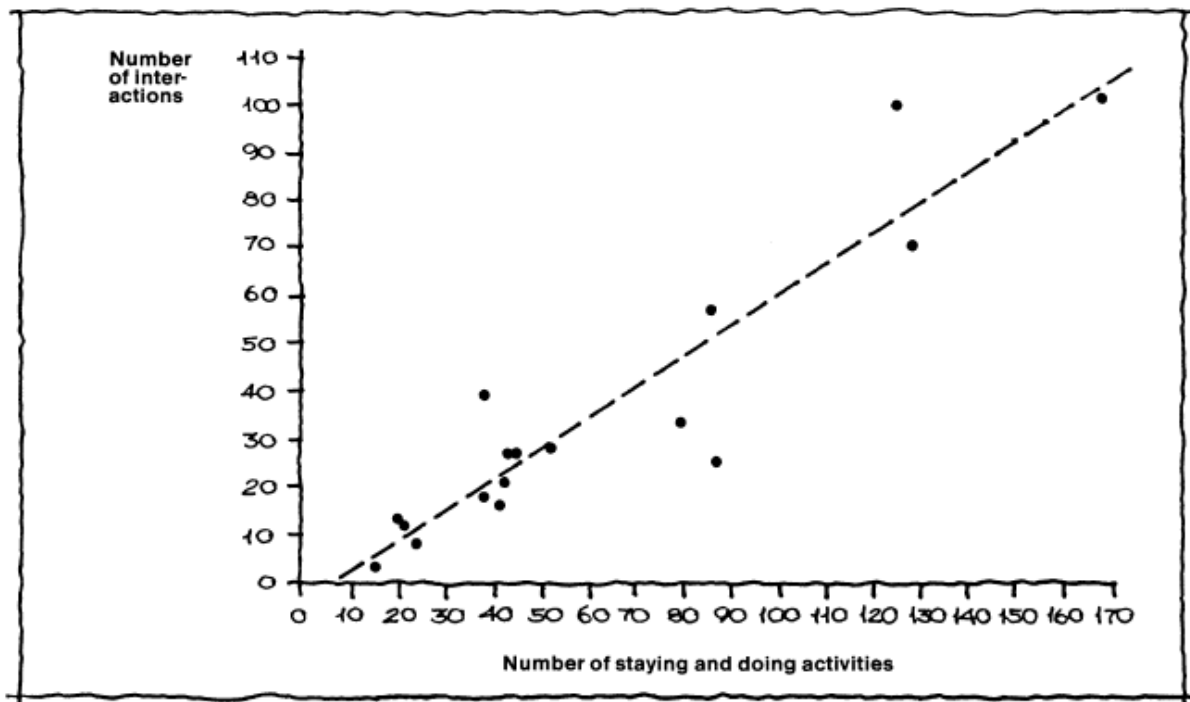


fig. 1.4: Relatie tussen het aantal interacties en het aantal activiteiten in de publieke ruimte (Gehl, 1978 p.59).

1.1.4. Dichtheid

Skjaeveland & Garling (1997) vonden een negatieve correlatie tussen de dichtheid van de bebouwing en activiteiten die bijdragen tot het buurtleven. Ze onderzochten in Bergen, Noorwegen, drie wijken met een verschillende bebouwingsdichtheid. Zowel het aantal woningen per oppervlakte als het aantal wooneenheden per woongegelegenheid varieerde. Te hoge dichtheid zorgde voor ergernissen tussen burens als gevolg van te weinig persoonlijke ruimte. Ook een lage kwaliteit van de omgeving droeg hiertoe bij onder vorm van slechte bouwkwiteit van woningen en te kleine open ruimtes met weinig structurerende elementen. Toch is een zekere minimale dichtheid nodig opdat burens andere personen kunnen vinden waarmee ze contact kunnen hebben (Altman, 1975). Ook beïnvloedt dichtheid onrechtstreeks een aantal eigenschappen van een plaats die deze geschikter maken voor sociale interactie zoals schikking van gebouwen, graad van overzicht en openheid (Skjaeveland & Garling, 1997).

1.1.5. Publieke ruimte

Parken, pleintjes, parochiecentra en andere ontmoetingsplaatsen maken deel uit van de publieke ruimte van een wijk. Het zijn plekken waar mensen elkaar toevallig kunnen tegenkomen. Banden binnen de gemeenschap kunnen er versterkt worden. Ook kan bijvoorbeeld een park mee betekenis geven aan een bepaalde plaats (Talen, 1999).

Belangrijk hier zijn de eigenschappen van de publieke plaats. De kwaliteit van de ruimte speelt hier ook een rol. Mensen moeten de mogelijkheid hebben ergens te verpozen of een babbeltje te doen (Gehl, 2011). Naast kenmerken zoals straatmeubilair, structuur en inrichting van de ruimte is hier tevens de aanwezigheid van vegetatie belangrijk. Kuo et al. (1998) schrijven dat de aanwezigheid van bomen en gras gelinkt is aan het gebruik van de publieke ruimte en bijgevolg ook aan de informele contacten tussen bewoners. Hoe meer bomen er waren op een plek met een gegeven grootte, des te meer mensen zich tegelijkertijd op diezelfde plek bevonden. De aanwezigheid van bomen, hun locatie en het aantal bomen vertoonde een sterke relatie met de hoeveelheid tijd die stadsbewoners doorbrachten op een publieke plaats (Kweon, et al., 1998). Het gebruik van de ruimte is dan ook positief gecorreleerd met de kwaliteit ervan (fig. 1.4) (Gehl, 2011).

Echter, Francis et al. (2012) deden onderzoek naar de rol van publieke ruimte in het creëren van gemeenschapsgevoel en bij hen ging deze relatie niet helemaal op. Het gemeenschapsgevoel werd slechts voor een klein deel verklaard door de frequentie waarmee mensen publieke open ruimte en winkels bezochten. De auteurs noteren zelf dat ze de eersten en bij hun weten enigen zijn die deze relatie gevonden hebben.

Niet alleen publieke maar ook semi-private ruimte is belangrijk voor de kwaliteit van de omgeving en het ontmoeten. Semi-private ruimten zijn plaatsen met een zeker niveau van privacy en territoriale controle waar men tegelijk de optie heeft voor actief contact met mensen in de naastgelegen publieke ruimte. Een voortuin is hier een voorbeeld van. In een voortuin heeft men de mogelijkheid om sociaal contact aan te gaan maar de eigenaar kan er ook ongestoord werken als deze dat prefereert (Skjaeveland & Garling, 1997). Gehl (1986) observeerde twee parallelle straten in Kopenhagen op enkele mooie zomerdagen. Het enige verschil tussen de twee straten was de aan- of afwezigheid van een voortuin. In de straat zonder voortuinen waren de enige activiteiten die geobserveerd werden het komen en gaan van bewoners. De arme fysieke omgeving liet weinig activiteit toe. De straat met voortuinen werd veel levendiger ervaren op dezelfde dagen. De voortuinen werden actief gebruikt door de volwassenen voor activiteiten als zitten, eten en lezen. De aanwezigheid van mensen in hun voortuin lokte ook anderen naar buiten. De kinderen speelden op de voetpaden. Het spreekt voor zich dat de kans op sociale interactie hier groter is dan in de straat zonder de voortuinen. Ook andere elementen zoals portieken bevorderen sociale interactie en kan leiden tot de vorming van sociaal kapitaal (Bothwell, et al., 2010).

1.1.6. Functiemenging

De relatie tussen sociale interactie, gemeenschapsgevoel en het mengen van functies werd voor het eerst vastgesteld door Jane Jacobs in 1961 (Talen, 1999). Indien de woonfunctie

gemengd wordt met functies zoals werk, winkelen en recreatie zullen bewoners eerder te voet gaan in plaats van de auto te gebruiken. Indien functies beschikbaar zijn in de nabijheid zullen deze ook daadwerkelijk gebruikt worden en leiden tot een hoger aantal 'bestemmingsreizen'. Bewoners die meer wandelen gaan meer ongeplande interacties met hun burens aan. Ook zijn ze meer geëngageerd om sociale banden met hun burens op te bouwen (Lund, 2003).

1.1.7. Woonerven

Woonerven zijn straten in woonwijken die ontworpen zijn voor de zwakke weggebruiker (Department of Transport, 2007). Voetgangers mogen hier de gehele breedte van de straat gebruiken terwijl auto's er niet sneller dan 20km/h mogen rijden in België (Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (en het gebruik van de openbare weg), 1975).

Woonerven hebben vooral een impact op het aantal spelende kinderen in de straat. Eubank-Ahrens (1984) onderzochten het gedrag van kinderen in twee straten in Hannover, voor en na ze omgevormd werden tot een woonerf. Na de omvorming van de straten tot woonerf werden meer spelende kinderen geobserveerd. Ook werd de gehele straat gebruikt in plaats van enkel de voetpaden. In de nieuwe woonzones werd er ook op meer manieren gespeeld (tabel 1.1).

tabel 1.1: Manieren van spelen in de twee straten in Hannover. De opmerkelijke stijging van 'social play' in Ahrberg Street is volgens de auteur deels te wijten aan de kinderen van een Turkse familie die alle voorbijgangers aanspraken (Eubank-Ahrens, 1984 p. 43).

Type of Play	Ahrberg Street		Haspelmath Street	
	Before	After	Before	After
All 432 time samples				
Physical-motor, large-muscle—ballplay	6	115	3	26
Physical-motor, large-muscle—other than with ball	5	67	14	16
Physical-motor, small-muscle—explore with hands	3	14	19	9
Rule play	57	5	9	16
Role & fantasy play, entertaining, music-making, dancing	0	68	4	16
Hanging around, eating, watching for playmates	5	66	10	4
Social play, communication as main activity	45	263	46	60
Play with bicycle or toy vehicle	8	109	4	25

Biddulph (2010) deed observaties in twee zeer gelijkaardige straten qua uitzicht en bevolking. Het enige verschil was dat één straat deels ingericht was als woonerf terwijl er in de andere maatregelen genomen waren die verkeer ontmoedigen zoals wegversmallingen en verkeersdrempels. Overeenkomstig met Eubank-Ahrens (1984) werden meer spelende kinderen waargenomen in de straat met woonerf en werd er op meer verschillende manieren gespeeld. Daarnaast was de sociale activiteit in de straat met woonzone hoger (fig. 1.5). Opvallend is de toename van het observeren. De auteurs weten dit aan het feit dat ouders meer op hun spelende kinderen letten.

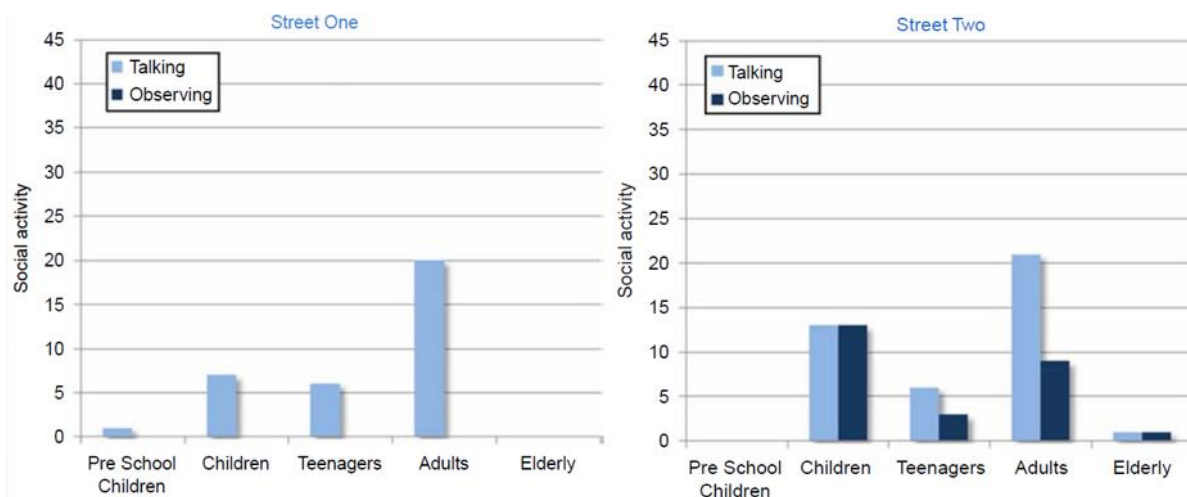


fig. 1.5: Frequentie en type van sociale activiteit in de twee straten onderzocht door Biddulph (2010). Street two (rechts) is deels ingericht als woonerf. In de woonzone vinden meer sociale activiteiten plaats. De toename is vooral te wijten aan meer mensen die elkaar observeren (Biddulph, 2010 p. 220).

1.2. De invloed van niet-ruimtelijke variabelen op sociale relaties

Lund (2003) onderzocht de relatie tussen de kwaliteit van de omgeving en de effecten van verplaatsingen te voet op het buurtleven. Ze vond dat bewoners die wandelen in hun buurt niet in sterkere mate deelnemen aan het buurtleven. Meer wandelen verhoogt enkel het aantal toevallige interacties maar zegt niets over intensere vormen van interactie. Ze suggereert dat antwoorden moeten gezocht worden in variabelen zoals gelijkenissen met burens, integratie in de buurt en demografische variabelen. Haggerty (1982) onderzocht voor verschillende buurten van de Amerikaanse stad Portland het buurtleven en ging na of dit verklaard werd door omgevingsvariabelen, dan wel socio-demografische variabelen of een combinatie van beide. Bijna alle aspecten van het buurtleven werden verklaard door de omgeving wanneer niet werd gecontroleerd voor socio-demografische variabelen. Indien deze wel in rekening werden gebracht, verdween de invloed van de omgeving bijna volledig. Een ander resultaat was dat naarmate de intensiteit van de interactie toenam, omgevingsvariabelen minder belangrijk werden en de invloed van socio-demografische variabelen steeg. Zo speelde de omgeving mee wanneer het aantal babbeltjes op straat bekeken werd. Voor de frequentie van intensere vormen van sociaal contact, zoals het voeren van lange en persoonlijke discussies, speelden omgevingsvariabelen geen rol (Haggerty, 1982). Volgens Talen (1999) moet de ruimte dan ook als een medium beschouwd worden, eerder dan een variabele met een eigen effect. De fysieke omgeving alleen is niet genoeg om een gemeenschapsgevoel tussen bewoners te creëren maar kan wel de kans vergroten. Individuele, alsook socio-economische en demografische variabelen moeten bijgevolg in rekening gebracht worden wanneer men de invloed van de ruimte op relaties tussen mensen bestudeert. In de studie van Appleyard et al., (1981) en vervolgstudies werden deze factoren niet of te weinig in rekening gebracht (Sanders, et al., 2015).

In wat volgt zal een overzicht worden gegeven van persoonlijke, individuele en demografische variabelen die een invloed kunnen hebben op onder andere interactie tussen bewoners, gemeenschapsgevoel en buurt hechting. Ook de relatie met buurtorganisaties zal worden beschreven.

1.2.1. Demografische en socio-economische variabelen

Tevredenheid over de buurt werd gerelateerd aan persoonlijke variabelen zoals het algemeen gevoel van welzijn en zelfvertrouwen van het individu. Individuen met een laag zelfvertrouwen zegden minder tevreden te zijn over de interactie met hun netwerk (Unger & Wandersman, 1982). Ook ervaren buurtbewoners die tevreden zijn over het leven in de buurt een significant hoger psychologisch gemeenschapsgevoel dan mensen die niet tevreden zijn over het leven in de buurt (Glynn, 1981).

Verder werd het voorkomen van buurtactiviteit gerelateerd aan de mate van hechting van een individu aan zijn of haar buurt. De sterkte van de band die een individu met zijn of haar woonomgeving heeft, heeft te maken met de residentietijd en woningbezit (Brown, et al., 2003). Residentietijd heeft positieve invloed op buurt hechting en buurtstabiliteit. Deze relatie hangt volgens Comstock et al. (2010) af van de sociale en demografische achtergrond van de bewoners. Buckner (1988) ontwikkelde een werkwijze om buurtcohesie te meten en vond een positief verband tussen residentietijd en sterkte van gemeenschapsgevoelens. Kasarda & Janowitz (1974) onderzochten een aantal variabelen die de mate van gehechtheid aan de lokale buurt kunnen verklaren, waaronder residentietijd. De mensen die langer in hun buurt woonden vertoonden hogere gemeenschapsgevoelens, meer interesse in de lokale buurt en vinden het spijtiger te moeten verhuizen. Verder zeggen de auteurs dat residentiële instabiliteit een belemmering is wanneer men zich wil hechten aan een buurt (Kasarda & Janowitz, 1974). Ook woningbezit speelt mee in het vergroten van buurt hechting. Er werd een positieve relatie gevonden tussen woningbezit, het aantal vrienden en informeel contact met burens (Oh, 2004). Ook Bolan (1997) schrijft dat woningbezit zaken zoals het aantal burens dat men kent en interactie met burens doet toenemen, alsook de beoordeling van de buurt en het algemeen gevoel dat men heeft over de buurt. Nieuwe bewoners zijn even bereidwillig als anderen om nieuwe relaties op te starten in hun nieuwe woonomgeving. Huurders blijken minder sociale interactie met hun burens te hebben en vertrouwen hun burens minder (Oh, 2004).

De levensfase waarin bewoners zich bevinden heeft een invloed op de ontwikkeling en het gebruik van het buurtnetwerk (Unger & Wandersman, 1982). Deze invloed is specifiek en beperkter dan de invloed van residentietijd (Kasarda & Janowitz, 1974). Kasarda & Janowitz (1974) vonden dat ouderen minder betrokken zijn bij de sociale aspecten van de buurt. Ze namen minder deel aan het informele sociale gebeuren en ze zijn minder vaak lid van officiële

organisaties. Gezinnen met kinderen blijken meer relaties met burens te onderhouden dan mensen die zich in een andere levensfase bevinden. Het ouderschap biedt veel gelegenheid tot sociale interactie, zoals het lenen en ontfanen van spullen, het helpen van burens en het uitwisselen van advies. Daarnaast ontwikkelen de kinderen hun eigen netwerk. Dit wordt vaak overgebracht naar de ouders (Unger & Wandersman, 1982). In de studie naar de verzachtende effecten van lanen op druk verkeer van Bosselmann et al. (1999) werd in meeste straten met veel kinderen werden ook veel vriendschappen vastgesteld en omgekeerd. Haggerty (1982) vond dat het aantal vrienden dat men heeft in de buurt afhangt van de levensfase waarin men zich bevindt. In Nashville kenden getrouwde personen ongeveer 4 keer meer mensen bij naam dan singles. Singles deden dan weer twee keer zoveel babbeltjes dan gehuwde personen (Campbell & Lee, 1992).

Er zijn studies die vonden dat geslacht een belangrijke beïnvloedende factor was met betrekking tot buurtleven en sociale interactie. Sociale interactie was hoger bij mannen in de Livable Streets studie van Sanders et al. (2015). In hun studie naar sociale integratie in Nashville vonden Campbell & Lee (1992) dat geslacht, samen met socio-economische status en leeftijd, de belangrijkste factor was die de sociale interactie tussen bewoners verklaarde. Er werd vastgesteld dat vrouwen een groter netwerk hadden dan mannen. Ze kenden meer burens bij naam, deden meer praatjes en gingen vaker op bezoek. Sommige studies brachten het geslacht in rekening bij onderzoek naar het effect van omgevings- en/of socio-demografische variabelen op sociale interactie en buurtleven (Brown & Werner, 1985; Haggerty, 1982).

De relatie tussen buurthechting en socio-economische status werd over het algemeen positief bevonden. Personen met een hoge socio-economische status die goed geïntegreerd zijn in de maatschappij hebben een groter netwerk binnen hun buurt. Dit waren typisch getrouwde vrouwen van middelbare leeftijd die hoog op de socio-economische ladder stonden (Campbell & Lee, 1992). Comstock et al. (2010) verwachten dat meer welvarende buurten een hogere mate van buurthechting vertonen omdat meer achtergestelde buurten meer misdaad, minder residentiële stabiliteit en een kleiner sociaal netwerk hebben. Er zijn echter bewijzen in de literatuur die het omgekeerde beweren. In een studie over de stad Rome werd gerapporteerd dat bewoners uit lagere inkomenscategorieën meer gehecht waren aan hun buurt (Bonaiuto, et al., 2003). Kasarda & Janowitz (1974) kwamen tot de bevinding dat personen die tot een hogere sociale klasse behoren minder vrienden en kennissen in hun buurt hebben wonen. Het is echter zo dat de eigenschappen van de gehele buurt de plaatselijke sociale relaties kunnen beïnvloeden. Zo kan gelijkheid in demografische factoren zoals inkomen en levensfase belangrijk zijn voor het verklaren van de activiteit in een buurt (Unger & Wandersman, 1982).

1.2.2. Residentiële zelfselectie

Huishoudens kiezen in bepaalde mate hun woonlocatie op basis van de eigenschappen van een woonomgeving. Deze keuze wordt bepaald door de individuele en socio-economische eigenschappen van individuen (Sanders et al., 2015). De verschillende voorkeuren van individuen worden bijgevolg gereflecteerd in de buurt waarin ze leven (Baar, et al., 2014). Bewoners die meer belang hechten aan een rustige straat met veel buurtleven en gemeenschapsgevoel zullen waarschijnlijk oververtegenwoordigd zijn in straten die aan deze voorwaarden voldoen. Een manier om de potentiële invloed van residentiële zelfselectie te minimaliseren is door de responsgraad te maximaliseren (Lund, 2003).

1.2.3. Buurtorganisaties

Verschillende studies vonden dat participatie in buurtorganisaties kan leiden tot een groter gemeenschapsgevoel (Ohmer, 2007). Obst et al. (2001) onderzochten welke demografische factoren het gemeenschapsgevoel in een wijk voorspellen. Deelname aan een lokale organisatie was, samen met het hebben van kinderen, de belangrijkste voorspeller. Bij een beperkt onderzoek in Nashville werd verhoogde buurtactiviteit vastgesteld bij deelnemers van straatorganisaties die nieuw in het leven waren geroepen. De sociale activiteit van niet-leden in de buurt bleef gelijk (Unger & Wandersman, 1983).

Er bestaan twee conflicterende theorieën die een verklaring geven voor een actieve betrokkenheid in de buurt waar men leeft. Hoewel beiden vertrekken van de buurtcontext focust de ene theorie op de bedreigingen die aanwezig zijn in een buurt, terwijl de andere de nadruk legt op de kansen die er zijn in de buurt, hetzij op het niveau van het individu hetzij op het niveau van de sociale of fysieke omgeving (Loopmans, 2010).

Bedreigingen kunnen het vertrouwen en het sociale netwerk onder bewoners beperken maar ook bevorderen. Problemen in een bepaalde wijk kunnen een opstap vormen voor bewoners om deel te nemen aan de opwaardering van de buurt door buurtprojecten. De kijk van de bewoners op de problemen in hun buurt is belangrijk. Deze kan deelname aan buurtprojecten verklaren (Loopmans, 2010). Buurtorganisaties bestaan vaak omwille van de actieve betrokkenheid van burgers wanneer zaken in hun omgeving veranderden. Ze werken in op beleid dat invloed heeft op hun levenskwaliteit (Ohmer, 2007).

De buurt zelf kan ook kansen creëren voor actief burgerschap. Op vlak van de bewoner zijn 'aggregational effects' belangrijk. *"Aggregational effects refer to effects operating at the individual level, which can be experienced at a higher level of aggregation because of the composition of the area (e.g. when households with children tend to participate more, then participation is expected to be higher in areas with a higher proportion of households with children). Aggregational effects include socio-economic status, homeownership status and*

demographic status of residents.” (Loopmans, 2010 p.806). De meeste socio-demografische factoren hierboven beschreven gelden dus ook voor de deelname aan officiële buurtorganisaties.

Op het niveau van de buurt spelen relationele effecten een rol. In etnisch en sociaal homogene buurten is de betrokkenheid bij de buurt groter. Er is een sterker en meer ontwikkeld netwerk dan bij heterogene buurten waardoor het opzetten van buurtprojecten gemakkelijker is (Eisen, 1994).

Buurtorganisaties kunnen het gevolg zijn van een goed buurtnetwerk (Campbell & Lee, 1992). De kans op een buurtorganisatie is groter in een buurt waar buren reeds veel sociaal contact hebben, vriendschappen ontwikkelen, waar een gemeenschapsgevoel heerst en waar men gehecht is aan de buurt. Anderzijds ervaren deelnemers van buurtorganisaties vaak een positief effect op het buurtleven. Sociaal contact kan dus ook beschouwd worden als gevolg van de aanwezigheid van een buurtorganisatie (fig. 1.6) (Unger & Wandersman, 1985). Het effect van buurtorganisaties op sociale interactie is bijgevolg tweeledig (Campbell & Lee, 1992).

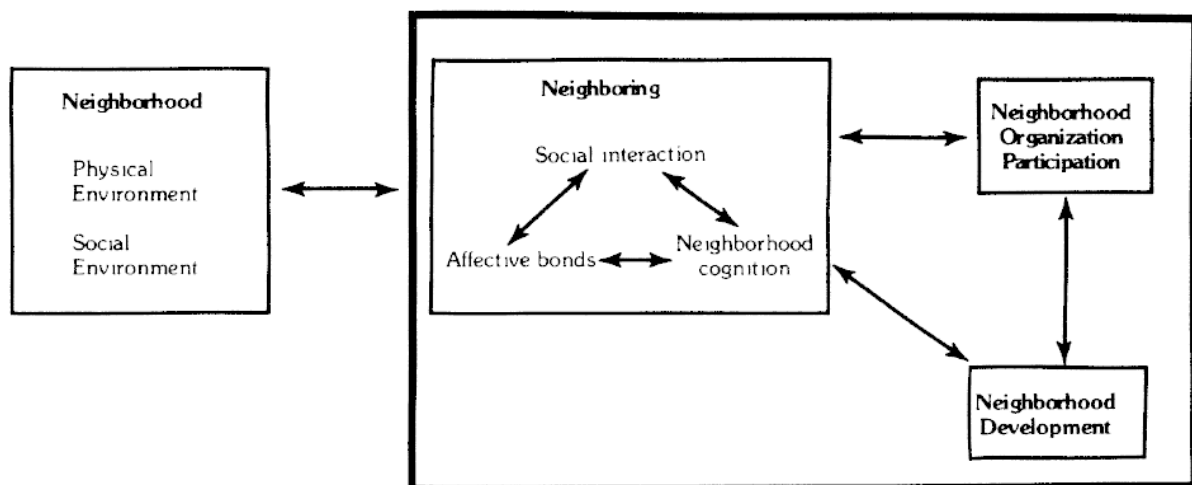


fig. 1.6: De dubbele relatie tussen het fysische en sociale milieu, het buurtleven en de participatiegraad in buurtorganisaties (Unger & Wandersman, 1985 p.159).

Zoals hierboven gesteld werd, is het makkelijker een buurtorganisatie op te zetten in een buurt waar veel sociale interactie is omdat de bereidheid van bewoners om deel te nemen vergemakkelijkt wordt (Unger & Wandersman, 1983). Toch leidt niet alle sociale interactie tot de deelname aan buurtorganisaties. De structurele aspecten van het sociale netwerk van bewoners beïnvloedt de mogelijkheid tot deelname. Wanneer er zeer hechte vriendschapsbanden of kliekjes in een buurt werden waargenomen, blijft het contact beperkt tot een bepaalde groep en werden problemen in een buurt op een meer informele manier

opgelost. Bij weinig hechte vriendschappen in een buurt bevordert de betere stroom aan informatie de organisatie van collectieve actie (Unger & Wandersman, 1985).

In fig. 1.7 wordt een overzicht gegeven van alle beschreven factoren en hun relatie tot buurtleven en sociale interactie. Zowel ruimtelijke als niet ruimtelijke factoren hebben een invloed op buurtleven en sociale interactie tussen bewoners. Deze twee laatste hebben een effect op de mate van buurthechting van bewoners maar ook het omgekeerde effect is aanwezig: buurtleven en sociale interactie komen meer voor naarmate bewoners meer gehecht zijn aan hun buurt. Zowel ruimtelijke factoren als demografische en socio-economische variabelen hebben een invloed op het ontstaan van buurtorganisaties. De aanwezigheid van buurtorganisaties kan buurtleven en sociale interactie in een straat doen toenemen. Anderzijds kan ook een uitgebreid buurtleven en veel sociaal contact tussen bewoners aanleiding geven tot het ontstaan van een buurtorganisatie. Tenslotte hebben ruimtelijke factoren een invloed op mogelijke residentiële zelfselectie van respondenten.

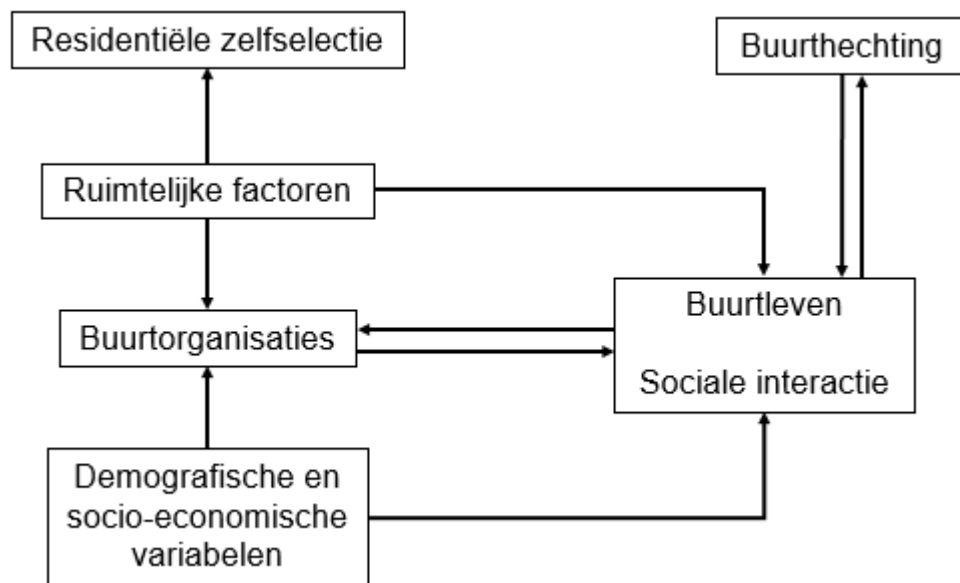


fig. 1.7: Overzicht van de factoren die buurtleven en sociale interactie in een buurt of straat kunnen beïnvloeden (eigen verwerking).

1.3. Onderzoeksvragen en hypothesen

Deze thesis zal nagaan wat de rol is van de publieke ruimte op de relaties tussen bewoners van dezelfde straat. Hiertoe werden, in navolging van Appleyard (1981; 1972) vier soorten straten gekozen in Leuven. Bij de keuze van de straten werd getracht om vooral te differentiëren in het verkeersvolume dat per dag passeert. Zodoende kan het effect van verkeersintensiteit op het sociaal contact tussen bewoners bestudeerd worden.

Er zal getracht worden na te gaan welke effecten het passerende verkeersvolume heeft op de mate van sociaal contact tussen de bewoners in elk van de straten. Er wordt verondersteld dat er meer interactie is in straten waar weinig verkeer passeert ten opzichte van straten met een

hoog verkeersvolume. Ook zal onderzoek gedaan worden naar de grootte van het netwerk van bewoners en naar de grootte van hun vriendenkring. Deze worden verondersteld groter te zijn in straten met weinig verkeer.

Daarnaast zal een woonerf vergeleken worden met een verkeersluwe straat om te kijken in welke mate de inrichting van een straat een invloed heeft op de afhankelijke variabelen in de studie: sociaal contact, de grootte van het netwerk en de grootte van de vriendenkring van bewoners. Er wordt verwacht dat de inrichting als woonerf een positief effect heeft op deze variabelen. Verder zal ook gekeken worden naar het spelen van kinderen in beide straten en hoeveel bewoners buiten op straat zitten. Er wordt verwacht dat dit in het woonerf meer gebeurt.

Tenslotte zullen ook factoren onderzocht worden die niet aan de omgeving gerelateerd zijn maar eveneens een belangrijke rol kunnen spelen. Er zal een zo compleet mogelijk overzicht gegeven worden van de invloed van zes socio-economische en demografische variabelen op sociaal contact, grootte van het netwerk en de vriendenkring van bewoners binnen hun straat. Deze zijn residentietijd, woningbezit, geslacht, levensfase, inkomen en diploma. Ook zal naar het effect van deelnamegraad aan activiteiten in de straat gekeken worden en hun invloed op de afhankelijke variabelen.

2. Studiegebied

2.1. Focus van de stad Leuven op leefbaarheid en mobiliteit

Leuven is een regionale stad gelegen binnen de Vlaamse Ruit (Vanhaverbeke, 1997). Het is de hoofdstad van Vlaams-Brabant en telt bijna 100.000 inwoners. De stad ligt op 20 kilometer van Brussel en op 50 kilometer van Antwerpen (Stad Leuven, 2015b). Het studiegebied ligt in de deelgemeente Kessel-Lo ten oosten en grenzend aan Leuven en is tevens de grootste deelgemeente met 29.238 inwoners in 2015 (Stad Leuven, 2015a).

De stad Leuven besteed veel aandacht aan duurzame mobiliteit. Hiervan getuigen onder andere het mobiliteitsplan (Groep Planning, 2002) en de vzw Leuven klimaatneutraal 2030. Deze laatste wil de CO₂-emissies van Leuven herleiden tot nul tegen 2030. Transport is hierbij een van de vijf belangrijke pijlers (Leuven klimaatneutraal 2030, 2016). Deze aandacht is echter sterk gericht op de binnenstad. Grote delen van het stadscentrum zijn reeds autovrij of autoluw gemaakt met een merkbaar effect op de leefbaarheid van de stad. In het nieuwe circulatieplan wordt hier nog verder op gefocust (Stad Leuven, 2016a).

Kessel-Lo heeft echter te maken met grote hoeveelheden sluipverkeer doordat het wegennet niet mee geëvolueerd is met de groei van de bevolking. Er is sprake van een systematische verkeerscongestie waardoor de druk op de omliggende woonwijken hoog is. De moeilijke ontsluitingsstructuur maakt het moeilijk gepaste maatregelen te nemen (Groep Planning, 2002). Onder de bewoners is er een sterk engagement om hun wijk leefbaarder te maken. Hiervan getuigen de vele buurtcomités, waarvan sommigen specifiek op het verkeer gericht zijn (Overleg Buurtcomités Kessel-Lo, 2016; Team buurtwerk stad Leuven & Riso Vlaams-Brabant, 2012). Ook de stad zelf wil actief de leefbaarheid versterken via het initiatief 'kom op voor je wijk'. De stad zorgt voor financiële en materiële ondersteuning van initiatieven van bewoners zoals buurtmoestuinen, een burendag of straatfeest (Stad Leuven, 2016b).

2.2. Onderzoek in een organisch gegroeide stad

Appleyard & Lintell (1972), de auteurs waarop dit onderzoek is geïnspireerd, deden hun pioniersstudie over de invloed van verkeer op sociaal contact in San Francisco. De straten zijn er opgebouwd volgens een dambordpatroon en de fysieke kenmerken zijn erg gelijkaardig. Vaak is het enige verschil de verkeersintensiteit in de straten. Vervolgonderzoek gebeurde vaak in dezelfde omstandigheden (o.a. Bosselmann, et al., 1999; Hart, 2008). De situatie in België is echter heel anders. Door lange afwezigheid van een effectief ruimtelijk beleid kende België een ongeorganiseerde groei (Kesteloot, 2003). Na de tweede wereldoorlog vond de wederopbouw van het land ongecoördineerd en gefragmenteerd plaats (Schoofs & Van Molle, 2003). Bouwstijlen kunnen erg verschillen binnen en tussen straten. Keuze van erg gelijkaardige straten qua uitzicht was om deze reden erg moeilijk. In zeker opzicht probeert dit

onderzoek na te gaan in hoeverre de onderzoeksmethode, gebruikt door Appleyard et al. (1981) toepasbaar is in het Europese continent en meer bepaald in België.

2.3. Geselecteerde straatsegmenten te Kessel-Lo

Kessel-Lo heeft straten met erg verschillende verkeersintensiteit. Omdat precieze verkeerstellingen op dat moment nog niet beschikbaar waren, werden de straatsegmenten geselecteerd op basis van de wegcategorisering van het Leuvense mobiliteitsplan (Groep Planning, 2002). Wegcategorisering in Vlaanderen gebeurt niet op basis van de verkeersintensiteit maar op basis van de functie die de wegen vervullen (Donné, 2004). Er werd onderscheid gemaakt tussen secundaire en lokale wegen. De functie van secundaire wegen is het verbinden en verzamelen van verkeer op lokaal of bovenlokaal niveau. Lokale wegen moeten toegang geven tot de aanpalende percelen (tabel 2.1) (Vlaamse Overheid, 2011).

tabel 2.1: De verschillende categorieën van wegen in Vlaanderen en hun functie (Vlaamse Overheid, 2011 p. 361).

CATEGORIE	HOOFDFUNCTIE	Aanvullende functie	INRICHTING
HOOFDWEG	VERBINDEN op internationaal niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Autosnelweg, naar Europese normen
PRIMAIRE WEG Categorie I	VERBINDEN op Vlaams niveau	Verzamelen op Vlaams niveau	Autosnelweg/stedelijke autosnelweg Autoweg (2x2 of 2x1) Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling
PRIMAIRE WEG Categorie II	VERZAMELEN op Vlaams niveau,	Verbinden op Vlaams niveau	Autoweg (2x2 of 2x1) Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling
SECUNDAIRE WEG	Verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau	Toegang geven	Weg (2x1 of 2x2) niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling Doortochten in bebouwde kom
LOKALE WEG	Toegang geven		Weg (2x1) met gemengde verkeersafwikkeling

Van elk niveau werden twee straten gekozen. Omdat lokale wegen nog eens onderverdeeld worden in drie types (Donné, 2004), werden zo acht verschillende straten bekomen. Primaire wegen werden niet in de studie opgenomen omdat bebouwing onder vorm van woningen langs

dit type wegen erg schaars is. Bovendien waren er geen wegen van dit type in de directe omgeving van het studiegebied.

In fig. 2.1 wordt een overzicht gegeven van de straatsegmenten behorende tot het studiegebied.

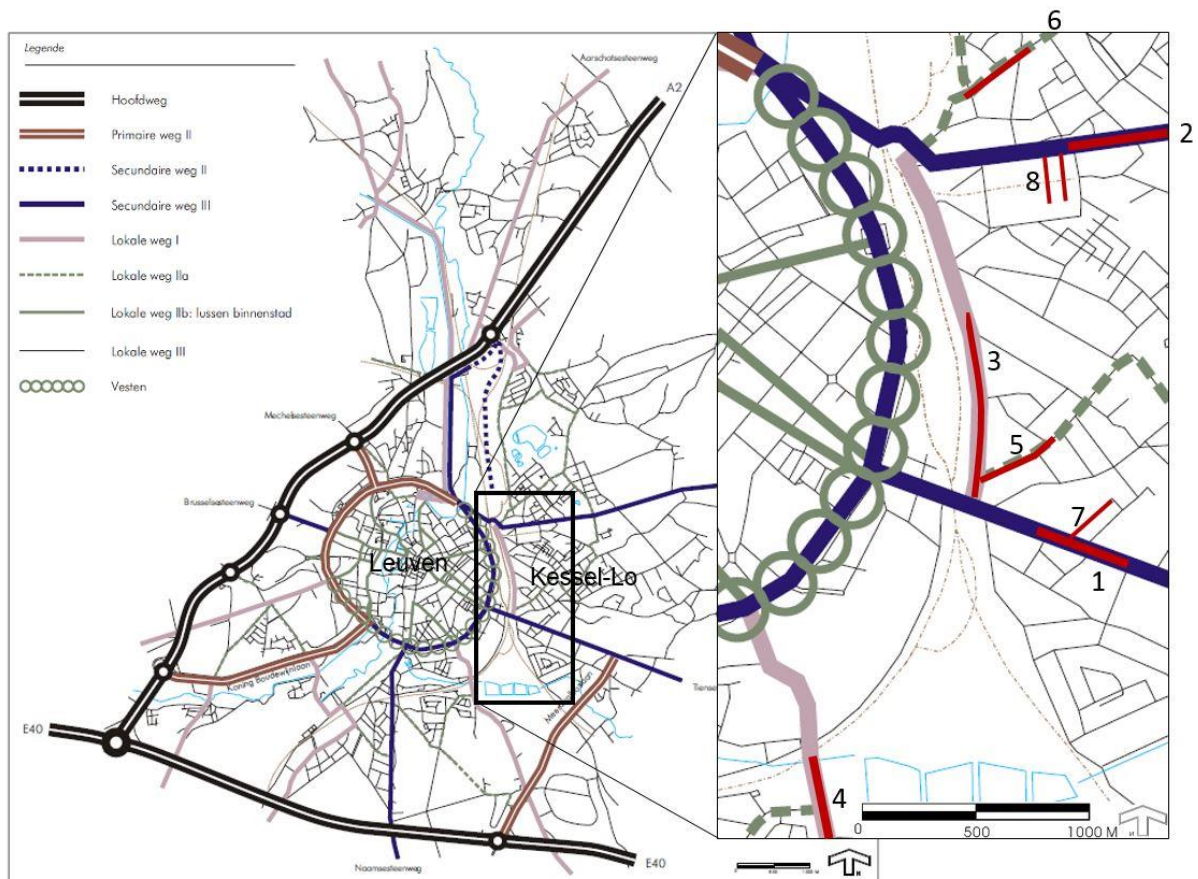


fig. 2.1: Het studiegebied met de geselecteerde straatblokken aangeduid in het rood. 1) Tiensesteenweg, 2) Diestsesteenweg, 3) Martelarenlaan, 4) Geldenaaksebaan, 5) Koning Albertlaan, 6) Gemeentestraat, 7) Eeuwfeeststraat en 8) Centrale Werkplaatsen. Bron: eigen verwerking o.b.v. wegcategorisering in mobiliteitsplan Leuven (Groep Planning, 2002 p.46, eigen verwerking).

2.3.1. Secundaire wegen type III: Tiensesteenweg en Diestsesteenweg

Het autoverkeer in Leuven en omgeving wordt opgehangen aan het zogeheten ringmodel, waarbij het verkeer langs de hoofdassen en de ring rond Leuven wordt geleid (Groep Planning, 2002) (fig. 2.2). Twee van deze hoofdassen werden geselecteerd als drukke straten: de Tiensesteenweg en de Diestsesteenweg (fig. 2.1). Het zijn twee meest oostelijk gelegen toegangswegen tot Leuven (fig. 2.1 & fig. 2.2). Het zijn belangrijke assen voor het openbaar vervoer en het fietsverkeer. De steenwegen beschikken over een fietspad (fig. 2.3a, fig. 2.3b & fig. 2.3c). Beide zijn ook



fig. 2.2: Concept van het ringmodel met hoofdassen met de hoofdwegen (zwart) en bebouwing (geel) (Groep Planning, 2002 p.41).

invalswegen naar Leuven voor autoverkeer op bovenlokaal niveau en tevens de hoofdassen door Kessel-Lo. Het doorgaande verkeer concentreert zich op beide wegen, mede doordat ze de verbinding maken naar de autosnelweg (Groep Planning, 2002). Dit maakt dat deze wegen erg veel verkeer te verwerken krijgen. De verkeersintensiteit bedraagt 13000 voertuigen over 24uur (tabel 2.2). Intensiteiten variëren voor ochtend- en avondspits in de twee rijrichtingen. Er werden piekintensiteiten van 800 à 1000 voertuigen per uur gemeten. Het geluidsniveau is hoger dan 70 decibel (tabel 2.2). Om de goede doorstroming van verkeer op beide steenwegen te garanderen wordt er toeritdosering toegepast. Ondanks het gereguleerd toelaten van verkeer is er op beide steenwegen sterke hinder door file (Agentschap wegen en verkeer Vlaams-Brabant, 2015a, 2015b; Groep Planning, 2002).

tabel 2.2: Samenvatting van de fysische variabelen van de geselecteerde straten.

Straatnaam	aantal percelen	Breedte weg (m)	maximale snelheid	rijrichting	Verkeersintensiteit (voertuigen/24u)	Piekintensiteit ochtend (voertuigen/uur)	Geluidsniveau Lden ^b (db)	Voortuin
Euwfeeststraat	68	9	30	1	240 ^c	35 ^c	-	-
Centrale werkplaatsen ^d	49	10, 20	30	Woonerf	-	-	-	-
Gemeentestraat	64	14	50	2	3505 ^c	316 ^c	-	-
K.Albertlaan	59	27	30	2	4430 ^a	443 ^a	-	x
Martelarenlaan	58	22	50	2	6660 ^a	666 ^a	65-69	x
Geldenaaksebaan	60	10	30	2	9040 ^c	986 ^c	-	-
Diestsesteenweg A	75	17	50	2	13000 ^a	1300 ^a	70-74	-
Diestsesteenweg B	41	34	50	2	13000 ^a	1300 ^a	70-74	x
Tiensesteenweg	85	23	50	2	12820 ^a	1282 ^a	≥75	-

^a bron: Vectris (2015)

^b Bron: Vlaamse Overheid – AWV & LNE (2011)

^c bron: eigen verwerking

^d door de inrichting als woonerf werden hier geen verkeersintensiteiten gemeten

Naast de gelijkenissen op vlak van verkeersintensiteit en functie zijn de steenwegen toch verschillend qua inrichting. Zowel de Tiense- als Diestsesteenweg hebben gescheiden rijbanen maar de Tiensesteenweg is breder en de oversteekplaatsen zijn uitgerust met een verkeerseiland (fig. 2.3a). Op de Diestsesteenweg zijn er bomen langsheen de rijweg. Deze straat verandert ook van karakter naarmate verder van de ring rond de binnenstad van Leuven weggegaan wordt. Omdat het tweede deel over voortuinen beschikt, i.t.t. het eerste deel, zal deze straat in wat volgt in twee verschillende delen worden gedeeld. Het eerste deel zonder voortuinen zal 'Diestsesteenweg A' (fig. 2.3b) genoemd worden, het tweede deel met voortuinen zal 'Diestsesteenweg B' worden genoemd (fig. 2.3c). Aan de achterzijde van de huizen langs één kant van Diestsesteenweg B ligt het Sportpleinpad. Dit pad is voor de bewoners bereikbaar via de tuinen of achterliggende garage en is enkel toegankelijk voor voetgangers en fietsers waardoor het erg rustig is. Aan het pad ligt ook een speeltuin (fig. 2.3d).

Naast de fysieke verschillen is de aanwezigheid van buurtcomité Michotte in de buurt rond Michottepark, gelegen aan de Tiensesteenweg, een belangrijk verschil tussen de steenwegen. Dit comité organiseert allerhande activiteiten en evenementen (Stad Leuven, 2011). Deze worden gecommuniceerd via een facebookpagina.



fig. 2.3 a) De twee rijbanen op de Tiensesteenweg worden gescheiden door een middenstrook, b) Diestsesteenweg A, zonder voortuinen in tegenstelling tot Diestsesteenweg B, c) Diestsesteenweg B met voortuinen, d) Het Sportpleinpad aan de achterzijde van Diestsesteenweg B. De tuinen en garages van de woningen komen uit op dit pad en er is een speeltuin.

2.3.2. Lokale wegen type I: Martelarenlaan en Geldenaaksebaan

Lokale wegen type I zijn verbindingswegen voor het lokale niveau (Donné, 2004). In deze categorie werden Martelarenlaan en Geldenaaksebaan geselecteerd (fig. 2.1). De Martelarenlaan vormt een belangrijke verbinding tussen de Tiense- en Diestsesteenweg en is een hoofdontsluiting voor de gemeente Kessel-Lo. De straat heeft gescheiden rijbanen, fietspaden aan beide zijden en heeft slechts langs één kant bebouwing (fig. 2.4a). De huizen hebben een voortuin. Aan de andere zijde ligt een spoorweg (Groep Planning, 2002). Tussen november 2015 en het najaar van 2018 wordt de Martelarenlaan heraangelegd. De verbindingsweg voor gemotoriseerd verkeer wordt verplaatst tot net naast de spoorweg. De huidige rijweg wordt omgevormd tot een fietsstraat. Enkel fietsen en plaatselijk verkeer zijn hier toegankelijk. Tussen nieuwe verbindingsweg en de fietsstraat wordt een nieuw park aangelegd (fig. 2.5) (Stad Leuven, 2015c). De huidige verkeersintensiteit bedraagt ongeveer 6600 voertuigen op 24uur. De piekintensiteit is bijna 660 voertuigen per uur. Er werd een

geluidsniveau tussen de 65 en 69 decibel gemeten ter hoogte van de voorgevel van de huizen (tabel 2.2) (Vlaamse Overheid - AWV & LNE, 2011). De straat heeft een eigen buurtcomité, buurtcomité Belle Vue. Het comité ontstond in 2005 en verdedigt de belangen van de bewoners van de straat. Het gaat voornamelijk om zaken met betrekking tot verkeer. Er wordt elk jaar een nieuwjaarsreceptie georganiseerd (Buurtcomité Belle Vue, 2016). Daarnaast is er ook een voedselteam aanwezig in de straat.



fig. 2.4 a) De Martelarenlaan is een hoofdontsluiting van Kessel-Lo. De straat heeft woningen met een voortuin aan één kant van de straat, b) Het wegprofiel van de Geldenaaksebaan is niet aangepast aan de hoeveelheid verkeer die erdoor komt.



fig. 2.5: Het uitzicht van de Martelarenlaan na de heraanleg met links de fietsstraat en daarnaast het nieuwe park. De autoweg bevindt zich op een lager niveau naast de treinsporen (rechts op de figuur) (Stad Leuven, 2015c p.1).

De Geldenaaksebaan is de enige straat die niet tot het grondgebied van Kessel-Lo behoort. De straat maakt deel uit van de gemeente Heverlee, maar wordt toch in het studiegebied opgenomen omwille van het feit dat deze straat, buiten de Martelarenlaan, de enige is van het type lokale wegen type I in de nabijheid van het studiegebied. Het is een smalle straat met gescheiden rijbanen (fig. 2.4b). De rijweg is te smal om auto's en fietsers naast elkaar te laten

rijden. De straat wordt gebruikt als invalsweg van het stadscentrum naar Haasrode en het nabijgelegen industrieterrein van Haasrode. De verkeersdruk in de straat is erg hoog en de straat is niet aangepast aan het hoeveelheid verkeer die erdoor komt (Groep Planning, 2002). Door de aanwezigheid van een school is het bestudeerde straatblok zone 30. De woningen aan één zijde van de straat grenzen aan de tuinen van de Abdij van het Park. Bewoners hebben via een achterpoortje directe toegang tot dit groengebied. Een twaalftal huizen hebben ook een gemeenschappelijke koer.

2.3.3. Lokale wegen type II: Gemeentestraat en Koning Albertlaan

De gemeentestraat is de meest noordelijke straat van het studiegebied (fig. 2.1). Het is een straat met verkeer in beide richtingen en langs beide zijden fietspaden. De rijbanen zijn niet gescheiden (fig. 2.6a). De straat is één van de belangrijke ontsluitingsstraten van de achterliggende wijk wat overeenkomt met de functie als lokale weg type II: een weg voor lokale gebiedsontsluiting (Donné, 2004). Er komen zo'n 3500 voertuigen per dag door de straat. In de ochtend werd een piek van 316 voertuigen per uur vastgesteld (tabel 2.2). De straat heeft een comité samen met een zijstraat waar jaarlijks een buurtfeest wordt georganiseerd.



fig. 2.6 a) De Gemeentestraat: tweerichtingsverkeer en fietspaden langs beide zijden, b) De Koning Albertlaan met voortuinen en bomen langs de rijweg. De rijbaan bestaat uit betonplaten. Rechts zijn enkele grote appartementcomplexen op te merken.

Net zoals de Gemeentestraat is de Koning Albertlaan een belangrijke ontsluitingsstraat op lokaal niveau (Groep Planning, 2002). In tegenstelling tot de gemeentestraat heeft deze straat voortuinen en staan er bomen langs de rijweg. De straat is ingericht als zone 30. Het wegdek bestaat uit betonplaten (fig. 2.6b). Het gekozen straatblok is de enige straat uit het studiegebied met enkele grote appartementsgebouwen. De gemeten verkeersintensiteit bedraagt ongeveer 4500 voertuigen gespreid over 24 uur met een piekintensiteit van 307 voertuigen per uur (tabel 2.2). De straat heeft een eigen comité dat de belangen van de bewoners verdedigt en activiteiten organiseert. Het straatcomité KAL (Koning Albertlaan)

werd opgericht in september 2010 om actie te voeren tegen de toenemende verkeersoverlast (Leven in Leuven, 2011).

2.3.4. Lokale wegen type III: Eeuweeststraat en Centrale Werkplaatsen

Lokale wegen type III zijn erftoegangswegen. Deze wegen worden in principe enkel gebruikt door bestemmingsverkeer. De hoofdfunctie is toegang verlenen tot de aanpalende percelen (Donné, 2004).

De Eeuweeststraat is een zijstraat van de Tiensesteenweg (fig. 2.1). Deze eenrichtingsstraat is een klassieke woonstraat met weinig verkeer (fig. 2.7a). De gehele straat is ingericht als zone 30. De achtertuin van de huizen aan één zijde van de straat geven uit op het park Michotte. De straat maakt deel uit van het gebied waar buurtcomité Michotte actief is (Stad Leuven, 2011). In de straat worden jaarlijks enkele speelstraten georganiseerd door een aantal bewoners die zich de peters en meter van de straat noemen.



fig. 2.7 a) De Eeuweeststraat is een klassieke woonstraat met eenrichtingsverkeer, b) De Koperslagerij maakt deel uit van een recent ontwikkelde woonwijk en werd ingericht als woonerf.

De laatste straten van het type lokale wegen type III zijn onderdeel van de woonwijk Matexi. Deze woonwijk bestaat uit drie parallelle straten die recent gebouwd werden als onderdeel van de herontwikkeling van de Centrale Werkplaatsen, een industriële site gelegen langs de Diestsesteenweg (Vectris, 2016). De Centrale Werkplaatsen, een terrein van ca. 8,5 hectare groot, wordt momenteel in deelfasen herontwikkeld tot een multifunctionele woonwijk (AG Stadsontwikkeling Leuven, 2014) (fig. 2.8). Hierbij wordt gebruik gemaakt van een masterplan waarin een samenhangend concept uitgewerkt is. De deelrealisatie van de woonwijk werd beëindigd in 2013 (Vectris, 2016). De woonwijk kan als een geheel beschouwd worden en bestaat uit drie evenwijdig liggende straten waarvan er twee gekozen werden: de Ketelmakerij en de Koperslagerij (fig. 2.1). Deze straten zonder enig verkeer zijn ingericht als woonerf (fig. 2.7b). Er is een ondergrondse parking om de straten maximaal autovrij te houden (Stad Leuven, 2013). Een eerste deel van de woonwijk werd afgewerkt in 2011. Hierdoor is de residentietijd van de bewoners maximum vier jaar. In wat volgt zullen de twee straten

beschouwd worden als een geheel en aangeduid worden als 'Centrale Werkplaatsen'. De sporen is een buurtorganisatie die als doel heeft om een aangename buurt te krijgen waar de bewoners elkaar beter leren kennen en waarderen. Er worden in dit opzicht verschillende activiteiten georganiseerd.



fig. 2.8: Het voorontwerp van de gehele site Centrale Werkplaatsen. De woonwijk met de Koperslagerij en Ketelmakerij zijn aangeduid in rood (Vectris, 2016).

2.3.5. Bevolkingsgegevens van de straatsegmenten

In tabel 2.3 staan bevolkingsgegevens, die beschikbaar waren vanuit de stad Leuven, samengevat voor de verschillende straatblokken. De bevolking is in alle straatsegmenten homogeen op vlak van nationaliteit. Het overgrote deel van de bewoners is Belg. De waarden liggen rond 90 procent. Bij de leeftijdsklassen is de klasse 19 tot 39 over het algemeen het meest vertegenwoordigd. Enkel in de Martelarenlaan is de groep 40 tot 65-jarigen het grootst en bedraagt bijna de helft van de gehele populatie in de straat. Dit is de straat met het meeste mensen boven 40 jaar. Jongeren tussen 10 en 18 jaar oud zijn in alle straten de kleinste groep behalve in de Martelarenlaan. Daar zijn er het minste kinderen onder 10 jaar. In de Centrale Werkplaatsen en de Eeuwfeeststraat is de bevolking het jongst. In de Gemeentestraat zijn de verschillende leeftijden erg gelijk verdeeld over de klassen.

tabel 2.3: Sociale karakteristieken van bewoners samengevat per straat.

Straatblok	Centrale werk- plaatsen	Eeuw- feest- straat	Gemeente straat	Koning Albert- laan	Martelaren laan	Gelde- naakse baan	Diestse steen- weg A	Diestse steen- weg B	Tiense steen- weg
% Belgische nationaliteit	85	94	89	94	97	91	83	98	79
Comité	straat	buurt	buurt	straat	straat	-	-	-	buurt
Leeftijdsklassen (%)									
< 10	21	16	20	10	7	12	14	13	15
10-18	3	4	14	6	9	7	8	8	9
19-39	59	43	27	33	25	39	40	36	34
40-65	9	27	26	30	40	27	29	30	31
65+	8	11	14	20	19	16	9	14	11
Gezinssituatie (%)									
Alleenstaand	36	17	41	33	30	35	38	32	42
Samenwonend ^a	29	58	28	42	52	41	38	42	31
Gezin met kinderen	35	25	31	25	19	24	25	26	27

^a samenwonen van 2 of meer volwassenen ouder dan 18 jaar.

Bron: Stad Leuven, 2015a

In de Eeuwfeeststraat zijn er veel samenwonenden in vergelijking met de andere gezinssituaties in de straat (tabel 2.3). Deze straat heeft erg weinig alleenstaanden in vergelijking met de andere straten. Ook in de Martelarenlaan kan een groot deel van de bewoners als samenwonend geklasseerd worden. In de andere straten zijn de verhoudingen tussen de groepen ongeveer gelijk. In de Tiensesteenweg en de Gemeentestraat is een groot deel van de bewoners alleenstaand. In zes van de negen bestudeerde straatblokken is er een comité aanwezig: ofwel op straatniveau ofwel voor de grotere omliggende buurt.

Socio-economische variabelen zoals inkomen en behaald diploma waren niet beschikbaar bij de stad Leuven. Deze gegevens werden bevraagd in enquêtes. Deze wezen uit dat er geen homogeniteit is in inkomen tussen de verschillende straten (fig. 4.25).

2.3.6. Geschiedenis, uitzicht en omgeving van de straten

De steenwegen dateren voor 1777 omdat deze zichtbaar zijn op de kaart van Ferraris (De Ferraris, 1777). Kessel-Lo was in die tijd een rurale gemeente. Urbanisatie startte pas echt na de bouw van de Centrale Werkplaatsen door de spoorwegmaatschappij Grand Central Belge (Camerlinckx, 1990). De recente ontwikkeling van Kessel-Lo vond hoofdzakelijk plaats tussen de jaren '60 en '80 van de 20e eeuw.

Alle gekozen straten hebben aaneengesloten bebouwing bestaande uit rijhuizen met één of twee verdiepingen. De bouwstijlen per straat zijn uiteenlopend. De meeste woningen zijn typische wederopbouwarchitectuur of zijn gebouwd in neostijlen of modernistische stijl. In sommige straten is de interbellumarchitectuur nog terug te vinden (tabel 2.4). Het meest noordelijke deel werd in 1944 hevig gebombardeerd waardoor van de oorspronkelijke

bebouwing niet meer veel overblijft (Smeyers, 1972a, 1972b). In sommige straten zijn er enkele overblijfselen van voor wereldoorlog I en II (Vansina, 2013). Er zijn ook recenter gebouwde woningen terug te vinden. In de Koning Albertlaan bevinden zich ook enkele grotere appartementen naast de eengezinswoningen. In de buurt van elke straat is er een park, speelplein of open ruimte op minder dan 500 meter afstand. Alle geselecteerde straten van het studiegebied liggen dicht bij diverse voorzieningen en hebben goede toegang tot het openbaar vervoer.

tabel 2.4: Ontstaan en meest voorkomende architectuur van de straten van het studiegebied.

Straatnaam	Ontstaan	Architectuur
Eeuwfeeststraat	1930-1936 ^a	Interbellum
Centrale werkplaatsen	2012 ^b	Hedendaags
Gemeentestraat	Vóór Ferraris ^c	Wederopbouw
K.Albertlaan	1927-1934 ^a	Interbellum
Martelarenlaan	1924-1928 ^d	Interbellum - wederopbouw
Geldenaaksebaan	Vóór Ferraris ^c	wederopbouw
Diestsesteenweg 1	Vóór Ferraris ^c	wederopbouw
Diestsesteenweg 2	Vóór Ferraris ^c	wederopbouw
Tiensesteenweg	Vóór Ferraris ^c	wederopbouw

Bronnen: ^a Modern Archief Kessel-Lo, ^b Vectris (2016), ^c De Ferraris (1777), ^d Cresens (1995a, 1995b)

3. Methode

In dit hoofdstuk zullen de gebruikte methodes besproken worden. Voor de gegevensverzameling werden enquêtes gebruikt. In een eerste deel zal de keuze voor enquêtes als methode toegelicht worden, zal besproken hoe deze afgenomen werden en zal een overzicht gegeven worden van de vragen in de enquête. In het tweede deel zal ingegaan worden op de externe validiteit van de enquête. Tenslotte worden beschreven hoe de bekomen gegevens verwerkt werden.

3.1. Enquêtes

3.1.1. Keuze van de methode

De keuze van de methode heeft een grote invloed op het algemene resultaat van het onderzoek. Veelgebruikte methodes in de sociale en menselijke geografie zijn interviews en enquêtes (Flowerdew & Martin, 1997; Hay, 2010; Kitchin & Tate, 2000; Phillips & Johns, 2012). In dit onderzoek werd gekozen een enquête op te stellen. Deze methode is geschikt om informatie in te winnen over ruimtelijk gedrag en opvattingen van residenten (McGuirk & O'Neill, 2010). Omdat de te achterhalen informatie voor elke bewoner hetzelfde was werd hier voor een gestandaardiseerde enquête met gesloten vragen gekozen.

Enquêtes hebben echter een aantal belangrijke nadelen. Enquêtes die per post of per email worden verdeeld hebben over het algemeen een lage responsgraad. Men heeft weinig controle over wie de enquête invult en wie niet. Van alle distributiewijzen zijn gemailde enquêtes bovendien erg beperkt qua lengte en moeilijkheidsgraad van de vragen (Flowerdew & Martin, 1997; McGuirk & O'Neill, 2010). Voor deze studie was het belangrijk dat de steekproef per straat zo compleet mogelijk was om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de sociale interactie tussen de bewoners. Een hoge responsgraad en controle over de steekproef was dus erg belangrijk. Om dit te bereiken werd op de enquêtes een meer interviewgerichte benadering toegepast. Bij interviews heeft men immers direct contact met bewoners en ligt de responsgraad hoger dan bij een enquête (Flowerdew & Martin, 1997).

3.1.2. Uitvoering

Er werd een brief gepost bij elk huis van het studiegebied. Deze informeerde de doelgroep over het onderzoek en voorzag informatie over anonimiteit en duur van de enquête (bijlage 1). Verder werd informatie gegeven over hoe de enquête precies zou worden afgenomen. Het rondbrengen van een introductiebrief had mogelijk een positief effect op de responsgraad. De introductiebrief is toegevoegd in bijlage 1.

In tweede instantie werden alle huizen van de geselecteerde straten afgegaan met de vraag of de bewoner tijd had om de enquête in te vullen. Bij een positief antwoord werd de enquête afgegeven en binnen het uur terug opgehaald. Indien bewoners op dat moment weinig tijd

hadden werd voorgesteld een moment af te spreken om de enquête op een later tijdstip terug op te halen. Wanneer bewoners niet thuis waren werd dit genoteerd en werd op een ander tijdstip teruggekomen om alsnog een ingevulde enquête te bekomen. Een adres werd als non-contact beschouwd als na vier bezoeken geen antwoord werd verkregen. Dit is in lijn met het advies van Flowerdew & Martin (1997). Om de responsgraad te verhogen werden de verschillende straten zoveel mogelijk gedurende verschillende weken bezocht. Zo werd de algemene kans op afwezigheid verkleind.

Wanneer bewoners hierop aandrongen werd binnengegaan in de woning. Binnengaan bij bewoners verkleinde het aantal potentiële te verkrijgen enquêtes per tijdseenheid maar verstrekke kwalitatieve informatie die nuttig was voor het onderzoek. Indien de onderzoeker in gesprek trad met een bewoner werd de meest relevante informatie nadien neergeschreven. Delen van de bekomen kwalitatieve informatie werden gebruikt voor het verklaren van resultaten.

De enquêtes werden voornamelijk afgenomen gedurende weekdays. Dit meestal 's avonds na de werkuren tussen 17u en 19u30. Op woensdagmiddag werden ook geënkquêteerd om ouders te bereiken die op hun kinderen passen. Het veldwerk werd gedaan gedurende zeven weken in de maanden november en december van het jaar 2015. Deze maanden waren uitzonderlijk zacht voor de tijd van het jaar met een gemiddelde temperatuur van 10,1°C (KMI, 2015, 2016). Dit was gunstig voor het onderzoek omdat het weer een belangrijke invloed kan hebben op het buitenkomen van mensen (Gehl, 2011). Andere studies verzamelden data in de periode tussen lente en herfst (Gehl, 1986; Skjaeveland & Garling, 1997)

3.1.3. Verantwoording van de vragen

Om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden waren gegevens nodig over het doelpubliek. De gegevens die nodig waren zijn gerelateerd aan het gedrag van mensen. Hoe vaak maken ze een praatje? Hoeveel mensen kennen ze in hun straat? Er werd besloten dat een enquête met gesloten vragen de beste en meest haalbare manier was om het gedrag van het doelpubliek te achterhalen. De opgestelde enquête bestaat uit 14 gesloten vragen en één open vraag. Bijkomend bevatte de enquête nog 8 algemene vragen die het profiel van de bewoner in beeld brachten. De enquête is te vinden in bijlage 2.

De eerste 7 vragen gingen na hoe het contact tussen de bewoners onderling is en hoe goed ze elkaar kennen. Bij vraag twee, die peilde naar het aantal mensen dat iemand bij naam kent, werd ook gevraagd om op een grondplan van de straat aan te duiden waar deze mensen wonen. Dit was achteraan toegevoegd aan de enquête.

Het aantal mensen dat respondenten kenden in hun straat werd op twee manieren geïnterpreteerd. Er mensen die één gezin of huishouden als persoon beschouwden, anderen

telden alle leden van elk gezin apart. Het is duidelijk dat in het tweede geval de geënquêteerden veel meer mensen kennen. In wat volgt zal bekeken worden hoeveel mensen er per straat gemiddeld in één huis wonen en zal dit als referentie genomen worden voor het aantal mensen dan men per huis kent.

Vraag 8 ging na of de bewoner last had van verkeerslawaaï wanneer er in de straat een gesprek gevoerd wordt. Deze vraag werd gesteld om na te gaan of de bewoner verkeerslawaaï in zijn/haar straat daadwerkelijk als storend beschouwt.

De laatste reeks vragen vroeg naar de activiteitsgraad van de bewoner. De bevroagde activiteiten werden opgesplitst in twee categorieën: georganiseerde en niet-georganiseerde activiteiten. Onder georganiseerde activiteiten of buurtinitiatief worden bijvoorbeeld een speelstraat of buurtfeest gerekend. Dit zijn activiteiten die georganiseerd worden door bewoners op een bepaalde dag van het jaar. Met deze activiteiten wordt expliciet getracht om contact tussen de bewoners te creëren en/of te onderhouden. Er werd gevraagd naar de deelnamegraad van de bewoners en of ze vinden dat een dergelijke activiteit de bewoners dichter bij elkaar brengt. Deze vragen werden gesteld omdat deze activiteiten, los van de inrichting van de publieke ruimte, een invloed kunnen hebben op het leven in de straat in het algemeen en zo mogelijk een invloed kunnen hebben op de resultaten (Obst, et al., 2002; Ohmer, 2007)

De niet-georganiseerde activiteiten gebeuren op een meer spontane manier. In vraag 14 werd van 10 activiteiten de frequentie waarmee ze werden uitgevoerd bevroagd. Deze activiteiten werden geselecteerd omdat de publieke ruimte hier een invloed op kan hebben. Appleyard et al. (1981) stelden een gelijkaardige vraag. De meest relevante activiteiten werden uit hun werk overgenomen. Hiernaast heeft de vraag ook een ruimtelijke component. Bewoners konden het gebied dat ze gebruiken voor de verschillende activiteiten intekenen op het plan met bovenaanzicht van de straat.

Naast de bebouwde ruimte en buurtorganisaties hebben ook individuele en socio-demografische variabelen een invloed op de mate van sociale contact tussen bewoners (Haggerty, 1982; Sanders et al., 2015; Talen, 1999). Daarom werd in acht bijkomende vragen gevraagd naar geslacht, residentietijd, leeftijd, gezinsgrootte, aantal kinderen, woningbezit, diploma, tewerkstellingsgraad en inkomen.

De enquête werd zo opgesteld dat, met zo weinig mogelijk vragen, zoveel mogelijk informatie verkregen werd. Verder werd de taal aangepast aan het doelpubliek. Met behulp van een pilot survey werd nagegaan of de vragen duidelijk waren en correct begrepen werden (Flowerdew & Martin, 1997; McGuirk & O'Neill, 2010). Dit werd gedaan in twee straten in de buurt van de geselecteerde straten van het studiegebied: één met een hoge en één met een lage

verkeersintensiteit. De pilot survey was echter niet uitgebreid genoeg aangezien uit de eerste resultaten van het onderzoek bleek dat sommige vragen niet helemaal correct begrepen werden.

3.1.4. Vragen die niet altijd correct begrepen werden

Sommige vragen werden niet altijd correct begrepen. Dit werd duidelijk toen er enquêtes ingevuld werden samen met enkele bewoners. Sommige vragen werden foutief geïnterpreteerd en behoefden extra uitleg. Daarom werden na een eerste reeks enquêtes aanpassingen gedaan aan de vragen. Er werden twee vragen toegevoegd en vraag 14 werd herschreven om meer duidelijkheid te creëren. In een derde versie werden nog enkele lichte aanpassingen gedaan. Dit resulteerde uiteindelijk in drie verschillende versies van enquêtes. Het percentage enquêtes van elke versie dat werd afgenomen wordt weergegeven in tabel 3.1. Versie 1 van de enquêtes werd enkel afgenomen in de Gemeentestraat en de Diestsesteenweg. Bijgevolg is er weinig kwalitatieve informatie over deze straten beschikbaar. Bij het interpreteren van de resultaten zal met de gedane aanpassingen rekening worden gehouden.

tabel 3.1: Percentage enquêtes van elke versie dat afgenomen werd per straat.

Straat	Versie 1	Versie 2	Versie 3
Centrale Werkplaatsen	0	97	3
Eeuwfeeststraat	0	94	6
Gemeentestraat	48	52	0
Koning Albertlaan	0	58	42
Martelarenlaan	0	69	31
Geldenaaksebaan	0	87	13
Diestsesteenweg A	43	50	7
Diestsesteenweg B	0	4	96
Tiensesteenweg	0	0	100
Totaal	9	59	32

Versie 2

Ten opzichte van de eerste versie werd één vraag bijgevoegd om na te gaan of bewoners al eens dingen samen doen: op café gaan, een uitstap enzovoort. Deze extra vraag werd gesteld om meer te weten te komen over de band tussen de bewoners en hoe ze met elkaar omgaan. Gaat de interactie verder dan enkel eens een babbeltje op straat? Zijn er diepere interacties in de straat aanwezig? Tevens is het een extra controlevraag voor het aantal vrienden die mensen hebben in hun straat, naast het bespreken van persoonlijke zaken (vraag 6). Aangezien de bewoners de enquête zelf invullen zonder veel contact met de interviewer bleek het nuttig om op het einde te vragen of de bewoner nog iets wil toevoegen over het sociale leven in zijn of haar straat (vraag 15).

Vraag twee werd lichtjes aangepast. Naast het aantal mensen dat de bewoner kent werd tevens gevraagd om aan te duiden op het plan waar deze mensen wonen. Voordeel hiervan is dat men zo een beter zicht op het exacte aantal mensen die de bewoner kent. Het is echter vooral interessant omdat de informatie (hoeveel mensen kennen ze bij naam) ruimtelijk gemaakt wordt. Zo heeft men een beeld waar de mensen wonen die bewoners kennen en van de ruimtelijke spreiding. Indien wenselijk, kan met deze informatie een gelijkaardige figuur gemaakt worden als in Appleyard et al. (1981; 1972) (fig. 1.1).

Als laatste werd de vraag met de tabel van activiteiten herschreven zodat deze duidelijker was. De indruk was dat deze vraag niet altijd goed begrepen werd waardoor de gevraagde activiteiten vaak niet ruimtelijk ingetekend werden op het plan.

Versie 3

Omdat sommige straten voortuinen hebben, werd de tabelvraag na afname van ongeveer 150 enquêtes lichtjes aangepast. Bij de negende activiteit van de tabel, werd naast onderhoud van gevel en stoep, ook het onderhoud van de voortuin bijgevoegd om zeker te zijn dat bewoners dit ook onder het onderhoud van hun huis rekenden. Voordat dit gedaan werd werden al 37 van de 96 enquêtes in straten met voortuinen afgenomen (38,5%): 17 enquêtes in de Martelarenlaan, 19 in de Koning Albertlaan en één in het tweede deel van de Diestsesteenweg B.

Vraag 9 bevroeg of de geënquêteerde last had van verkeerslawaaï wanneer deze een gesprek voerde op straat. Het kwam voor dat er antwoorden gegeven werden als: *“Nee, ik heb dubbel glas. Je hoort het straatlawaaï hier niet”*. Het woord ‘buiten’ werd toegevoegd om verdere verwarring met gesprekken binnenshuis te voorkomen. De vraag luidde dan: “Heeft u last van verkeerslawaaï wanneer u een gesprek voert **buiten** op straat?”. 89 van de 280 enquêtes werden zonder deze aanpassing afgenomen (31%).

3.2. Externe validiteit van de enquête

3.2.1. Aantal enquêtes en non-respons

De algemene responsgraad op de enquêtes was hoog. Bijna 84 procent van de bewoners die de deur openden voor de interviewer vulde de enquête in.

In tabel 3.2 staan het aantal verkregen enquêtes en de non-respons per straat samengevat. De percentages werden bekomen door het aantal enquêtes te delen door het aantal percelen in het ondervraagde deel van de straat. Het aantal huizen waar aangebeld werd ligt in werkelijkheid lager dan het aantal percelen omdat appartementen en winkels buiten beschouwing werden gelaten. In Diestsesteenweg A waren er ook een aantal garages.

Er werd gestreefd om een dertigtal enquêtes per straat af te nemen. Dit doel werd voor de meeste straten behaald (tabel 3.2). Het aantal bewoners dat weigerde de enquête in te vullen

varieert tussen 1 en 10 bewoners of 2 en 13 procent per straat. Het percentage mensen dat met de enquête bereikt werd is het laagst in de Tiensesteenweg en de Diestsesteenweg A. Dit komt doordat voor deze straten de langste stukken werden gekozen om te enquêteren. In deze straten was het moeilijk om aan het vooropgestelde aantal enquêtes te komen ondanks het grote aantal huizen waar aangebeld werd. Voor de andere straten schommelt het percentage bewoners van het straatsegment dat ondervraagd werd rond de 50 procent. Bij de Centrale Werkplaatsen was de responsgraad het hoogst: 35 van de 49 bewoners vulden de enquête in (71%).

Het percentage weigeringen is laag in elke straat (tabel 3.2). Het hoogste percentage is er in de Diestsesteenweg A, waar 13 procent van de bewoners die de deur openden de enquête weigerde in te vullen. Het laagste percentage is er in de Centrale Werkplaatsen waar 2 procent weigerde. Om de non-respons bias beter te kunnen verklaren, werd bij weigering steeds gevraagd naar de residentietijd. Het kan immers zijn dat een bepaalde bevolkingsgroep in één of meerdere straten systematisch meer weigeren dan andere groepen. Slechts 14 van de 46 weigeraars (30%) beantwoordde de vraag naar residentietijd: vaak kreeg de interviewer niet de kans de vraag te stellen, andere bewoners weigerden deze vraag te beantwoorden. Van de 14 bewoners die antwoordden was de gemiddelde residentietijd 25 jaar.

tabel 3.2: Aantal enquêtes en algemene non-responsgraad.

Straat	Centrale werk plaatsen	Eeuw feest straat	Gemeente straat	Koning Albert laan	Martelaren laan	Geldenaakse baan	Diestse steen weg A	Diestse steen weg B	Tiense steen weg
Aantal enquêtes	35	33	29	33	36	30	28	28	28
Aantal weigeringen	1	8	4	3	4	5	10	4	7
Aantal percelen	49	68	64	59	58	60	75	41	85
Percentage van de straat ondervraagd	71	49	45	56	62	50	37	68	33
Percentage weigeringen	2	12	6	5	7	8	13	10	8

Op enkele uitzonderingen na is de non-respons op specifieke vragen klein. Er zijn weinig vragen die vaak opengelaten werden door de respondenten. De vraag naar het inkomen is een gevoelige vraag. Deze vraag werd door meerdere respondenten onbeantwoord gelaten ondanks de keuze voor grote inkomensklassen (tabel 3.3). In de Gemeentestraat liet bijna 20 procent van de bewoners de vraag open. In de Centrale Werkplaatsen beantwoordde iedereen de vraag.

Nadat alle enquêtes verwerkt waren bleek dat weinig respondenten het plan achteraan de enquête volledig hadden ingevuld (tabel 3.3). Vaak werd niet op het plan aangeduid welk gebied van de straat de bewoner gebruikte wanneer deze een babbeltje of andere activiteiten

deed in de straat (vraag 14). Ook duiden niet alle bewoners aan waar de mensen wonen die ze bij voornaam kennen (vraag 2). Soms was het plan volledig blanco, andere bewoners vulden het plan voor slechts één van de twee vragen in: ofwel voor vraag 2, ofwel voor vraag 14. In de Centrale Werkplaatsen vulden het minste bewoners het plan in (tabel 3.3). Ook in de Gemeentestraat en Diestsesteenweg A en B werd het invullen van het plan vaak achterwege gelaten. In de Koning Albertlaan werd het grondplan door slechts zes procent van de bewoners niet ingevuld. In de resterende straten is dit ongeveer 20 procent.

tabel 3.3: De drie vragen met de hoogste non-responsgraad. Het percentage bewoners dat de vraag onbeantwoord liet wordt weergegeven.

straat	Inkomen	Invullen grondplan ^a	Vraag 7 ^b
Centrale werkplaatsen	0	43	0
Eeuwfeeststraat	9	18	0
Gemeentestraat	17	34	48
Koning Albertlaan	6	6	0
Martelarenlaan	8	17	0
Geldenaaksebaan	10	20	0
Diestsesteenweg A	4	32	43
Diestsesteenweg B	11	29	0
Tiensesteenweg	7	21	4

^a Percentages voor volledig blanco grondplan

^b Vraag 7: Zijn er mensen in uw straat waarmee u al eens iets doet? Op café gaan, uitstap, samen iets doen, sporten,...

Het niet intekenen van het grondplan achteraan de enquête kan liggen aan enerzijds de vraagstelling of anderzijds de vraagmethode zelf. Er werd eerst gevraagd om de tabel bij vraag 14 in te vullen en daarna de activiteiten op het grondplan in te tekenen. Het intekenen van de activiteiten werd vaak vergeten na het completeren van de tabel. Als de interviewer samen met de respondent de vragen afging was dit geen probleem omdat de interviewer er dan op kon wijzen als het invullen van het plan vergeten werd. Voor complexere vragen als deze is het dus beter dat de interviewer aanwezig blijft bij het invullen van een enquête. Indien dit niet mogelijk is en de respondent de enquête alleen invult moet de vraag duidelijker gesteld worden. Een optie is door een grondplan direct onder de betreffende vraag toe te voegen.

Bij ingevulde plannen werd bij het completeren van vraag 14 niet altijd aangeduid waar buurtwinkels lagen. Het probleem bij deze vraag was tweeledig. Met een buurtwinkel werden alle winkels bedoeld die in de buurt van de woning van de respondent liggen, zoals een bakker of kleine supermarkt. Sommige geënquêteerden interpreteerden dit woord echter erg nauw en verstonden onder buurtwinkel de lokale kruidenier die in de huidige samenleving nog maar erg weinig voorkomt. Het tweede probleem was eerder praktisch van aard. Om de leesbaarheid van het grondplan zo goed mogelijk te houden werd de schaal zo groot mogelijk gemaakt. Veel

mensen zegden bijgevolg een buurtwinkel te bezoeken maar deze lag dan niet binnen het plan. Op de kinderen letten en buiten zitten werd in de meeste straten zeer weinig gedaan en daarom ook bijna niet ingetekend op het plan. De interpretatie van deze vier vragen gebeurde bijgevolg met de nodige voorzichtigheid aangezien de respons niet erg hoog is.

Vaker werd aangeduid waar respondenten mensen bij naam kenden in hun straat (vraag 2). Echter, in vele gevallen werd dit vergeten omdat de vraag tweeledig was: “Van hoeveel mensen die in uw straat wonen kent u de naam? Voornaam is voldoende. Kan u aanduiden op de het grondplan achteraan de enquête waar deze (ongeveer) wonen?” Vele mensen begonnen na te denken over het aantal mensen dat ze kenden, duiden de juiste categorie aan en gingen door naar vraag 3. Het aanduiden op het plan werd vergeten. Dit was ook het geval bij de tabelvraag (vraag 14).

Vraag 7 werd pas toegevoegd nadat er 26 enquêtes waren gedaan. De eerste enquêterondes vonden vooral plaats in de Gemeentestraat en Diestsesteenweg A. Dit verklaart de hoge non-responsgraad op deze vraag in deze twee straten: omdat de vraag op dat moment nog niet was toegevoegd konden de respondenten ze ook niet beantwoorden. Bijgevolg werd de vraag in deze straten door een kleine 50 procent van de bewoners niet ingevuld (tabel 3.3). Er werd één enquête van de eerste versie afgenomen in de Tiensesteenweg (4%).

Het later toevoegen van vragen kan voorkomen worden door een zo groot mogelijke pilot survey te doen. In dit onderzoek werden er slechts een tiental gedaan in twee verschillende straten wegens tijdsgebrek. De literatuur (Flowerdew & Martin, 1997) spreekt over een twintigtal enquêtes, maar dit kan best nog opgetrokken bij een zo gevarieerd mogelijke steekproef. Zo moeten de vragen niet tijdens het onderzoek aangepast worden, wat de resultaten in negatieve zin kan beïnvloeden.

3.2.2. Representativiteit

Om de representativiteit van de enquête na te gaan werden de gegevens die bekomen werden met de enquête vergeleken met de bevolkingsgegevens van het jaar 2015 van de stad Leuven (Stad Leuven, 2015a). Deze dataset bevat bevolkingsgegevens van alle bewoners van de straten in Leuven en omgeving. Dit maakt een vergelijking mogelijk met de gegevens die bekomen werden met de enquête. Voor de variabelen geslacht, gezinssamenstelling en leeftijd in de straten werd nagegaan of de steekproef, bekomen door de enquêtes, vergelijkbaar is met de populatie. Dit werd gedaan omdat het belangrijk is na te gaan in welke mate de verkregen resultaten toepasbaar zijn in een context gelegen buiten het studiegebied (Baxter & Eyles, 1997).

Als men in de bevolkingsgegevens van de stad Leuven naar geslacht kijkt, blijkt dat de verhouding tussen mannen en vrouwen in de straat ongeveer gelijk is. Ze schommelt rond de

50 procent (tabel 3.4). In het merendeel van de straten is dit voor de enquête ook het geval. In drie straten is er een oververtegenwoordiging van vrouwen. Het percentage vrouwen ligt er meer dan 10 procent boven het gemiddelde van 50 procent. Dit zijn de Eeuwfeeststraat, Diestsesteenweg A en de Tiensesteenweg.

tabel 3.4: Percentage mannen en vrouwen voor de enquêtes en de bevolkingsgegevens.

Straat	Enquête		Bevolkingsgegevens ^a	
	Man (%)	Vrouw (%)	Man (%)	Vrouw (%)
Centrale werkplaatsen	43	57	51	49
Eeuwfeeststraat	39	61	48	52
Gemeentestraat	52	48	47	53
Koning Albertlaan	48	52	46	54
Martelarenlaan	47	53	55	45
Geldenaaksebaan	50	50	49	51
Diestsesteenweg A	29	71	50	50
Diestsesteenweg B	50	50	52	48
Tiensesteenweg	36	64	54	46

^a bron: Stad Leuven (2015a), eigen verwerking

In tabel 3.5 wordt het percentage bewoners volgens gezinssamenstelling weergegeven voor zowel de enquête als de bevolkingsgegevens. Over het algemeen is de enquête representatief voor gezinnen met kinderen en samenwonenden. De percentages bekomen in de enquête benaderen deze van de bevolkingsgegevens. Enkele straten vormen hier een uitzondering op: in de Centrale Werkplaatsen en de Gemeentestraat zijn samenwonenden oververtegenwoordigd in de enquête. Het percentage ondervraagde bewoners is hoger dan het percentage in de bevolkingsgegevens. In de Geldenaaksebaan en de Tiensesteenweg werden in verhouding teveel gezinnen met kinderen ondervraagd. Alleenstaanden werden met de enquête het minst bevraagd (tabel 3.5a). De representativiteit van deze groep is het slechtst, met uitzondering van de Eeuwfeeststraat. Dit komt omdat alleenstaanden het minst goed te bereiken zijn. Bij gezinnen met kinderen en samenwonenden is de kans groter dat één van de twee of meer volwassen gezinsleden thuis is.

tabel 3.5: Percentage bewoners weergegeven volgens gezinssamenstelling voor a) de enquête en b) de bevolkingsgegevens.

straat	a) Enquête			b) Bevolkingsgegevens ^a		
	% alleenstaand	% gezin met kinderen	% samenwonend	% alleenstaand	% gezin met kinderen	% samenwonend
Centrale Werkplaatsen	17	40	43	36	35	29
Eeuwfeeststraat	12	39	48	17	25	58
Gemeentestraat	14	38	48	41	31	28
Koning Albertlaan	12	36	52	33	25	42
Martelarenlaan	11	25	64	30	19	52
Geldenaaksebaan	17	40	43	35	24	41
Diestsesteenweg A	14	36	50	38	25	38
Diestsesteenweg B	7	36	57	32	26	42
Tiensesteenweg	7	61	32	42	27	31

^a bron: Stad Leuven (2015a), eigen verwerking

tabel 3.6b geeft het percentage bewoners van elke straat ingedeeld in drie leeftijdsklassen. De groep 65 jaar en ouder is in alle straten het kleinst. In de Centrale Werkplaatsen wonen opvallend veel jonge mensen in vergelijking met de andere klassen in de straat. De groep 19 tot 39 jarigen is er erg groot. Ook in de andere straten, met uitzondering van de Martelarenlaan, is deze groep het grootst maar het verschil met de middelste leeftijdsklasse is minder groot. In de Martelarenlaan is de groep 40 tot 65 jarigen het grootst.

De enquête volgt de algemene trend van leeftijdsklassen in de straat. Respondenten ouder dan 65 jaar werden het minst bevraagd (tabel 3.6a). De verhoudingen van de leeftijdsgroepen voor de bevolkingsgegevens (tabel 3.6b) en de enquête (tabel 3.6a) komen ongeveer overeen al is er een verschil tussen de straten onderling. De leeftijdsklassen met bewoners ouder dan 65 jaar is het best vertegenwoordigd. De percentages, bekomen met de enquête liggen, het dichtst bij deze van de bevolkingsgegevens (tabel 3.6). Dit komt omdat gepensioneerden het meeste thuis zijn.

tabel 3.6: Percentage bewoners ingedeeld volgens leeftijdsklasse voor a) de enquête en b) de bevolkingsgegevens

Straat	a) Enquête			b) Bevolkingsgegevens ^a		
	% 19-39	% 40-65	% ouder dan 65	% 19-39	% 40-65	% ouder dan 65
Centrale Werkplaatsen	80	11	9	78	12	10
Eeuwfeeststraat	52	39	9	53	33	13
Gemeentestraat	48	28	24	41	39	21
Koning Albertlaan	30	45	24	40	36	24
Martelarenlaan	17	58	25	30	47	23
Geldenaaksebaan	38	45	17	47	33	19
Diestsesteenweg A	57	32	11	51	37	12
Diestsesteenweg B	29	46	25	46	37	17
Tiensesteenweg	32	54	14	45	40	15

^a bron: Stad Leuven (2015a), eigen verwerking

Samengevat kan gesteld worden dat de enquête het meest representatief is voor gezinnen waarvan de ouders tussen de 19 en 65 jaar oud zijn. Alleenstaanden zijn minder representatief in de steekproef. De steekproef was goed voor zowel mannen als vrouwen.

3.2.3. Objectiviteit

Tijdens het onderzoek werd zo goed als mogelijk getracht de objectiviteit te bewaren. Dit werd zowel gedaan tijdens de gegevensverzameling als tijdens het verdere verloop van het onderzoek. Persoonlijke meningen werden uit het onderzoek geweerd. In de enquête werd niet vermeld dat het in onderzoek de effecten van verkeerslawaaï op de sociale interactie onderzocht werden. De resultaten zouden hierdoor beïnvloed kunnen worden.

Als student kon de onderzoeker in zeker opzicht als verschillend van de informanten beschouwd worden, die veelal ouder waren en zich in een andere levensfase bevonden. Wanneer de onderzoeker een buitenstaander is kan de informatie die verzameld wordt minder accuraat zijn omdat respondenten minder open zijn naar buitenstaanders toe. Dit kan resulteren in onvolledige of eenzijdige informatie. Daarentegen is de waarschijnlijkheid groot dat respondenten meer moeite steken in het duidelijk maken van omstandigheden en hun gevoelens aan de onderzoeker wanneer deze een buitenstaander is (Dowling, 2010). Dit werd onder andere duidelijk toen een bewoner de plannen van de heraanleg van de Martelarenlaan tot in detail uitlegde of bewoners spontaan begonnen praten over de verkeersdruk in hun straat.

3.3. Data-analyse

3.3.1. Constructie van latente variabelen

Om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden en dus het sociaal contact tussen bewoners en het netwerk van de bewoners te achterhalen, werden latente variabelen geconstrueerd. Dit werd gedaan door verschillende enquêtevragen samen te nemen. De vragen die hiervoor gebruikt werden zijn vragen 2 tot en met 7 en een deel van vraag 14. Het gaat om de vraag hoe vaak iemand een babbeltje deed met een andere bewoner. In wat volgt zal naar deze vraag verwezen worden als vraag 14a.

Eerst werd er gekeken welke vragen een hoge correlatie hadden met elkaar. Dit werd gedaan aan de hand van een kruistabel en de chi-kwadraat toets. Daarnaast werd ook gekeken welke vragen op theoretisch vlak goed bij elkaar horen. Combineren van deze twee argumenten leidde tot drie latente variabelen: sociaal contact, netwerk en vriendenkring.

Door het samenvoegen van vragen uit de enquête tot nieuwe variabelen zal elke bewoner in de analyse een score krijgen voor elk van de nieuwe latente variabelen, relatief ten opzichte van de andere bewoners.

a) Sociaal contact

De chi-kwadraatwaarde tussen vragen 2, 3 en 14a onderling was het hoogst (tabel 3.7). Chi-kwadraatwaarden zijn significant als ze hoger zijn dan het aantal vrijheidsgraden van de test. De hoge correlatie tussen deze vragen rechtvaardigt het samenvoegen van deze drie vragen tot de latente variabele 'sociaal contact'. De mate van sociaal contact van een individu wordt bijgevolg bepaald door het aantal mensen dat het individu bij voornaam kent (vraag 2) en hoe vaak er een praatje gemaakt wordt met een andere bewoner (vraag 3 en 14a).

De mate van sociaal contact tussen bewoners kan dus opgevat worden als een hoeveelheid informele praatjes die bewoners hebben met andere bewoners in hun straat.

*tabel 3.7: De chi-kwadraat waarden tussen vraag 2, 3 en 14a.
Hoge chi-kwadraatwaarde wijzen op afhankelijkheid.*

Vraag a	Vraag b	Chi ² -waarde	Vrijheidsgraden
2	3	142	20
2	14a	158	25
3	14a	191	20

Voordat de vragen samengevoegd konden worden, moesten deze eerst vergelijkbaar gemaakt worden. Vraag 2 en 14a hebben zes antwoordcategorieën, vraag 3 heeft er vijf. Er werd voor gekozen de vragen een gelijk gewicht te geven. Hiervoor werd elke vraag een waarde gegeven tussen 0 en 20 (tabel 3.8). Bij optelling resulteert dit in een hypothetische waarde tussen 0 en 60 voor sociale interactie. Bij een waarde 60 is de mate van sociaal contact maximaal. Bij een lage waarde is er weinig sociaal contact. Omwille van 13 ontbrekende antwoorden op één van de drie vragen is de latente variabele geconstrueerd voor 267 van de 280 geënquêteerde respondenten.

tabel 3.8: Gewichten voor de drie vragen waaruit de latente variabele sociaal contact geconstrueerd werd.

Vraag 2: Van hoeveel mensen die in uw straat wonen kent u de naam?						
Antwoord	Geen	1-3	4-6	7-9	10-12	>12
Gewicht	0	4	8	12	16	20
Vraag 3: Met hoeveel personen uit uw straat heeft u de afgelopen week een praatje gemaakt?						
Antwoord	Geen	1-2	3-4	5-6		>6
Gewicht	0	5	10	15		20
Vraag 14a: Geef aan hoe vaak u volgende activiteiten uitvoert in uw straat: babbeltje met ander bewoner						
Antwoord	Nooit/n.v.t.	Enkele keren per jaar	Een keer per maand	Een keer per week	Meerdere keren per week	Dagelijks
Gewicht	0	4	8	12	16	20

b) Netwerk

De volgende latente variabele werd geconstrueerd uit drie vragen: vraag 2, 4 en 5. Ze bestaat uit het aantal mensen dat bij voornaam gekend is, of de bewoner bij anderen over de vloer komt of omgekeerd en of de bewoner dingen uitleent of dingen leent van anderen. Deze variabele kan geïnterpreteerd worden als de grootte van het netwerk van een persoon in zijn of haar straat. De chi-kwadraat waarden die bekomen zijn, zijn minder hoog dan bij de latente variabele sociale interactie. De waarden overstijgen de vrijheidsgraden echter ruim waardoor besloten kan worden dat er afhankelijkheid is tussen de vragen (tabel 3.9).

tabel 3.9: De chi-kwadraat waarden tussen vraag 2, 4 en 5.

Vraag a	Vraag b	Chi ² -waarde	Vrijheidsgraden
2	5	61	5
4	5	61	1
2	4	63	5

Twee van de drie variabelen hebben een andere schaalniveau: vraag 4 en 5 zijn nominaal, vraag 2 heeft een ordinale schaal. De constructie latente variabele 'kennissen' gebeurde daarom in twee stappen. In de eerste plaats werden de nominaal geschaalde enquêtevragen, vraag 4 en 5, samengevoegd tot een nieuwe variabele. Nadat deze herschaald was, werd vraag 2 hierbij opgeteld.

Op basis van de verschillende mogelijke antwoordcombinaties werden vraag 4 en 5 samengevoegd tot een nieuwe variabele. Afhankelijk van de combinatie van antwoorden op deze vragen kreeg de nieuwe variabele een nieuwe score. Individuen die bij anderen over de vloer kwamen en dingen uitleenden, die met andere woorden op beide vragen positief antwoordden, werd de hoogste score toegekend. Wanneer op beide vragen 'nee' geantwoord werd, werd de laagste score toegekend. Individuen die op 1 van beide vragen positief antwoorden kregen een tussenliggende score (tabel 3.10).

tabel 3.10: Constructie van de gecombineerde variabele ontstaan uit vraag 4 en 5. Afhankelijk van de combinatie van antwoorden op beide vragen werd een andere score aan de gecombineerde variabele toegekend.

Antwoord op vraag 4: over de vloer komen	Antwoord op vraag 5: dingen lenen of uitleenen	Score gecombineerde variabele
Ja	Ja	3
Ja	Nee	2
Nee	Ja	2
Nee	Nee	1

Vraag 2 werd aangepast aan de bekomen gecombineerde variabele zodoende dat door optelling bij deze laatste variabele de latente variabele 'netwerk' geconstrueerd kon worden. De zes antwoordmogelijkheden van vraag twee werden waarden tussen 0,5 en 3 gegeven. Als laatste stap werden de bekomen waarden van de twee herschaalde variabelen opgeteld. De variabele 'netwerk' kan dus de waarden 2 tot 6 aannemen en bestaat uit 9 verschillende hypothetische waarden. De variabele is rechtsscheef verdeeld (fig. 3.1). Omwille van drie ontbrekende antwoorden op de enquêtevragen waaruit de latente variabele geconstrueerd werd bestaat de variabele uit 277 observaties.

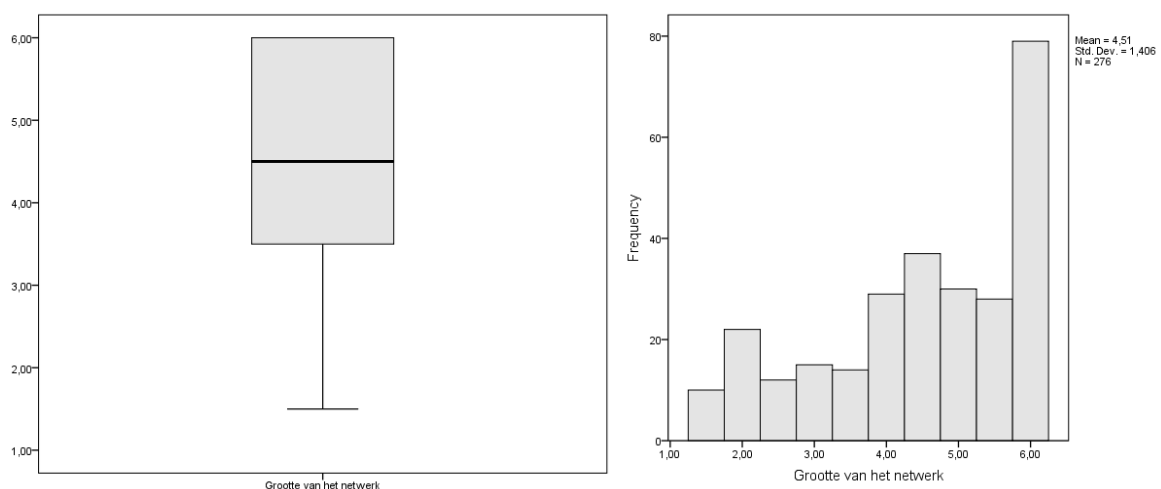


fig. 3.1: Boxplot en histogram voor netwerk. De variabele is rechtsscheef verdeeld.

c) *Vriendenkring*

Appleyard et al. (1981) deden onderzoek naar het aantal vrienden dat bewoners in hun straat hadden wonen. De variabele netwerk kan niet echt als hechte vriendschap geïnterpreteerd worden. Om iets uit te lenen aan een buur die je kent moet deze buur geen hechte vriend zijn. Vragen 6 en 7 werden toegevoegd om vriendschapsbanden in de straat te achterhalen. Het bespreken van persoonlijke zaken gebeurt niet met eender wie. Ook wordt aangenomen dat als een bewoner op café gaat met een andere bewoner of hiermee een uitstap doet, de band tussen bewoners sterker is. De correlatie tussen vraag 6 en 7 was hoog. Net al bij de latente variabele netwerk was de correlatie met vraag 2 en 4 hoog. Vraag 2 werd toegevoegd omdat de naam van een persoon kennen als noodzakelijke voorwaarde voor vriendschap beschouwd wordt. Ook bezoeken vrienden elkaar. Op basis van deze argumenten en de hoge correlatie tussen de vragen werd de latente vriendenkring geconstrueerd (tabel 3.11).

tabel 3.11: De chi-kwadraat waarden voor vraag 2, 4, 6 en 7.

Vraag a	Vraag b	Chi ² -waarde	Vrijheidsgraden
2	4	63	5
2	6	61	5
2	7	47	5
4	6	76	1
4	7	63	1
6	7	51	1

Aan elk van de antwoordcategorieën van de verschillende vragen werd een gewicht gegeven (tabel 3.12). Na het toekennen van de gewichten werd voor elk individu een index bekomen door de vragen bij elkaar op te tellen. Dit resulteerde in een hypothetische waarde voor de grootte van de vriendenkring van een bewoner die varieert tussen 0 en 16. In het geval van een lage waarde kent de bewoner weinig mensen van zijn of haar straat erg goed. Bij hoge waarden heeft de bewoner een grote vriendenkring in zijn of haar straat.

tabel 3.12: Scores voor de verschillende antwoordcategorieën van de vragen.

Vraag 2: Van hoeveel mensen die in uw straat wonen kent u de naam?						
Antwoord	Geen	1-3	4-6	7-9	10-12	>12
Gewicht	0	1	2	3	4	5
Vraag 4: komt u wel eens bij bewoners uit uw straat over de vloer of omgekeerd?						
Antwoord	Nee	Ja				
Score	0	1				
Vraag 6: Woont er iemand in uw straat waarmee u persoonlijke zaken kan bespreken?						
Antwoord	Nee	Ja	Ja, meerdere mensen			
Score	0	3	5			
Vraag 7: Zijn er mensen in uw straat waarmee u al eens iets doet? Op café gaan, uitstap, samen iets doen, sporten,...						
Antwoord	Nee	Ja	Ja, meerdere mensen			
Score	0	3	5			

Omdat vraag 7 pas aan de tweede versie van de enquête werd toegevoegd is de steekproef van de latente variabele 'vrienden' minder groot. Bewoners die versie 1 van de enquête

invulden werden hier weggelaten. Als gevolg hiervan werd de variabele 'vrienden' voor 253 observaties geconstrueerd worden in plaats van 280. De ontbrekende gegevens situeren zich in de Gemeentestraat, de Diestsesteenweg A en de Tiensesteenweg (tabel 3.3). De uiteindelijke dataset bestaat uit 249 gegevens omwille van vier ontbrekende antwoorden op de enquêtevragen waaruit de latente variabele geconstrueerd werd.

In tabel 3.13 wordt er een overzicht gegeven van de drie latente variabelen en de vragen waaruit ze opgebouwd zijn.

tabel 3.13: De drie latente variabelen en de vragen waaruit deze opgebouwd zijn.

Latente variabele	Samengesteld uit vragen:
Sociaal contact	Kent de bewoner van naam (vraag 2) Maakt praatje met andere bewoner (vraag 3, 14a)
Netwerk	Kent de bewoner van naam (vraag 2) Leent of ontleent zaken van/aan andere bewoner(s) (vraag 5) Komt bij andere bewoners over de vloer of omgekeerd (vraag 4)
Vriendenkring	Kent de bewoner van naam (vraag 2) Gaaf bij andere bewoner op bezoek of omgekeerd (vraag 4) Bespreekt persoonlijke zaken met andere bewoner(s) (vraag 6) Doet samen met andere bewoner(s) dingen zoals op café gaan, een uitstap doen of samen sporten (vraag 7)

3.3.2. Demografische variabelen

Om een vergelijking met de te verklaren variabele mogelijk te maken werd residentietijd in zes klassen opgedeeld (tabel 3.14). Omdat de invloed van de residentietijd zich vooral in de eerste jaren toonde werden respondenten die 0, 1 of 2 jaar in hun straat woonden in een aparte klasse gezet. Het gevolg hiervan is dat deze eerste drie klassen slechts een klein aantal respondenten bevatten (tabel 3.14).

tabel 3.14: De klassen voor residentietijd en het aantal respondenten per klasse.

Klassen residentietijd	Aantal respondenten
0 jaar	25
1 jaar	21
2 jaar	18
3-5 jaar	49
6-10 jaar	42
>10 jaar	122

Het aantal woningeigenaars in het studiegebied was veel groter dan het aantal huurders. 231 respondenten waren in het bezit van een woning, de overige 48 waren huurders.

Er zijn bijna geen laaggeschoolde respondenten. Van de personen zonder diploma en personen die enkel lager onderwijs genoten is de steekproef te klein om als aparte groep mee te nemen in de analyse (tabel 3.15). Daarom werden deze twee laagste diploma's bij de groep middelbaar onderwijs gevoegd tot één klasse die 'Geen hoger onderwijs' genoemd werd.

tabel 3.15: Aantal respondenten volgens diploma.

Diploma	Aantal respondenten
Geen	7
Lager onderwijs	8
Middelbaar onderwijs	43
Hoger onderwijs	219

De vraag naar inkomen werd door 48 respondenten niet ingevuld (tabel 3.16). Dit is 17 procent van de steekproef. Voor de buitenste inkomensklassen, 500 tot 1000 euro en meer dan 6000 euro netto maandelijks inkomen, waren er erg weinig observaties (tabel 3.16). Deze inkomensklassen werden bij de nevenliggende inkomensklasse gevoegd.

tabel 3.16: Analyse van de gegevens voor inkomen.

Nette maandelijks inkomen van het hele huishouden	Aantal observaties
Weet het niet + geen antwoord	48
500-1000	4
1000-2000	46
2000-4000	112
4000-6000	62
> 6000	8

Haggerty (1982) construeerde een variabele 'life cycle' op basis van de burgerlijke staat (gehuwd of niet gehuwd), leeftijd (jonger of ouder dan 45 jaar) en kinderen (kinderen in het huishouden of niet). Zo werden respondenten onderverdeeld in zes verschillende klassen. Met Haggerty (1982) als voorbeeld werd de variabele levensfase geconstrueerd op basis van kinderen (kinderen in het huishouden of niet) en leeftijd (ouder of jonger dan 45 jaar) (tabel 3.17). Alleenstaanden en samenwonenden zonder kinderen werden samengevoegd omdat er anders te weinig observaties zouden zijn in bepaalde klassen. De burgerlijke staat was niet geweten en is vandaag minder relevant.

tabel 3.17: De opbouw van de variabele levensfase in vier verschillende klassen.

	Respondent jonger dan 40 jaar	Respondent 40 jaar of ouder
Alleenstaanden en samenwonenden	Jonge kinderloze huishoudens	Oude kinderloze huishoudens
Gezin met kinderen	Jonge gezinnen	Oude gezinnen

3.3.3. Variantie analyse

Er werd een meerwegs variantie analyse uitgevoerd met de bekomen gegevens. Een variantie analyse gaat na welke factoren bijdragen tot de variatie in het meetresultaat. Zodoende wordt het effect van bepaalde factoren op een bepaalde respons gemeten. Er werd voor variantie analyse gekozen omdat de onafhankelijke variabelen categorisch zijn. Er zijn twee

voorwaarden waaraan voldaan moet worden bij het uitvoeren van de analyse. De eerste en belangrijkste is dat de populatievarianties gelijk moeten zijn. De gegevens moeten dus homoscedasticiteit bezitten. De tweede voorwaarde is dat de gegevens normaal verdeeld moeten zijn. De techniek is echter robuust voor deze voorwaarde, vooral bij een groot aantal metingen binnen elke groep gegevens. De techniek kan bijgevolg nog goede resultaten opleveren wanneer de gegevens niet normaal verdeeld zijn (Maes, 2013).

De afhankelijke variabelen in de variantie analyse zijn de mate van sociaal contact, de grootte van het netwerk van de bewoner en de grootte van de vriendenkring van de bewoner binnen zijn of haar straat (tabel 3.18). De onafhankelijke variabelen zijn de verkeersintensiteit van de straat, de deelname aan activiteiten in de straat van de bewoner en zes demografische en socio-economische variabelen van de bewoner (tabel 3.18).

tabel 3.18: De afhankelijke en onafhankelijke variabelen in de meerwegs variantie analyse.

Afhankelijke variabelen	Onafhankelijke variabelen
Mate van sociaal contact	Verkeersintensiteit (aantal voertuigen/24uur)
Grootte van het netwerk van de bewoner binnen de straat	Deelname aan activiteiten
Grootte van de vriendenkring van de bewoner binnen de straat	Residentietijd
	Woningbezit
	Geslacht
	Levensfase
	Diploma
	Inkomen

4. Resultaten

Eerst wordt het effect van verkeersintensiteit op sociaal contact, de grootte van het netwerk en de grootte van de vriendenkring in de straat besproken. Ook wordt een bredere vergelijking gemaakt tussen het woonerf en de verkeersluwe straat in het studiegebied. Vervolgens wordt een overzicht gegeven van de niet-ruimtelijke variabelen en hun effect op de mate van sociaal contact, de grootte van het netwerk en de grootte van de vriendenkring binnen de straat van de bewoner. In de sectie variantie analyse wordt nagegaan welke van de acht besproken variabelen een effect hebben op de variatie van de afhankelijke variabelen, sociaal contact, netwerk en vriendenkring binnen de straat. Tenslotte worden de negen verschillende straten van het studiegebied beschreven aan de hand van de kwalitatieve informatie die bekomen werd.

4.1. Het effect van verkeersintensiteit

4.1.1. Sociaal contact

Het effect van verkeersintensiteit op sociaal contact wordt weergegeven in fig. 4.1. Voor de ondergrens van sociaal contact zijn er geen noemenswaardige verschillen te bemerken. Het woonerf vormt een uitzondering hierop. De ondergrens voor de mate van sociaal contact ligt er op een waarde iets hoger dan 20 tegenover een waarde van circa 5 in de andere straten. In het woonerf is er het meeste sociaal contact. Er is echter niet veel verschil met de Eeuwfeeststraat waar 240 voertuigen per dag passeren. Ondanks het verschil van bijna 10 000 voertuigen per dag is de mate van sociaal contact in de Gemeentestraat even laag als in de Diestsesteenweg.

Bij een verkeersintensiteit van 3500 voertuigen per dag is er een plotse daling in sociaal contact. Hierna stijgt de mate van sociaal contact terug: de Koning Albertlaan en Martelarenlaan hebben beiden een hogere mediane waarde en een hogere waarde voor het eerste en derde kwartiel dan de Gemeentestraat. Vanaf een verkeersintensiteit van 9000 voertuigen per dag is er terug een plotse daling te bemerken voor de mate van sociaal contact. Het sociaal contact in de Diestsesteenweg is het laagst.

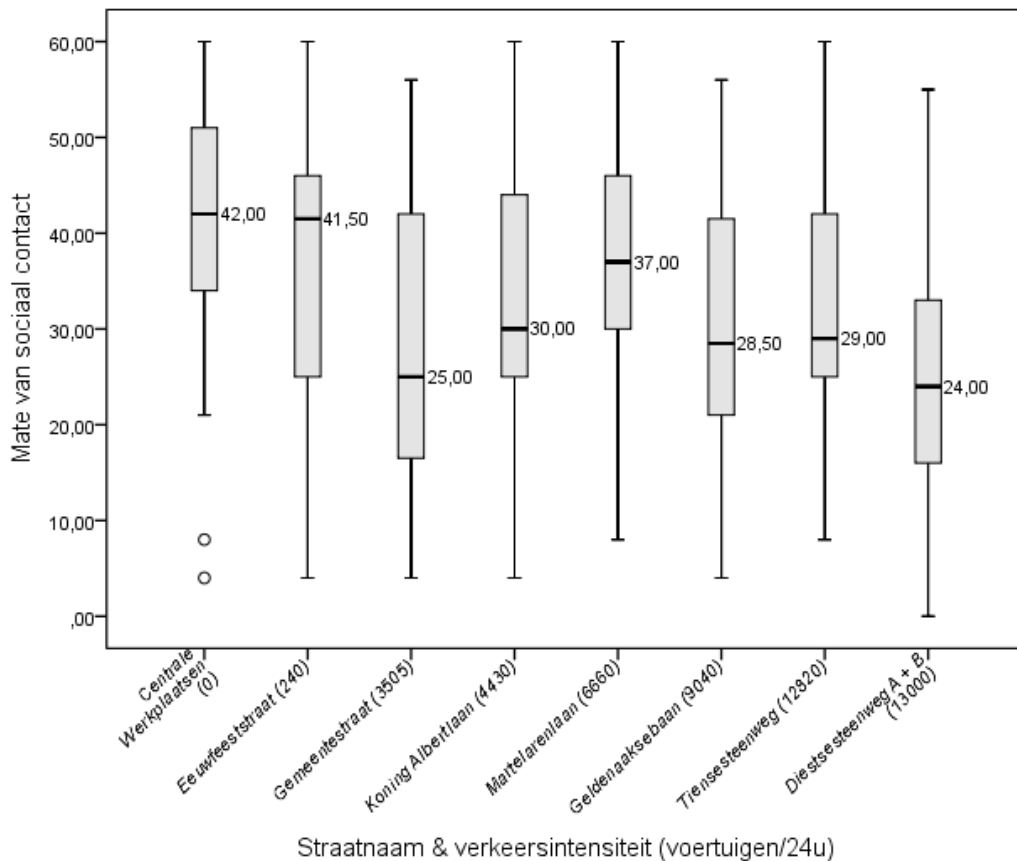


fig. 4.1: De mate van sociaal contact in functie van de verkeersintensiteit.

4.1.2. Network

Voor de grootte van het netwerk van de bewoner scoren de twee rustigste straten het hoogst. In de andere straten is de mediane grootte van het netwerk quasi gelijk met uitzondering van de Martelarenlaan (verkeersintensiteit 6600 voertuigen/dag).

In de Centrale Werkplaatsen, waar geen auto's komen, is de mediaan gelijk aan 6. Dit is de hoogste waarde die de variabele netwerk kan aannemen. In de Eeuwfeeststraat (240 voertuigen/dag) is dit iets lager. Ook de Martelarenlaan scoort hoog met een waarde van 5,25. Bij de andere straten is de mediaan 4,5, behalve in de Diestsesteenweg (13000 voertuigen/dag) waar deze gelijk is aan 4. De mediaan en het derde kwartiel is voor alle straten hoog. Dit wijst erop dat veel bewoners elkaar kennen ondanks het verschil in verkeersintensiteit.

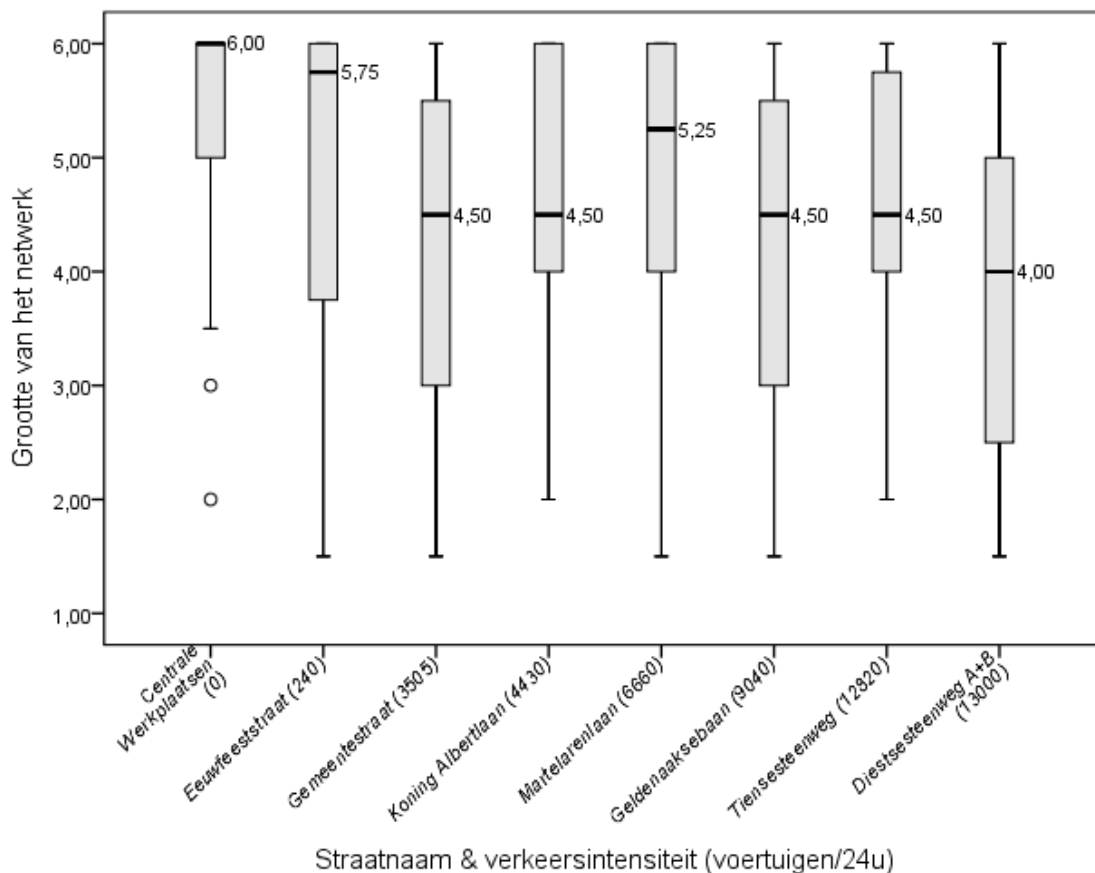


fig. 4.2: De grootte van het netwerk in functie van de verkeersintensiteit.

4.1.3. Vriendenkring

De grootte van de vriendenkring varieert tussen de verschillende straten met verschillende verkeersintensiteit (fig. 4.3). De hoogste waarden komen voor in de twee rustigste straten en de Martelarenlaan waar 6660 voertuigen per dag passeren. Dan volgt de Gemeentestraat (3505 voertuigen/dag) met een mediane grootte van de vriendenkring gelijk aan 8. In de straat met hoogste verkeersintensiteit hebben de bewoners de kleinste vriendenkring binnen de straat. De Martelarenlaan kan hier, net als bij sociaal contact en netwerk, als een uitschieter beschouwd worden. De vriendenkring van bewoners is er tot dubbel zo groot dan in de straten waar 3505 en 4430 voertuigen per dag passeren.

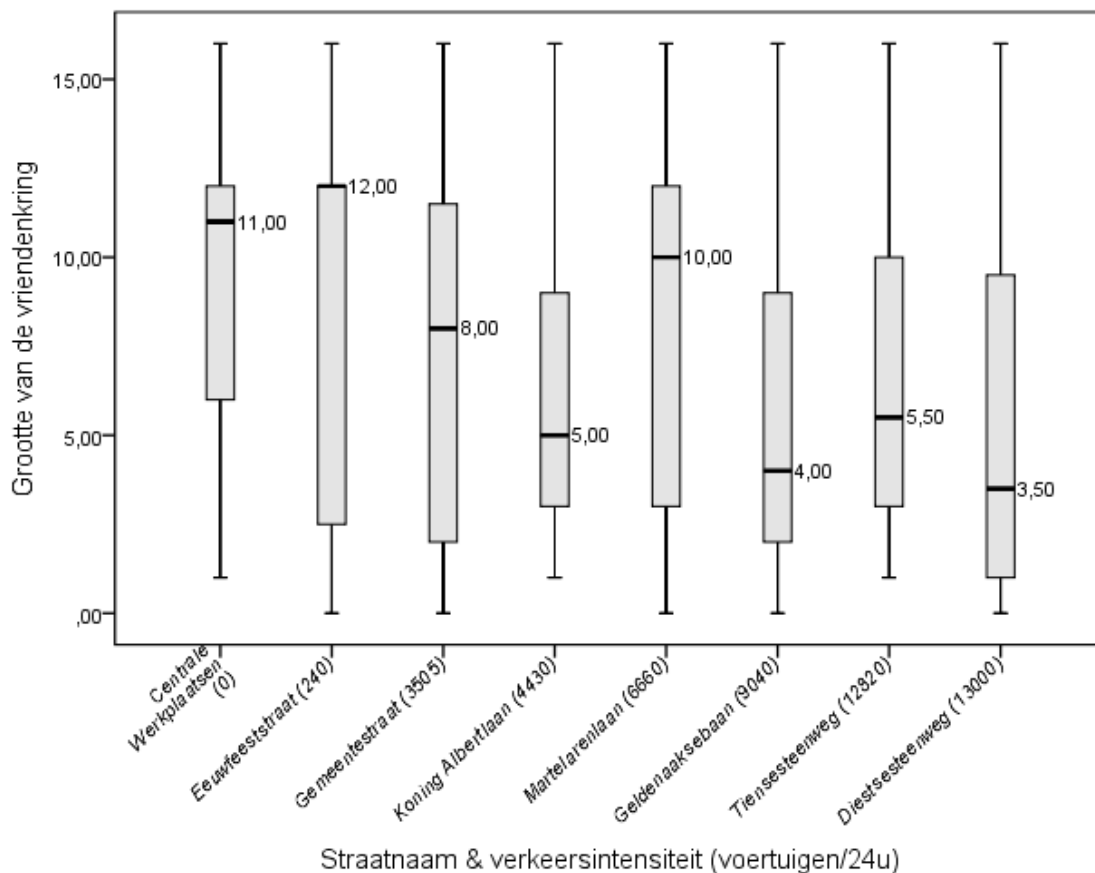


fig. 4.3: De grootte van de vriendenkring in functie van de verkeersintensiteit.

4.1.4. Last van verkeerslawaaï

fig. 4.4 geeft het percentage bewoners weer dat last heeft van verkeerslawaaï. Zowel het percentage bewoners dat altijd last heeft van verkeerslawaaï als de bewoners die hier enkel tijdens het spitsuur last van hebben wordt weergegeven.

Het percentage bewoners dat altijd last heeft van verkeerslawaaï wanneer ze een gesprek voeren buiten op straat stijgt met toenemende verkeersintensiteit. Op de steenwegen verschillen de percentages ondanks de zeer gelijkaardige verkeersintensiteit. In de straten met 3500 tot 9000 voertuigen per dag zegt een groot aantal bewoners last te hebben van verkeerslawaaï tijdens het spitsuur. De percentages liggen hoger dan op de steenwegen. In de twee rustigste straten, de Centrale Werkplaatsen en de Eeuwfeeststraat, hebben minder dan 6 procent van de bewoners last van verkeerslawaaï.

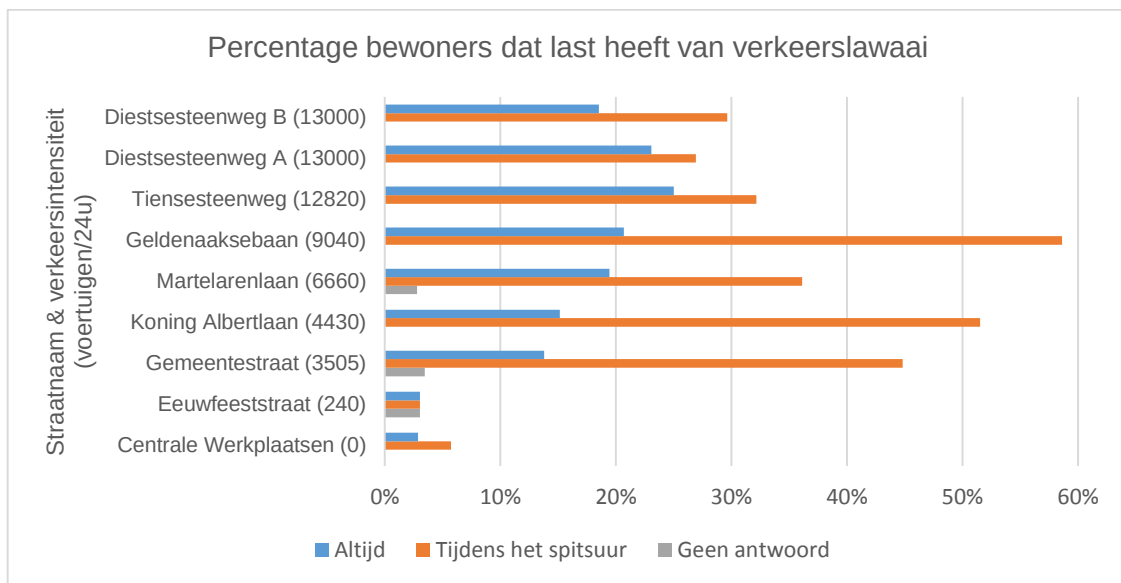


fig. 4.4: Percentage bewoners dat last heeft van verkeerslawaaï.

4.2. Vergelijking van woonerf en verkeersluwe straat

In deze sectie zal een vergelijking worden gemaakt tussen de Centrale Werkplaatsen, een woonerf waar geen auto's mogen rijden en de Eeuwfeeststraat, een klassieke woonstraat met weinig wegverkeer. De vergelijking is verantwoord omdat de socio-economische en demografische karakteristieken in beide straten, behalve residentietijd, erg gelijkaardig zijn.

In sectie 4.1 werd de invloed van verkeersintensiteit op sociaal contact, netwerk en vriendenkring bekeken. In het woonerf is het sociaal contact onder bewoners het grootst (fig. 4.1). Ook hebben bewoners van het woonerf het grootste netwerk van alle straten in het studiegebied (fig. 4.2). Als naar de grootte van de vriendenkring gekeken wordt in de twee straten ziet men dat de mediaan in het woonerf iets lager is dan in de verkeersluwe straat (fig. 4.3).

In tabel 4.1 wordt de frequentie van het letten op kinderen door ouders en het buiten zitten op straat weergegeven. In het woonerf wordt er meer op spelende kinderen gelet dan in de verkeersluwe straat. 20 procent van de respondenten in het woonerf zegt meerdere keren per week op hun kinderen te letten, 14 procent doet dit een keer per week. In de verkeersluwe straat zijn deze percentages respectievelijk 0 en 6 procent. Als ouders in beide straten in dezelfde mate op hun spelende kinderen letten, kan geconcludeerd worden dat de kinderen in het woonerf meer op straat spelen.

In het woonerf wordt meer buiten op straat gezeten dan in de Eeuwfeeststraat (tabel 4.1). Het percentage bewoners in de categorieën 'dagelijks' tot 'een keer per maand' is telkens hoger dan in de verkeersluwe straat. In de Eeuwfeeststraat zegt 52 procent van de bewoners nooit

buiten te zitten of vindt dat op straat zitten niet van toepassing is tegenover 26 procent in de Centrale Werkplaatsen

tabel 4.1: *Frequenties waarmee twee activiteiten worden uitgevoerd voor het woonerf en de verkeersluwe straat.*

straat	Percentage ouders dat op kinderen let wanneer ze buiten spelen		buiten zitten op straat (%)	
	Woonerf	Verkeersluwe straat	Woonerf	Verkeersluwe straat
dagelijks	3	3	6	0
een aantal keer per week	20	0	20	0
een keer per week	14	6	14	3
een keer per maand	6	6	11	6
een aantal keer per jaar	14	12	20	36
nooit of niet van toepassing	40	70	26	52
Vraag niet beantwoord	3	3	3	3

Tot slot werden de georganiseerde activiteiten in het woonerf en de verkeersluwe straat vergeleken. De verkeersluwe straat is opgenomen in de lijst met speelstraten van de stad Leuven. In 2015 werd in deze straat op zes dagen een speelstraat georganiseerd (VZW Stedelijk jeugdwerk Leuven, 2016). Alle bewoners van deze straat vermelden deze activiteit ook wanneer hier achter gevraagd wordt (tabel 4.1). In het woonerf vermeldt 37 procent van de bewoners dat er een speelstraat wordt georganiseerd in hun straat. Eén bewoner van het woonerf gaf aan dat het elke dag speelstraat is: “*Wij hebben elke dag speelstraat*” (respondent 47). De organisatie van een buurtfeest en andere activiteiten worden veel meer vermeldt in het woonerf dan in de verkeersluwe straat. Ook de deelname aan de activiteiten is veel hoger in het woonerf en meer bewoners vinden dat de activiteiten de mensen dichterbij elkaar brengt.

tabel 4.2: *Overzicht van georganiseerde activiteiten in het woonerf en de verkeersluwe straat.*

Bewoner:	Woonerf (%)	Verkeersluwe straat (%)
Vermeldt speelstraat	37	100
Vermeldt buurtfeest	91	52
Vermeldt andere activiteiten	49	21
Neemt altijd deel aan activiteiten	29	15
Neemt deel aan activiteiten indien tijd	63	52
Neemt niet deel aan activiteiten	9	30
Vindt dat activiteiten bewoners dichterbij elkaar brengen	94	79
Beantwoorde bovenstaande vraag niet	3	18

4.3. Variabelen niet gerelateerd aan de ruimte

4.3.1. Residentietijd

Bewoners die minder dan een jaar in hun straat wonen hebben het minste contact met andere bewoners (fig. 4.5). Bij bewoners die een jaar in hun straat wonen is het sociaal contact al

groter: de mediaan is hier gelijk aan 27. Bij een residentietijd van twee jaar of meer zijn de extreme waarden van de boxplots groter: ze reiken tot de uitersten voor de mate van sociaal contact. Respondenten die aangaven 2 jaar of tussen 5 en 10 jaar in hun straat te wonen hebben de grootste mate van sociaal contact. Bij bewoners die 3 tot 5 jaar woonachtig zijn in hun straat is de sociale interactie opmerkelijk lager wanneer vergeleken wordt met boxplots van de nevenliggende jaren. Bij residentietijden groter dan 10 jaar is het sociaal contact weer minder dan de voorgaande vijf jaren. De mediaan heeft een waarde van 34.

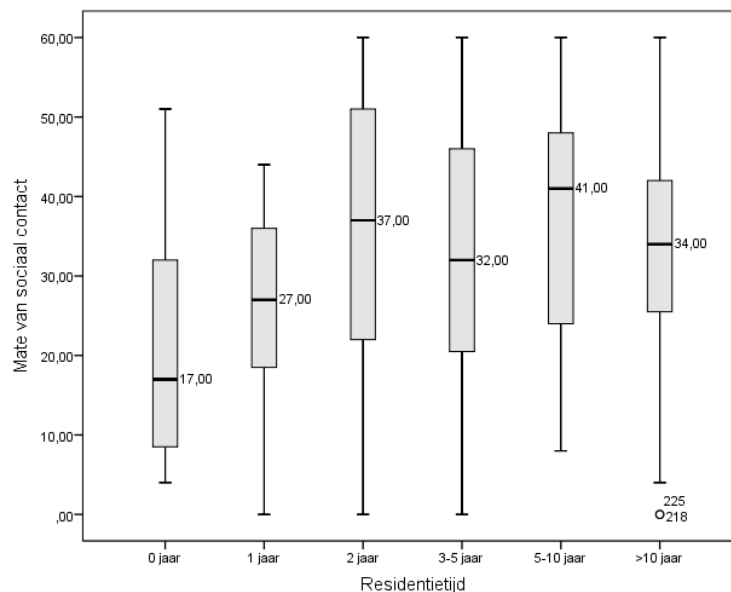


fig. 4.5: De mate van sociaal contact in functie van de residentietijd.

De invloed van de residentietijd op de grootte van het netwerk van de bewoner is beperkt (fig. 4.6). Enkel bewoners die minder dan een jaar in hun straat wonen hebben een beduidend kleiner netwerk. Voor de andere klassen varieert de mediaan tussen 4,5 en 5. Vanaf dat bewoners een jaar in hun straat wonen hebben ze al een netwerk kunnen uitbouwen in hun straat.

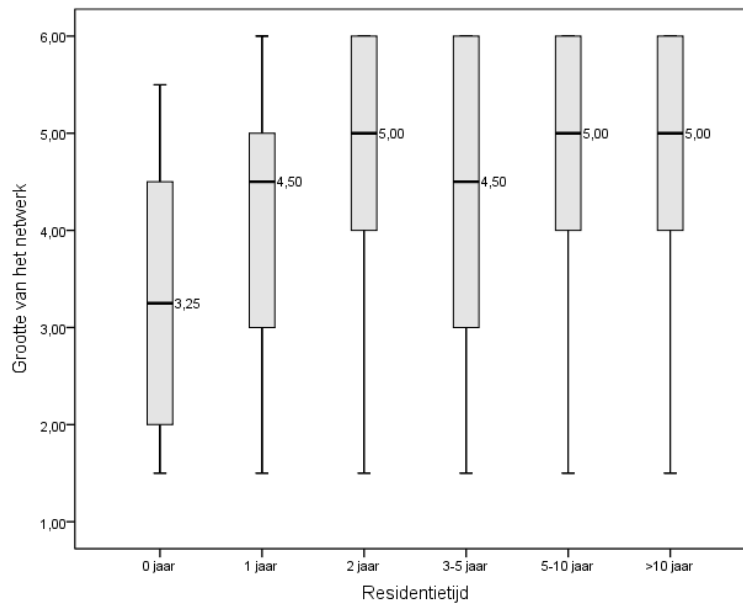


fig. 4.6: De grootte van het netwerk van de bewoners in functie van de residentietijd.

Respondenten die nog geen jaar tot 1 jaar in hun straat woonden hebben een kleine vriendenkring (fig. 4.7). De mediane waarden zijn laag en bedragen respectievelijk 2 en 3. Er waren slechts 14 bewoners die 2 jaar in hun straat woonden. Deze personen hebben een opvallend grote vriendenkring. De mediaan is 10,5, de hoogste waarde van alle klassen. Ook ligt het derde kwartiel bij de maximale waarde, gelijk aan 16. Bij bewoners die 3 tot 10 jaar in hun straat wonen is de mediane grootte van de vriendenkring gelijk aan 6. Voor bewoners die langer in hun straat wonen stijgt de mediaan naar 9.

De mediane residentietijd in de Diestsesteenweg bedraagt 4 jaar (fig. 4.8). De lage waarden voor mate van sociaal contact, netwerk en vriendenkring in deze straat (fig. 4.1) kunnen de mediaan voor de residentietijd gelijk aan twee jaar in fig. 4.5, fig. 4.6 & fig. 4.7 naar beneden halen. Hetzelfde geldt voor de Centrale Werkplaatsen maar dan in omgekeerde richting: de mediane residentietijd is er twee jaar (fig. 4.8). Bewoners van deze straat scoren het hoogst voor de mate van sociaal contact (fig. 4.1) wat de waarden voor een residentietijd van twee jaar in de figuren verhoogt.

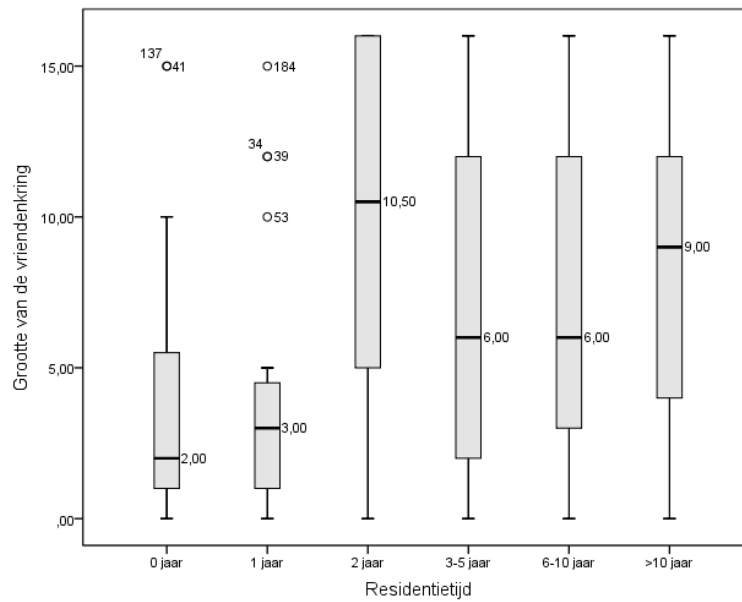


fig. 4.7: Grootte van de vriendenkring in functie van de residentietijd.

Als de residentietijd op straatniveau wordt bekeken vallen er grote verschillen tussen straten op (fig. 4.8). In de Centrale Werkplaatsen is de residentietijd erg kort. De maximale residentietijd is vier jaar: het bouwproject werd in 2011 beëindigd. Met uitzondering van enkele uitschieters wonen de meeste bewoners van de Diestsesteenweg A rond de vier jaar in hun woning. In de Martelarenlaan is de mediane residentietijd het hoogst, gevolgd door de Koning Albertlaan.

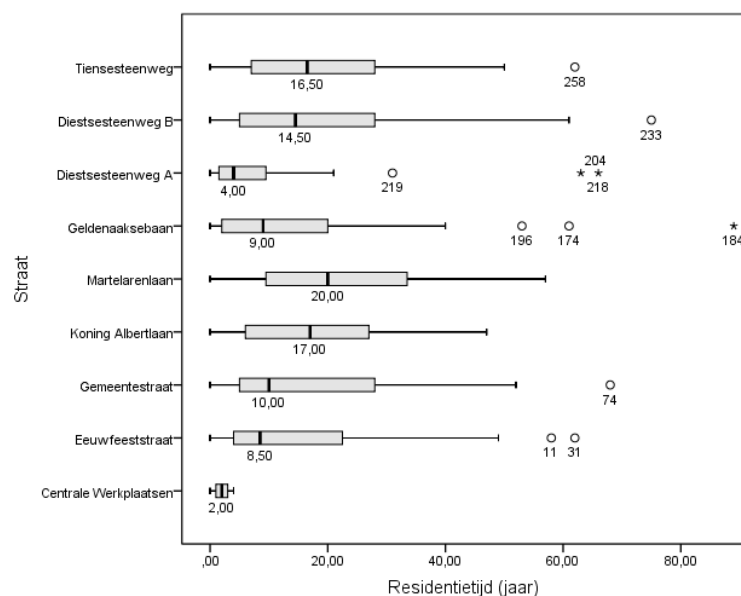


fig. 4.8: De residentietijd weergegeven per straat.

4.3.2. Woningbezit

Zowel voor de mate van sociaal contact als de grootte van het netwerk en vriendenkring van de bewoners is er een verschil tussen eigenaars en huurders.

Woningeigenaars vertonen een hogere mate van sociaal contact dan huurders (fig. 4.9). Voor huurders is de mediaan gelijk aan 21 tegenover 34 bij eigenaars. Ook de beide waarden van de interkwartielafstanden zijn hoger.

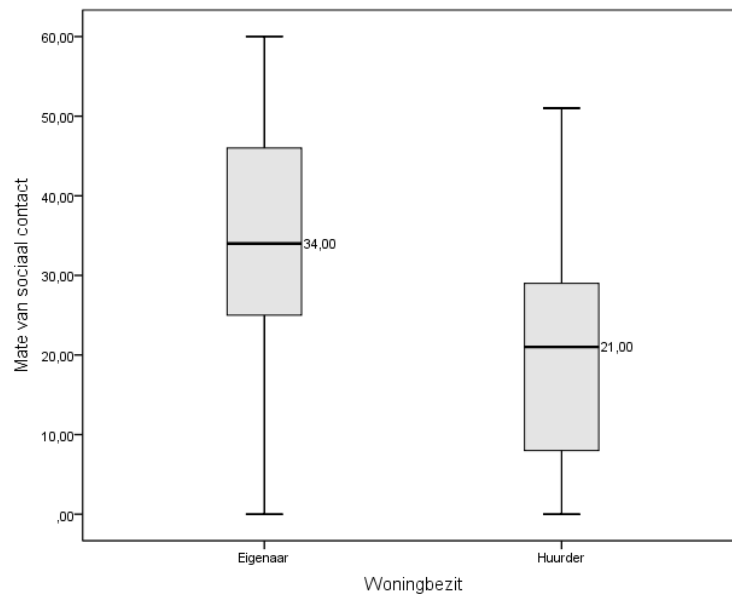


fig. 4.9: Boxplot waarin het sociaal contact van woningeigenaars en huurders wordt vergeleken.

Woningeigenaars hebben een groter netwerk dan huurders (fig. 4.10). De mediaan is 5 voor eigenaars, bij huurders is dit 3. Ook is de boxplot bij woningeigenaars linksscheef verdeeld: de helft van de observaties ligt tussen 4 en 6. Bij huurders ligt de helft van de observaties tussen 2 en 4. De grootte van het netwerk van bewoners is bijgevolg erg verschillend bij eigenaars en huurders.

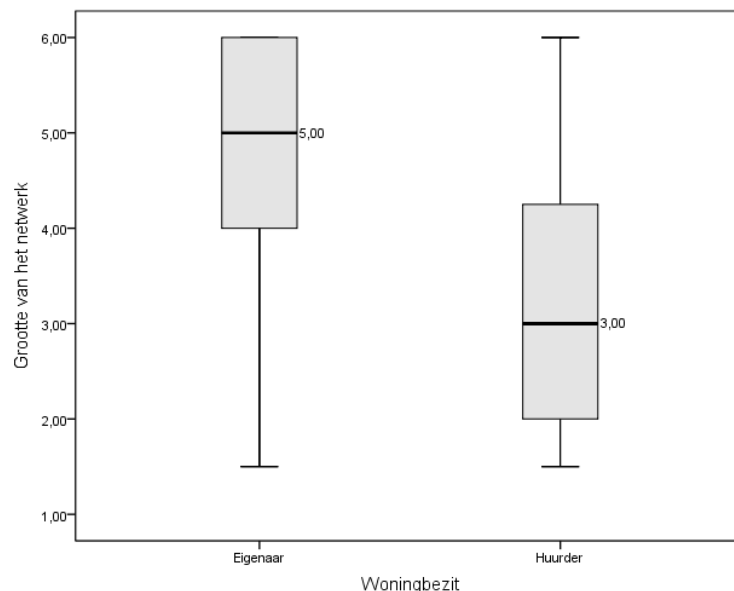


fig. 4.10: Boxplot waarin de grootte van het netwerk van woningeigenaars en huurders wordt vergeleken.

Tenslotte is ook de vriendenkring van woningeigenaars groter dan deze van huurders (fig. 4.11). De mediane waarde ligt bijna 5 keer zo hoog. In tegenstelling tot eigenaars komt het

bovenste snorhaar van de boxplot niet tot de maximale waarde die de variabele vriendenkring kan aannemen. Wel zijn er vijf uitschieters te bemerken.

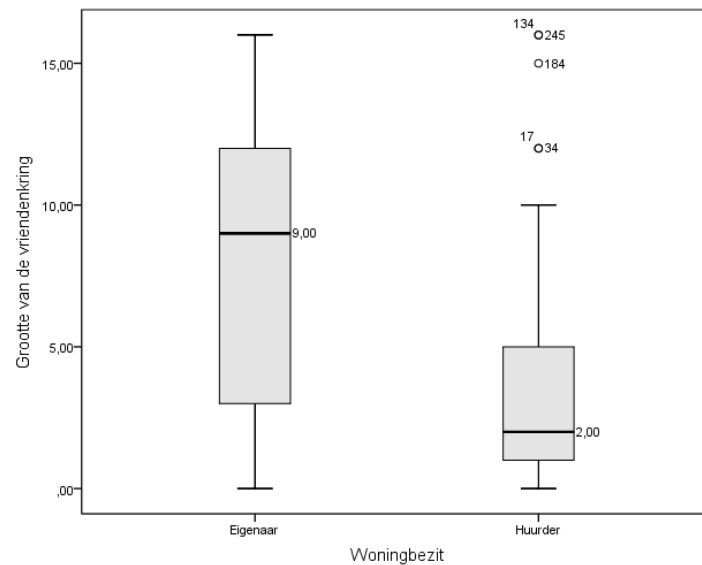


fig. 4.11: Boxplot waarin de grootte van de vriendenkring van woningeigenaars en huurders wordt vergeleken.

Als naar het woningbezit op straatniveau wordt gekeken valt op dat in de Diestsesteenweg A 43 procent van de bewoners huurt (fig. 4.12). Dit kan de korte mediane residentietijd van de bewoners in deze straat verklaren (fig. 4.8). De meeste huurders vallen onder een contract waarbij 3, 6 of 9 jaar gehuurd wordt. In andere straten ligt de verhouding eigenaar-huurder rond 80-20 procent (fig. 4.12). Er zijn ook straten waar bijna alle bewoners een eigendom hebben.

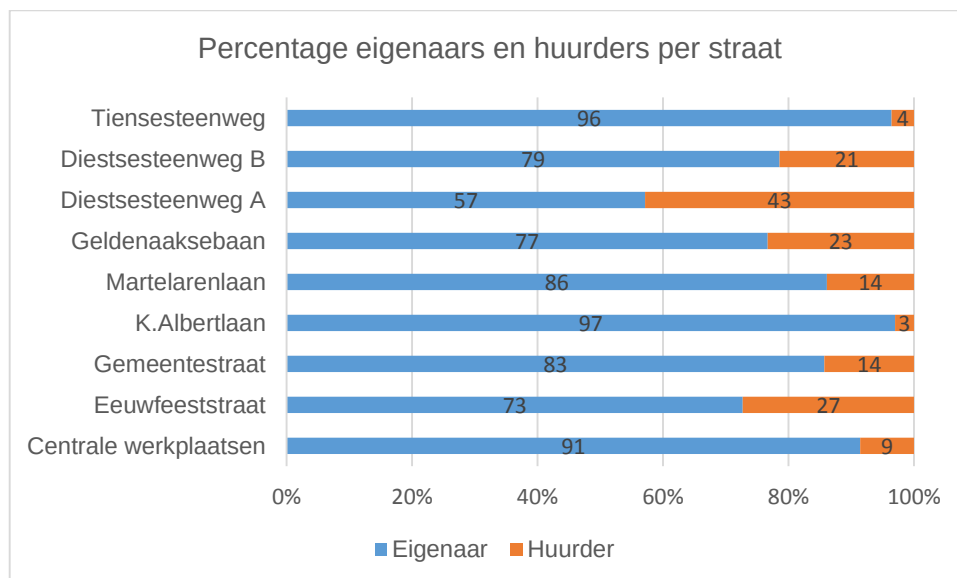


fig. 4.12: Woningbezit per straat uitgedrukt in percentages.

4.3.3. Geslacht

Het sociaal contact verschilt niet veel als naar geslacht gekeken wordt (fig. 4.13). Bij vrouwen is de mediane mate van sociaal contact 33, bij mannen is deze iets lager, namelijk 29. De extreme waarden zijn voor beide geslachten hetzelfde.

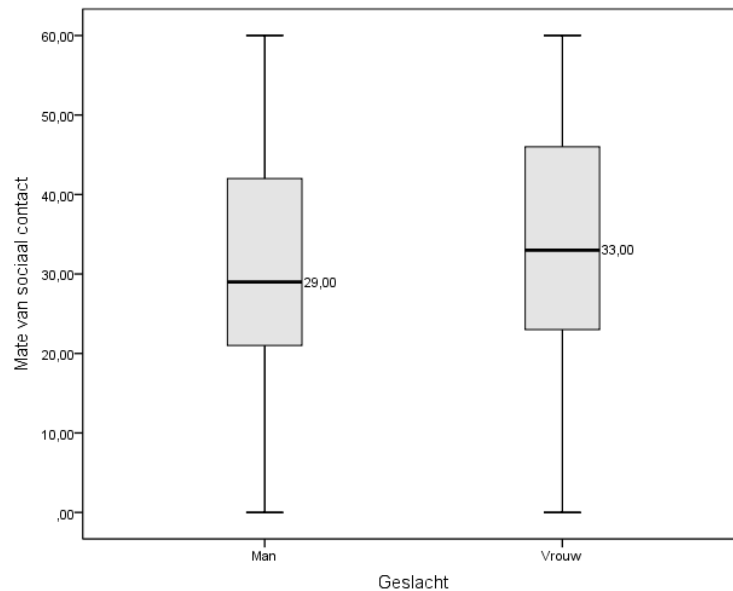


fig. 4.13: Boxplot voor sociale interactie volgens geslacht.

Vrouwen hebben een groter netwerk dan mannen (fig. 4.14a): de mediaan is 5 tegenover 4,5 bij mannen. Het derde kwartiel ligt ter hoogte van de maximale waarde. Voor mannen ligt de box lager: het derde kwartiel ligt op 5,5. Het eerste kwartiel ligt verder van de mediaan dan bij vrouwen.

Er is een groot verschil tussen mannen en vrouwen wat betreft de grootte van de vriendenkring (fig. 4.14b). Bij mannen is de vriendenkring kleiner dan bij vrouwen. De mediaan bedraagt 5, bij vrouwen is dit 9.

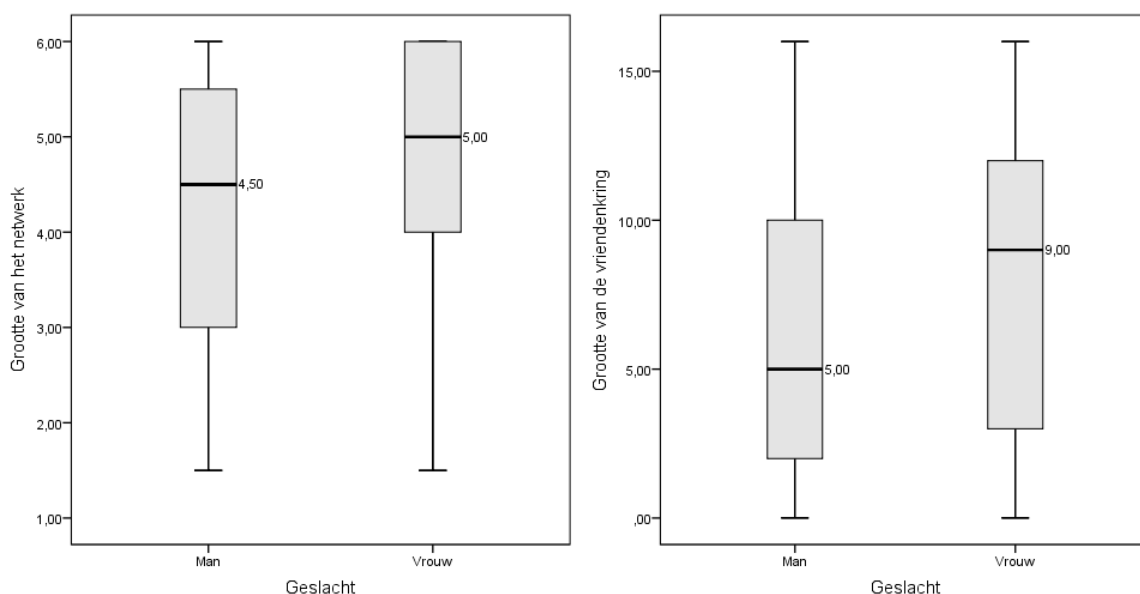


fig. 4.14 a) Boxplot voor de grootte van het netwerk en b) de grootte van de vriendenkring volgens geslacht.

4.3.4. Levensfase

De levensfase waarin de respondent zich bevindt lijkt de sociale contacten te beïnvloeden. Jonge kinderloze huishoudens hebben de laagste mate van sociaal contact (fig. 4.15). De mediane waarde bij deze groep is 21. De mate van sociaal contact voor de groep jonge gezinnen is het hoogst. De mediane waarde is 41. Voor de twee klassen met de oudere leeftijden is de mediane mate van sociale interactie gelijk. Het maakt hierbij niet uit of er kinderen in het huishouden zijn of niet. Bij elke categorie voor levensfase zijn er individuen die erg sociaal of helemaal niet sociaal zijn: de snorharen reiken bij alle vier de boxplots tot de uiterste waarden van de latente variabele.

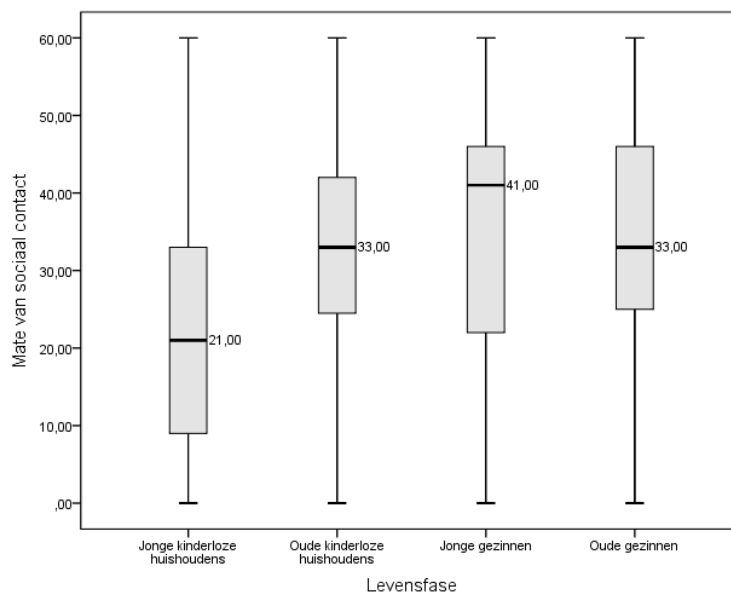


fig. 4.15: Boxplot van sociaal contact volgens levensfase.

Naast minder contact hebben jonge kinderloze huishoudens ook een kleiner netwerk in hun straat dan de andere groepen (fig. 4.16). De mediaan ligt op 4 terwijl dit voor de andere groepen 5 of 5,5 is. Ook is de spreiding naar onderen groter wat deze stelling nog eens bevestigt. Bij de gezinnen en oude kinderloze huishoudens neemt het derde kwartiel de maximale waarde aan. Jonge gezinnen hebben het grootste netwerk in hun straat: een kwart van deze groep scoort tussen de 5,5 en 6 voor deze variabele.

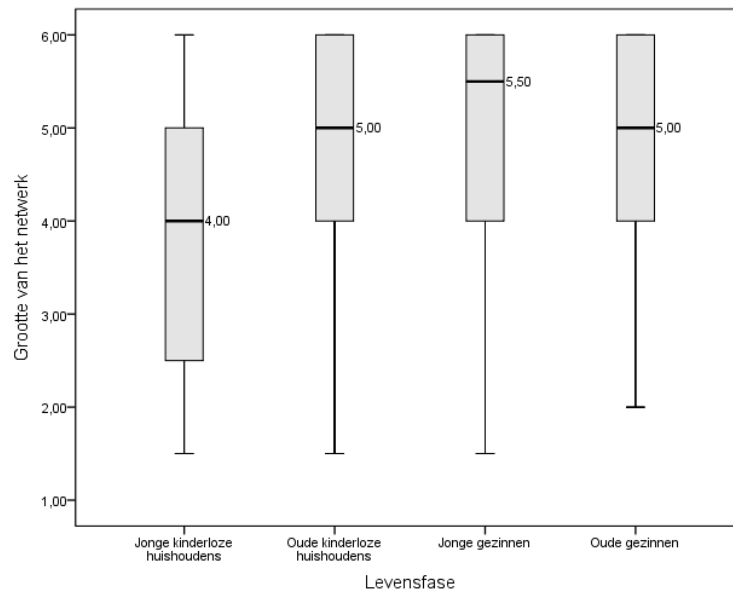


fig. 4.16: De grootte van het netwerk volgens levensfase.

Jonge gezinnen hebben de grootste vriendenkring gevolgd door oude gezinnen (fig. 4.17). Daarnaast hebben ook oude kinderloze huishoudens een redelijk grote vriendenkring. Jonge kinderloze huishoudens hebben een erg kleine vriendenkring in hun straat. De mediaan bedraagt 2,5 en het derde kwartiel komt niet boven de mediaan van de andere groepen uit.

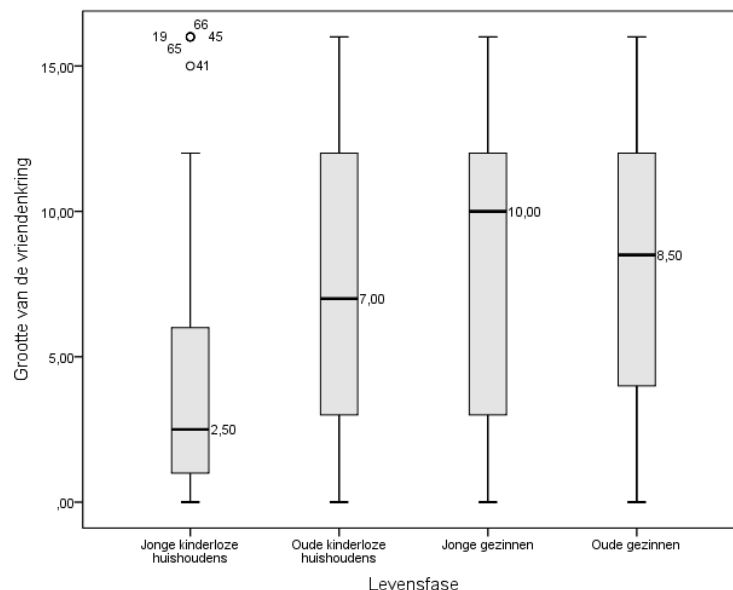


fig. 4.17: De grootte van de vriendenkring volgens levensfase.

In fig. 4.18 worden de verschillende categorieën voor de levensfase van de geënquêteerden weergegeven per straat. In de Tiensesteenweg zijn meer dan de helft van de ondervraagde huishoudens gezinnen. In de Martelarenlaan wonen het minste gezinnen. In de andere straten varieert het percentage tussen 32 en 40 procent. In de Martelarenlaan is er homogeniteit op vlak van leeftijd: een groot deel van de bewoners is 40 jaar of ouder. In de Centrale Werkplaatsen is het omgekeerde het geval: het aandeel jonge kinderloze huishoudens en

jonge gezinnen is er hoog. Veel bewoners zijn er jonger dan 40 jaar. Deze twee straten zijn bijgevolg redelijk homogeen op vlak van leeftijdsgroep. De groep oude kinderloze huishoudens is over het algemeen het grootst in alle straten met uitzondering van de Centrale Werkplaatsen.

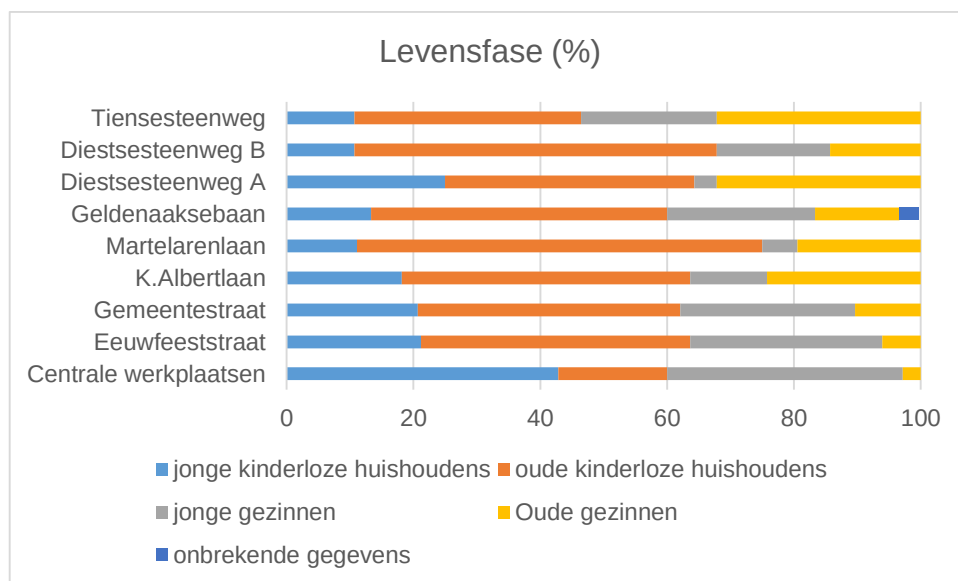


fig. 4.18: Levensfase per straat uitgedrukt in percentages.

4.3.5. Diploma

In fig. 4.19a en b en fig. 4.20 is te zien dat er weinig verschil is tussen de twee groepen. De mate van sociaal contact tussen bewoners, de grootte van hun netwerk en vriendenkring in de straat is quasi gelijk voor beide groepen.

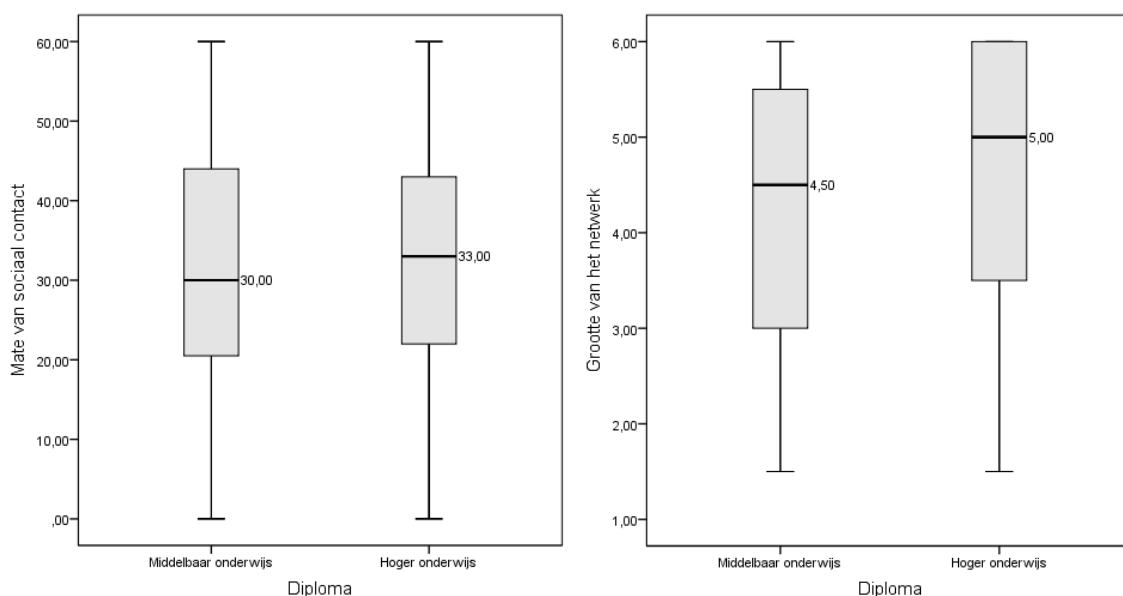


fig. 4.19 a) Mate van sociaal contact in functie van diploma b) grootte van het netwerk in functie van diploma

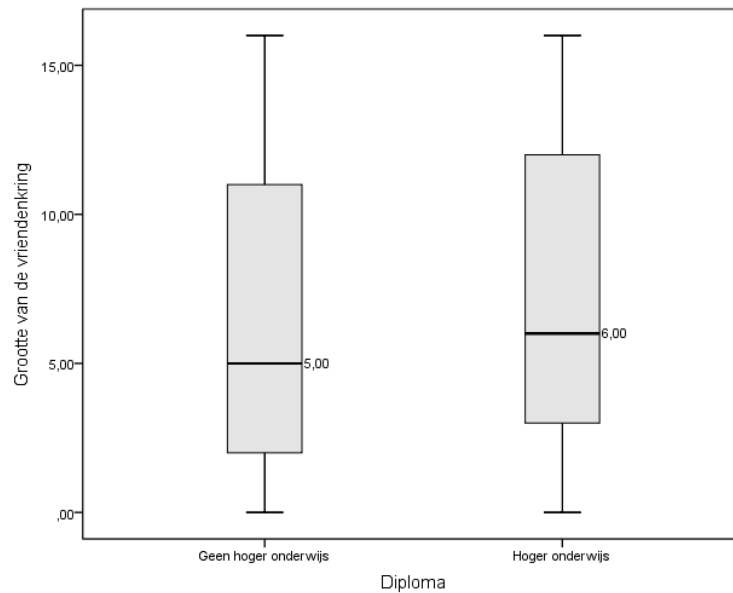


fig. 4.20: Grootte van de vriendenkring in functie van het diploma.

Op vlak van diploma zijn de straten erg homogeen (fig. 4.21). De meerderheid van de bewoners heeft een diploma hoger onderwijs. De percentages variëren tussen 71 procent in de Diestsesteenweg A en B en 94 procent in de Centrale Werkplaatsen.

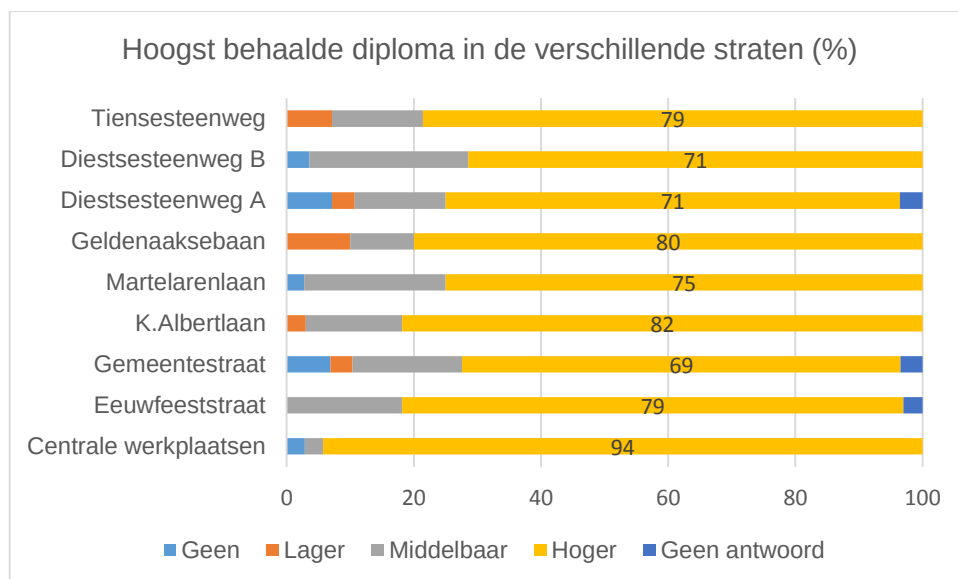


fig. 4.21: Percentages voor het hoogst behaalde diploma in de verschillende straten.

Het behaalde diploma is gecorreleerd met de leeftijd van de respondent (fig. 4.22). Respondenten zonder diploma hoger onderwijs zijn over het algemeen ouder dan respondenten met diploma hoger onderwijs.

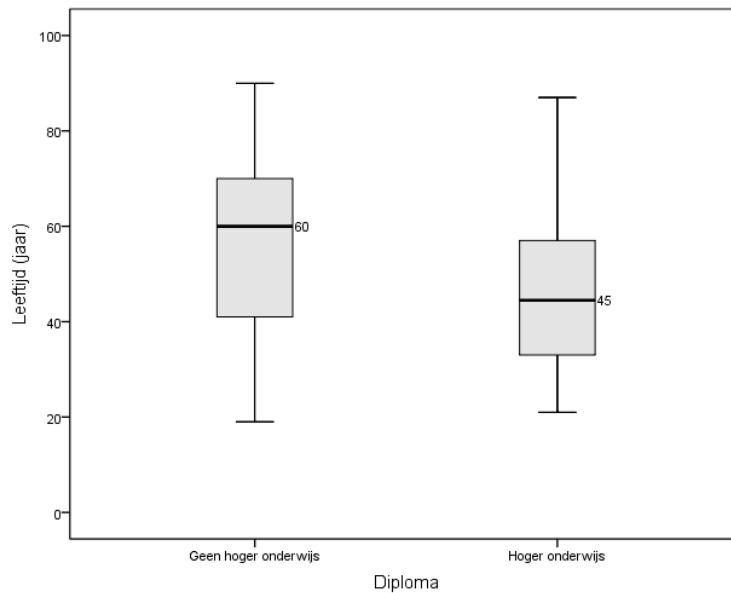


fig. 4.22: Het behaalde diploma in functie van de leeftijd van de respondent.

4.3.6. Inkomen

De laagste en hoogste netto inkomens vertonen een lagere mate van sociaal contact in vergelijking met de middelste inkomensgroep (fig. 4.23). Hun mediaan en eerst kwartiel is lager dan bij de inkomensgroep 2000 tot 4000 euro.

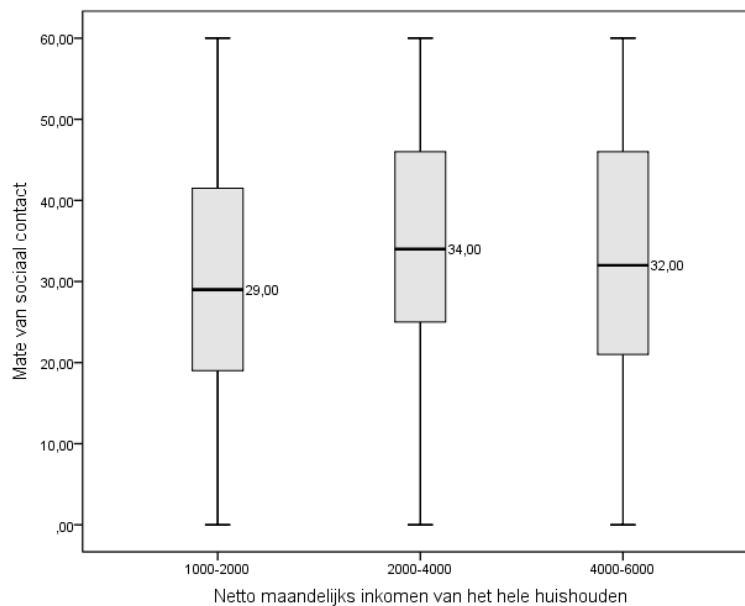


fig. 4.23: Mate van sociaal contact in functie van het netto maandelijks inkomen van het hele huishouden.

Voor de grootte van het netwerk en de vriendenkring is de invloed van het netto inkomen op de variabele identiek (fig. 4.24). Ook hier scoort de middelste inkomensgroep hoger dan de twee buitenste inkomensgroepen. Bij de grootte van de vriendenkring is het verschil met de hoogste inkomensklasse meer uitgesproken. De hoogste inkomensklasse valt hier op door de lagere mediane waarde gelijk aan 6 (fig. 4.24b).

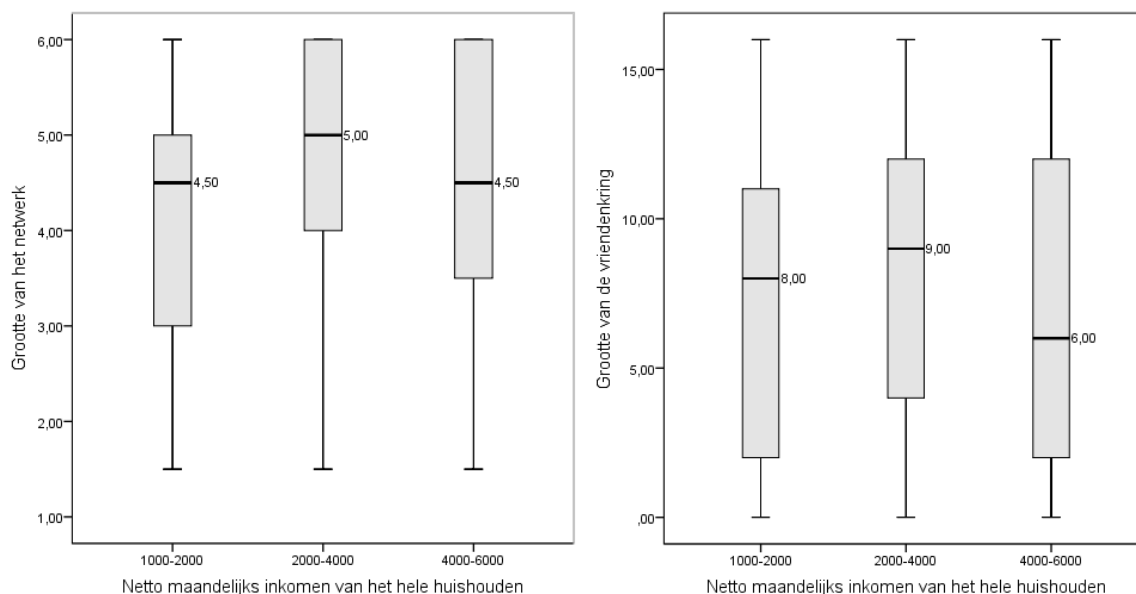


fig. 4.24 a) Grootte van het netwerk en b) grootte van de vriendenkring in functie van het netto maandelijks inkomen van het huishouden.

In fig. 4.25 worden de percentages voor de verschillende inkomensklassen weergegeven per straat. In de Diestsesteenweg A heeft bijna 40 procent van de ondervraagde huishoudens een netto inkomen tussen de 1000 en 2000 euro. De Eeuwfeeststraat valt op door het hoge percentage bewoners met een netto inkomen tussen 2000 en 4000 euro. Een groot aandeel respondenten in de Tiensesteenweg en Koning Albertlaan heeft een netto inkomen tussen de 4000 en 6000 euro.

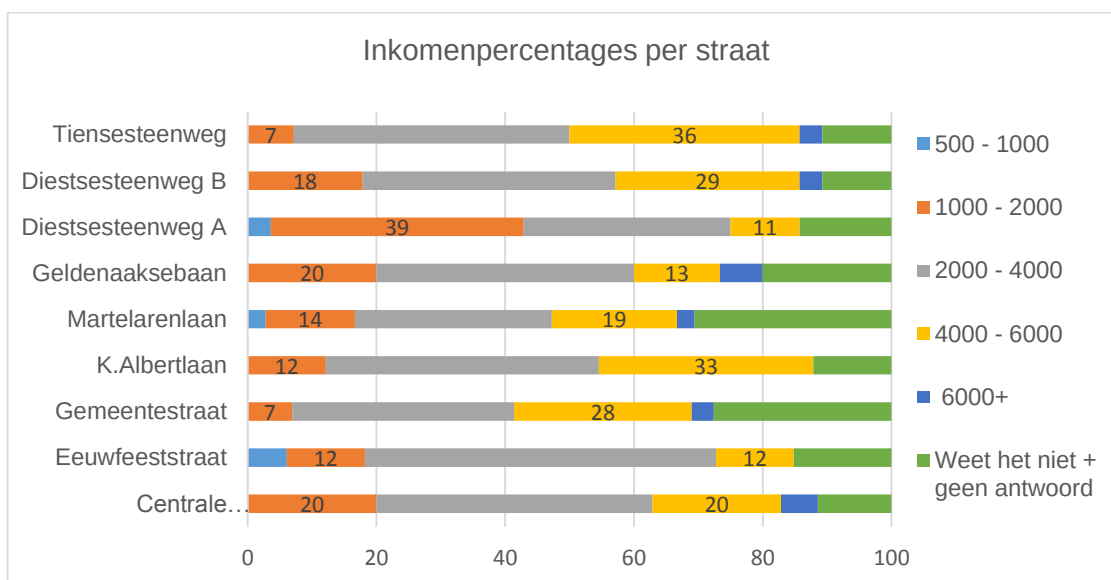


fig. 4.25: Percentages voor de verschillende inkomensklassen in de straten.

Net zoals bij diploma is er een correlatie tussen de leeftijd en het netto inkomen. Respondenten met een hoog netto inkomen zijn gemiddeld jonger dan respondenten met een laag inkomen (fig. 4.26).

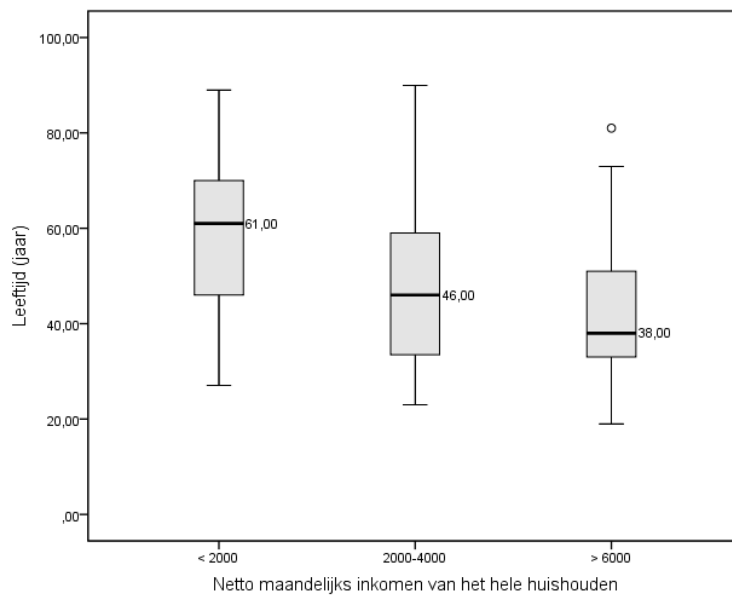


fig. 4.26: Netto inkomen in functie van de leeftijd.

4.3.7. Deelname aan buurtactiviteiten

Er is een groot verschil in de mate van sociaal contact tussen bewoners die wel of niet deelnemen aan buurtactiviteiten (fig. 4.27a). Ook voor de grootte van het netwerk (fig. 4.27b) en de grootte van de vriendenkring is dit verschil merkbaar (fig. 4.28).

Er is ook een verschil zichtbaar wanneer men kijkt naar hoe vaak bewoners deelnemen aan activiteiten. Bewoners die altijd deelnemen scoren hoger voor de variabele op de mate van sociaal contact dan bewoners die enkel deelnemen wanneer ze hiervoor tijd kunnen vrijmaken (fig. 4.27a). Bij de grootte van de vriendenkring reiken de snorharen van elke boxplot steeds tot de uiterste waarden voor deze variabele (fig. 4.28). De grootte van de vriendenkring wordt dus beïnvloed door het al dan niet deelnemen aan activiteiten georganiseerd in de buurt maar is er geen voorwaarde voor.

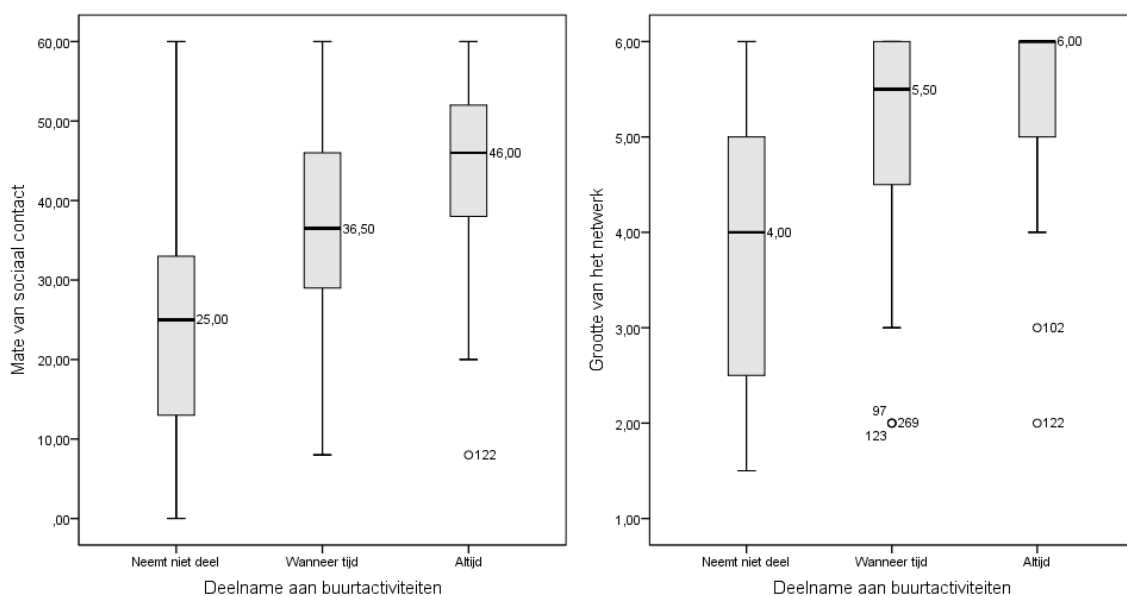


fig. 4.27 a) Mate van sociaal contact in functie van de deelname aan buurtactiviteiten en b) grootte van het netwerk van bewoners in functie van de deelname aan buurtactiviteiten.

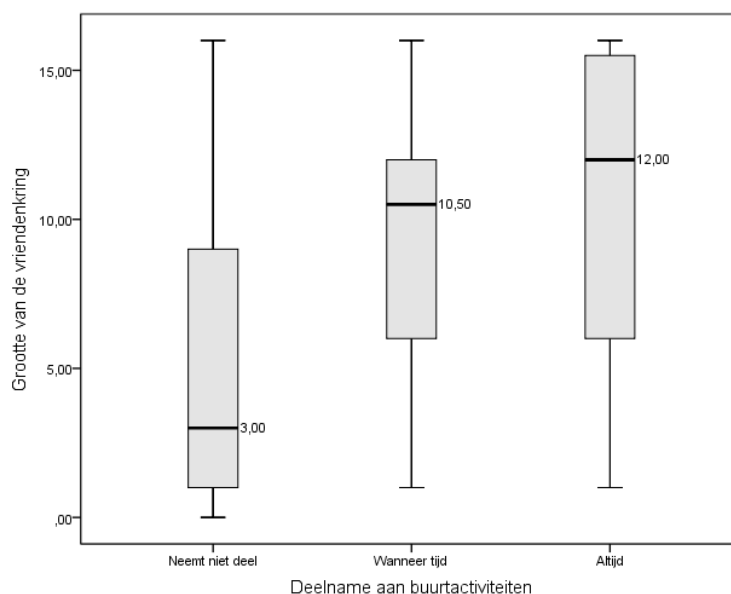


fig. 4.28: Grootte van de vriendenkring van bewoners in functie van de deelname aan buurtactiviteiten.

De deelnamegraad aan activiteiten in straten met een buurt- of straatcomité is het hoogst in de Centrale Werkplaatsen (fig. 4.29). Slechts 6 procent van de bewoners zegt niet deel te nemen aan activiteiten. De Eeuwfeeststraat en Koning Albertlaan neemt 67 procent van de bewoners altijd of soms deel aan activiteiten. In de Gemeentestraat is de deelnamegraad lager en in de Tiensesteenweg nemen het minste bewoners deel. Samen met de Martelarenlaan lieten veel bewoners van de Tiensesteenweg de vraag onbeantwoord.

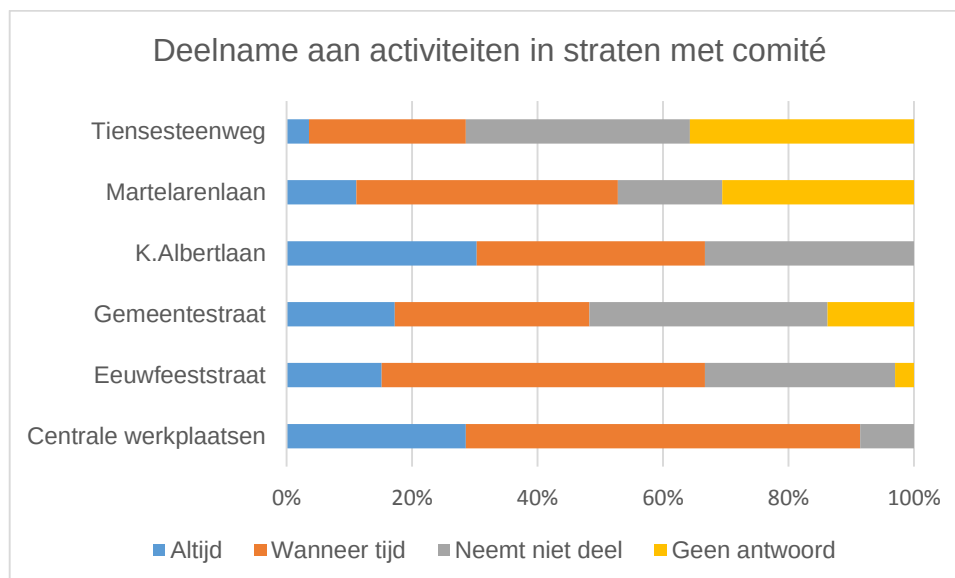


fig. 4.29: Deelname aan activiteiten in straten met een straat- of buurtcomité.

4.3.8. Tewerkstellingsgraad

Tewerkstellingsgraad blijkt belangrijk te zijn in het verklaren van de resultaten. Voor de vergelijking van de tewerkstellingsgraad van mannelijke en vrouwelijke respondenten werden

de percentages berekend voor de actieve bevolking (18-65 jarigen). In fig. 4.30 is te zien dat het percentage vrouwen dat deeltijds of niet werkt hoger is dan bij mannen.

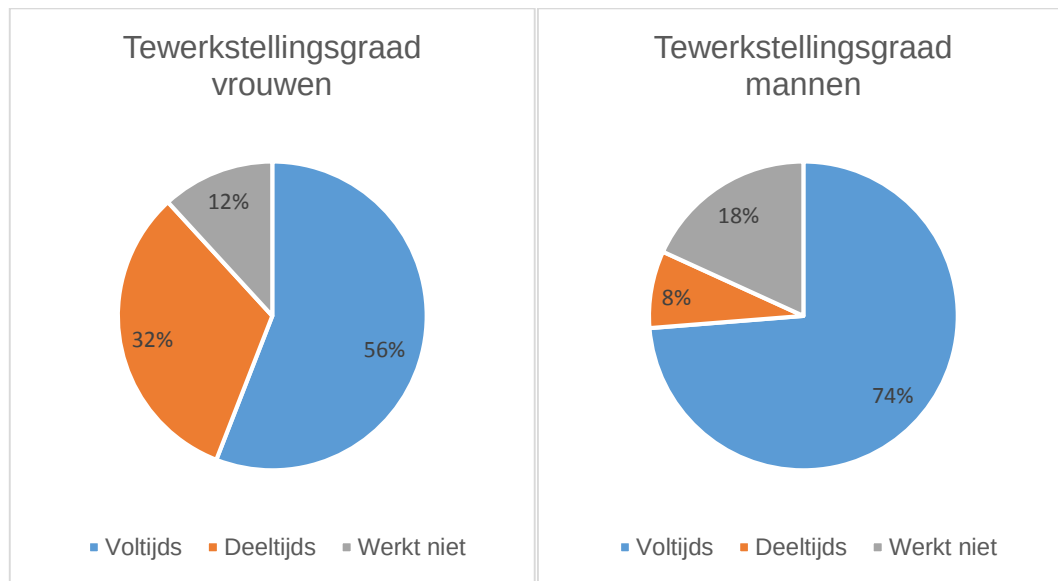


fig. 4.30: Vergelijking van de tewerkstellingsgraad tussen mannen en vrouwen.

4.4. Variantie analyse

Voor de afhankelijke variabele sociaal contact werd aan de voorwaarden van homoscedasticiteit voldaan. Ook is de variabele normaal verdeeld. Output van de variantie analyse is te vinden in bijlage 3. Van alle 8 onderzochte variabelen in de meerwegs variantie analyse zijn diploma en geslacht niet significant op het 0,1 significantieniveau (tabel 4.3). De andere variabelen zijn significant op het 0,1 of 0,05 significantieniveau. De R^2 -waarde van het model bedraagt 0,454.

tabel 4.3: Vrijheidsgraden, F-waarde en p-waarde voor het meerwegs anova model voor de mate van sociaal contact.

Factor	Vrijheids-graden	F-waarde	p-waarde
Significantieniveau 0,05			
Verkeersintensiteit	7	209,198	0,002
Woningbezit	1	2,041	0,003
Deelname aan buurtactiviteiten	3	12,641	0,000
Significantieniveau 0,1			
Inkomen	3	2,569	0,055
Levensfase	3	2,574	0,055
Residentietijd	5	3,289	0,074
Niet significant			
Diploma	1	0,599	0,456
Geslacht	1	0,843	0,359

Bij de variantie analyse met de afhankelijke variabele netwerk konden niet alle onafhankelijke variabelen toegevoegd worden: diploma en woningbezit zorgden ervoor dat aan de voorwaarde van homoscedasticiteit niet voldaan was (output in bijlage 4). Daarom werden ze niet in de analyse meegenomen. Het beeld is hier enigszins anders dan bij de mate voor

sociaal contact. Geslacht heeft een effect op de grootte van het netwerk van bewoners terwijl levensfase niet significant bijdraagt tot de variatie in de grootte van het netwerk (tabel 4.4). De R^2 -waarde bedraagt 0,444. Voor netwerk is er voor de steekproef niet voldaan aan de voorwaarde van normaliteit.

tabel 4.4: Vrijheidsgraden, F-waarde en p-waarde voor het meerwegs anova model voor het netwerk van de bewoners. Diploma en woningbezit werden niet toegevoegd.

Factor	Vrijheids-graden	F-waarde	p-waarde
Significantieniveau 0,05			
Verkeersintensiteit	7	3,850	0,001
Residentietijd	5	4,340	0,001
Deelname aan buurtactiviteiten	3	13,944	0,000
Geslacht	1	5,870	0,016
Significantieniveau 0,1			
Inkomen	3	2,427	0,066
Niet significant			
Levensfase	3	2,014	0,113

Naast verkeersintensiteit en het deelnemen aan buurtactiviteiten die ook bij de andere afhankelijke variabelen de variatie verklaren, hebben bij de grootte van de vriendenkring van bewoners ook geslacht en inkomen een effect op de variatie van deze afhankelijke variabele (tabel 4.5). Al deze variabelen hebben een p-waarde kleiner dan het 0,05 significantieniveau. Bij de grootte van de vriendenkring binnen de straat zijn er slechts vier van de acht onafhankelijke variabelen van het model belangrijk in het verklaren van de variatie. De determinatiecoëfficiënt is gelijk aan 0,437. De volledige output van de variantie analyse is te vinden in bijlage 5.

tabel 4.5: Vrijheidsgraden, F-waarde en p-waarde voor het meerwegs anova model voor de vriendenkring van de bewoners.

Factor	Vrijheids-graden	F-waarde	p-waarde
Significantieniveau 0,05			
Verkeersintensiteit	7	3,108	0,004
Deelname aan buurtactiviteiten	3	18,552	0,000
Geslacht	1	6,590	0,011
Inkomen	3	3,993	0,009
Niet significant			
Woningbezit	1	2,681	0,103
Residentietijd	5	1,339	0,249
Levensfase	3	1,041	0,375
Diploma	1	0,759	0,385

4.5. Kwalitatieve informatie

In vraag 15 van de enquête konden respondenten vrijwillig dingen toevoegen over het leven in hun straat. In wat volgt wordt per straat een overzicht gegeven van de kwalitatieve info die verkregen werd. In de Gemeentestraat en de Diestsesteenweg A is de respons beperkt omdat in deze straten veel enquêtes werden rondgedeeld waarin de vraag nog niet opgenomen was.

De kwalitatieve informatie wordt eerst besproken voor de straten met de minste verkeersdruk, gevolgd door de drukke straten.

a) Centrale Werkplaatsen

De Centrale Werkplaatsen zijn zeer levendig. De open ruimte wordt veel gebruikt en er worden veel activiteiten georganiseerd: *“Wij zijn blij met de grote open ruimte waar de kinderen kunnen spelen en waar we de buren kunnen ontmoeten”* (respondent 39), *“Buurtcomité organiseert verschillende activiteiten maar ook vergaderingen om het leven in de buurt aangenamer (en veiliger) te maken”* (respondent 42). De bewoners hebben samen spullen aangekocht voor gemeenschappelijk gebruik zoals een trampoline voor de kinderen en een petanqueset. Ook zeggen de bewoners veel met elkaar te praten: *“Er is door een aantal mensen in de buurt geïnvesteerd in een trampoline. Daar zijn vaak sociale contacten door ouders met kinderen”* (respondent 65).

b) Eeuwfeeststraat

Veel bewoners van de Eeuwfeeststraat zegden dat ze graag in hun straat woonden: *“Heel leuke straat om te wonen”* (respondent 4). Een aantal zegt dat ze elkaar kennen via de kinderen. De school op het einde van de straat en het park spelen een grote rol hierin: *“Het park achter onze tuin is een serieus pluspunt om hier te blijven wonen. Ik ervaar onze straat als eerder prettig. Op het eind van onze straat is een kleuterschool waar onze zonen vroeger naartoe gingen”* (respondent 10). Uit het grondplan achteraan de enquête kan opgemaakt worden dat bewoners niet enkel mensen uit hun eigen straat kennen maar ook bewoners uit de aanpalende straten, waaronder de Tiensesteenweg. De activiteiten die in de straat of in het park georganiseerd worden zorgen voor een samenhangingsgevoel maar niet iedereen wordt even sterk betrokken. *Ik vind het spijtig dat de jonge buurtbewoners bijna geen contact hebben met de oudere generatie”* (respondent 14).

c) Gemeentestraat

Over deze straat is er minder kwalitatieve info beschikbaar omdat de open vraag bij een groot deel van de enquêtes die hier afgenomen werden nog niet toegevoegd was. Een deel van de bewoners die de vraag invulden zegt dat er weinig sociaal contact is: *“Sociale leven? Niks!”* (respondent 75). *“Veel van de oude getrouwe mensen overleden. Er zijn veel huurders. Geen contact met vreemdelingen, ze zeggen geen goedendag”* (respondent 78). Er is een buurtcomité samen met een zijstraat dat een buurtfeest organiseert: *“Het is een drukke straat, maar buurtactiviteiten zorgen voor een samenhangingsgevoel”* (respondent 98). Niet iedereen gaat hier naartoe (fig. 4.29).

d) Koning Albertlaan

Verkeer is een belangrijke element in de Koning Albertlaan. Veel bewoners begonnen hier spontaan over te praten. In de rijkelijk ingevulde open vraag van de enquête zegden veel mensen de Koning Albertlaan te ervaren als een drukke straat waar het verkeer de laatste

jaren toenam: *“Heel druk verkeer, parkeerproblemen, ‘zone 30’ wordt NIET gerespecteerd, straat/stoep in zeer slechte staat”* (respondent 114). De straat krijgt meer verkeer van de omliggende straten te verwerken sinds deze verkeersarm gemaakt werden (Leven in Leuven, 2011). Bewoners merken deze toename voornamelijk op tijdens de spitsuren (fig. 4.4).

Het buurtcomité zorgt ervoor dat meer bewoners elkaar kennen: *“De straat is veel drukker dan vroeger, maar ook socialer sinds we het bloesemfeest (rond Pasen) houden, ongeveer 3 jaar geleden”* (respondent 118). *“Een buurtfeest brengt mensen misschien niet dichterbij elkaar maar dankzij dit feest praten we wel met mensen die we anders nooit zien, dus het is wel goed dat het bestaat”* (respondent 108). De deelnamegraad aan het buurtcomité is hoog in vergelijking met andere straten (fig. 4.29). Enkel de twee rustigste straten doen even goed of beter. Door een reeks problemen, waaronder het verkeer, ondervinden de bewoners moeilijkheden om de contacten in de straat te behouden: *“Straat zit in overgangsfase: mix oudere naar jongere nieuwe generatie. Doorgangsstraat: ochtendfile, parkeerproblemen en sluikstorten”* (respondent 113). *“De sociale cohesie in de straat neemt langzaam toe met de ‘verjonging’ van de straat; meer en meer gezinnen met jonge kinderen. Maar door de verkeersdruk is dit een uiterst langzaam proces, zo langzaam dat de onderlinge leeftijd uiteindelijk te ver uit mekaar ligt. Geen of weinig generatiegenoten”* (respondent 123).

e) Martelarenlaan

Veel bewoners vinden de Martelarenlaan een erg drukke baan. Ze kijken uit naar de heraanleg met het park en hopen dat het lawaai hierdoor zal verminderen: *“Tot nu toe een zeer drukke baan - daar komt binnenkort verandering in”* (respondent 149). *“We kijken uit naar de heraanleg van de straat en het toekomstige park”* (respondent 146). Naast de verkeersdrukte vermelden veel bewoners de parkeerproblemen in hun straat: *“Jammer dat er zoveel mensen voor onze deur parkeren...”* (respondent 173). Zeer veel mensen zeggen deel te nemen aan de nieuwjaarsreceptie die ieder jaar wordt georganiseerd door het buurtcomité: *“Er is elk jaar een nieuwjaarsreceptie voor de bewoners van de Martelarenlaan. Daar ga ik regelmatig naartoe”* (respondent 139). Enkele mensen trekken actief het straatcomité: *“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”* (respondent 116). Er is ook een voedselteam in de straat. In tegenstelling tot andere voedselteams is er bij dit voedselteam hier geen sociale component.

f) Geldenaaksebaan

Bewoners van de Geldenaaksebaan klagen de onveilige situatie in hun straat aan. Fietzers rijden er over de stoep omdat de straat te smal is. Velen zeggen dat er erg veel verkeer door de straat komt: *“Fietzers maken soms gebruik van het voetpad. Dit is hinderlijk als we onze woning willen verlaten of aankomen. De auto's verhinderen langs de andere kant ook dat de*

fietsers vlot kunnen fietsen (vooral tijdens de spitsuren). Het vele verkeer vind ik een negatief element van onze straat" (respondent 187). *"Het verkeer is druk en niet veilig voor kinderen"* (respondent 193). Het verkeer maakt praten op straat erg moeilijk en maakt dat buurtactiviteiten zeer moeilijk van de grond komen: *"Ik woon hier nog maar pas. De burens zijn heel vriendelijk, maar het drukke verkeer laat buurtversterkende activiteiten bijna niet toe (praatje maken op straat, speelstraat, feestjes, etc.). Ik zou nieuwe initiatieven heel erg toejuichen (vb. boekentil, georganiseerd burenspraatje, etc.)"* (respondent 188). Er zijn bewoners die contact hebben via de tuin of via een gemeenschappelijke koer achteraan hun huis: *"Een groot deel van onze "buren-beleving" speelt zich af op een gemeenschappelijke koer. Zo hebben we contact met de dichtste burens"* (respondent 183).

In de abdij van Park, die direct achter de Geldenaaksebaan gelegen is, worden er activiteiten georganiseerd voor een breder publiek dan enkel de straat zelf: *"De activiteiten van de bewoners van de abdij van't Park brengen de bewoners dicht bij elkaar. Al blijft het moeilijk om als nieuwe inwoner(s) om contact te leggen"* (respondent 187). Een bewoner noemt de buurt een *"Fragiele buurt met enkele sterkhouders"* (respondent 179).

g) Diestsesteenweg A

In dit deel van de Diestsesteenweg vulden slechts een deel van de bewoners versie 2 of 3 van de enquête in omdat deze straat bij de eerste straten hoorde waar de enquête afgenomen werd. Bijgevolg is er over deze straat minder kwalitatieve informatie dan in de andere straten. In vergelijking met andere straten vermelden erg weinig bewoners iets met betrekking tot sociaal contact of hebben het over hun burens. Enkel vinden dat er weinig contact is tussen de bewoners: *"Weinig sociaal contact. Ken niet veel/geen burens. Misschien wel eigen aan een steenweg. Wel jammer..."* (respondent 214). *"De burens zijn nieuw; dikwijls vreemden. Die zijn heel vriendelijk maar er is geen contact"* (respondent 216). Sommigen vinden de straat aangenaam wonen door de voorzieningen in de straat: *"Ik woon hier wel graag, alle nodige winkels en dicht bij de stad... Ook vele groen nog om te gaan wandelen of fietsen"* (respondent 227).

h) Diestsesteenweg B

Bewoners spreken over de drukke steenweg en over het feit dat er weinig sociaal contact is. Weinig mensen kennen elkaar: *"Een steenweg biedt weinig ruimte voor sociaal contact. Geen mogelijkheid om de kinderen buiten te laten spelen"* (respondent 251). *"Zo goed als geen contact tussen buurtbewoners. Jammer want beter een goede buur dan een verre vriend"* (respondent 261). Het Sportpleinpad, het achterliggende voet- en fietspad aan één zijde van de straat, wordt door veel bewoners aangehaald. Daar is er contact, op de steenweg niets: *"Veel contact met burens in achterliggend voet- en fietspad (sportpleinpad)"* (respondent 255). Sommigen zouden willen dat er een activiteit georganiseerd wordt in de straat maar dit komt

moeilijk van de grond: *“Er mag wel eens iets georganiseerd worden om mensen te leren kennen”* (respondent 253). *“Drukke steenweg: niet veel mogelijkheden om activiteiten te organiseren”* (respondent 246).

i) Tiensesteenweg

Het verkeer op de steenweg beperkt de mogelijkheden tot sociaal contact en de activiteiten van het buurtcomité: *“Aangezien we op een fel bezochte, zeer drukke steenweg wonen zijn de mogelijkheden tot straatleven toch wel beperkt”* (respondent 275). Bij twee van de drie huishoudens die gingen verhuizen speelde het vele verkeer mee in de beslissing: *“Gaan verhuizen naar rustigere straat in Hoegaarden. Vluchten voor verkeer. ± 25.000 auto's per dag”* (respondent 294). Sommige mensen zoeken hun toevlucht tot rustigere straten en het Michottepark. Veel bewoners zeggen tevreden te zijn over de voorzieningen in de straat: *“Sociaal leven op of in de straat wordt verstoord door drukke verkeer. Positief is aanwezigheid van Michottepark”* (respondent 276). *“Kinderen gaan vaak naar speelstraten in de buurt”* (respondent 290).

5. Discussie

5.1. De invloed van verkeersintensiteit

Verscheidende studies onderzochten in navolging van Appleyard et al. (1981) het effect van verkeersintensiteit op sociale relaties (Bosselmann, et al. 1999; Hart, 2008; Sanders, et al. 2015). Uit deze studies bleek dat een hoge verkeersintensiteit de sociale relaties en de grootte van de kennissen- en vriendenkring van bewoners op negatieve manier beïnvloedt. De draagkracht van een straat voor verkeer ligt tussen 1500 en 3000 auto's per dag (Koorey, et al., 2013).

Ook in het studiegebied is de negatieve relatie tussen verkeersintensiteit en sociaal contact zichtbaar. In de twee straten met de laagste verkeersintensiteit is de mate van sociaal contact duidelijk hoger dan in de straten waar 9000 of meer voertuigen passeren (fig. 4.1). Ook is de grootte van het netwerk en vriendenkring duidelijk kleiner in de drukke straten wanneer vergeleken wordt met de straten met lage verkeersintensiteit (fig. 4.2 & fig. 4.3). De drempelwaarde voor de draagcapaciteit van straten is eveneens zichtbaar in de resultaten: vanaf ongeveer 3000 voertuigen zijn er geen grote verschillen in de grootte van het netwerk of vriendenkring te herkennen (fig. 4.2 & fig. 4.3) en ook bij de mate van sociaal contact is er een groot verschil tussen de Eeuwfeeststraat en de Gemeentestraat (fig. 4.1).

De Martelarenlaan vormt een uitzondering op de algemene trend. Er is meer contact dan in de Koning Albertlaan en de Gemeentestraat waar minder auto's passeren (fig. 4.1). Ook voor de afhankelijke variabelen netwerk en vriendenkring liggen de waarden hoger (fig. 4.2 & fig. 4.3). Een verklaring kan gezocht worden in de activiteit van het aanwezige buurtcomité. Een respondent uit de straat trekt actief het buurtcomité ondanks de moeite dat dit kost: *“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”* (respondent 116). De mensen leren elkaar kennen op de jaarlijkse en drukbezochte nieuwjaarsreceptie. De homogeniteit op vlak van leeftijd en levensfase, zoals beschreven in Loopmans (2010), verklaart voor een deel het succes van het straatcomité (fig. 4.18). Bovendien is de mediane residentietijd in de Martelarenlaan het hoogst van alle onderzochte straten (fig. 4.8). De kans dat bewoners elkaar kennen en hierop volgend sociaal contact is hierdoor groot (Buckner, 1988; Comstock, 2010).

In de Gemeentestraat is het aanwezige buurtcomité minder actief dan in de Martelarenlaan. Activiteiten worden georganiseerd met de naburige verkeersluwe zijstraat. De hypothese is dat vooral bewoners van deze straat aan de activiteiten deelnemen. In de Koning Albertlaan nemen een groot aantal bewoners deel aan activiteiten van het straatcomité (fig. 4.29). De kansen voor een goed buurtcomité zijn er echter minder uitgesproken dan in de Martelarenlaan

door de mindere mate van homogeniteit op vlak van levensfase. Dit argument geldt ook voor de Gemeentestraat.

Naast de invloed van het buurtcomité hebben ook enkele fysieke kenmerken een invloed. In tegenstelling tot de Gemeentestraat hebben de Martelarenlaan en Koning Albertlaan voortuinen. Voortuinen kunnen een straat levendiger maken en zorgen voor sociale interactie (Gehl, 1986; Skjaeveland & Garling, 1997).

Daarnaast ogen de Martelarenlaan en Koning Albertlaan kwalitatief aantrekkelijker dan de Gemeentestraat. Bomen sieren het straatbeeld en ze zijn breder wat lawaaioverlast kan beperken (Bosselmann et al., 1999). Deze zaken maken dat de kans op gebruik van de straat stijgt en daardoor ook de kans op toevallige ontmoetingen (fig. 1.3 & fig. 1.4) (Gehl, 2011; Kuo, et al., 1998).

5.2. Vergelijking van woonerf en verkeersluwe straat

Wat betreft het verkeer is de afwezigheid of quasi afwezigheid van auto's in de straat positief voor het buurtleven. Overeenkomstig met de van studie Appleyard et al. (1981) naar de invloed van verkeersintensiteit op sociale relaties en aanverwante studies (Bosselmann et al., 1999; Hart, 2008; Sanders, et al., 2015) is er in deze straten het meeste contact onder bewoners en hebben zij het grootste netwerk en vriendenkring (fig. 4.1, fig. 4.2 & fig. 4.3).

Biddulph (2010) kwam door middel van observatie te weten dat er in een woonerf meer geobserveerd wordt door ouders dan in een straat waar weinig verkeer passeert. Dit was ook het geval voor het bestudeerde woonerf: ouders letten er meer op hun spelende kinderen dan in de verkeersluwe straat (tabel 4.1). Het letten op spelende kinderen door hun ouders kan als een maat voor het aantal spelende kinderen genomen worden. Deze relatie werd vastgesteld door Biddulph (2010): in een woonerf, waar het aantal spelende kinderen hoger was dan in een verkeersluwe straat, was ook het aantal volwassenen dat observeerde hoger. Dit betekent dat er in het woonerf ook meer gespeeld wordt dan in de klassieke woonstraat met weinig verkeer. Dit resultaat komt overeen met de literatuur (Biddulph, 2010; Eubank-Ahrens, 1984). Sommige bewoners bevestigden dit resultaat ook in de open vraag van de enquête: *“Wij zijn blij met de grote open ruimte waar de kinderen kunnen spelen en waar we de burens kunnen ontmoeten”* (respondent 39), *“De kinderen spelen heel veel buiten”* (respondent 45). Woonerven kunnen dus als een geschikte omgeving beschouwd worden voor kinderen om buiten te spelen.

Gehl (2011) schrijft dat het aantal optionele activiteiten en de eraan gerelateerde sociale activiteiten sterk worden beïnvloed door de kwaliteit van de buitenruimte (fig. 1.3). Wanneer de kwaliteit van de publieke ruimte hoog is gaan bewoners deze ook meer gebruiken.

Bewoners van het woonerf gaven vaker aan buiten te zitten dan bewoners van de verkeersluwe straat. De totale afwezigheid van verkeer lijkt hier een positieve invloed te

hebben op de kwaliteit van de ruimte. Daarnaast vormt de open ruimte ook een basis voor het leggen van contacten zoals blijkt uit volgend citaat van een bewoner over de straat: *“De beschikbaarheid van ‘openbare ruimte’ zoals het grote plein dat onze straat eigenlijk is, helpt uiteraard om contacten te leggen. Zeker voor gezinnen met kinderen. Dan is zo’n ‘speelplein’ onbetaalbaar...”* (respondent 44).

Zowel in de verkeersluwe straat als in het woonerf is er een buurtcomité. De afwezigheid van verkeer in het woonerf en de goede kwaliteit van de publieke ruimte legden de basis voor sociaal contact en zorgde voor een uitgebreid buurtnetwerk. Afgaande op Campbell & Lee (1992) is het plausibel te geloven dat het buurtcomité ontstond als gevolg van dit uitgebreid burennetwerk. Dit buurtcomité heeft de banden tussen de bewoners nog versterkt: 94 procent van de bewoners zegt dat de activiteiten die georganiseerd worden de bewoners dichter bij elkaar brengt.

Ondanks de geringe residentietijd van de bewoners is het sociale leven in de Centrale Werkplaatsen erg uitgebreid. De geringe residentietijd van alle bewoners kan meespelen in het verklaren van de hoge mate van sociaal contact en het uitgebreide netwerk en vriendenkring. Bewoners die nog maar net in hun straat wonen willen immers graag kennis maken met andere bewoners en een netwerk uitbouwen (Bolan, 1997).

Er kan besloten worden dat, in overeenkomst met wat Gehl (2011) schrijft, de kwaliteit van de open ruimte een belangrijke verklarende factor is voor de mate van sociaal contact en de grootte van het netwerk en vriendenkring van bewoners. De afwezigheid van verkeer draagt hiertoe bij. Daarnaast is het aanwezige buurtcomité een belangrijke verklarende factor voor het sociale leven in beide straten.

5.3. Variabelen niet gerelateerd aan de ruimte

5.3.1. Deelname aan buurtactiviteiten

Verschillende studies vonden dat deelname in buurtorganisaties kan leiden tot een groter gemeenschapsgevoel (Ohmer, 2007; Unger & Wandersman, 1983). In Obst et al. (2001) is het de belangrijkste voorspeller van buurtactiviteit en buurtleven. De resultaten bevestigen deze vaststelling: bewoners die deelnemen aan activiteiten in hun straat of buurt scoren hoger voor de afhankelijke variabelen sociaal contact, netwerk en vriendenkring (fig. 4.27 & fig. 4.28). Ook in de variantie analyse kwam deelname aan buurtactiviteiten naar voor als belangrijke voorspeller van de afhankelijke variabelen. Buurtactiviteiten kunnen inderdaad een grote invloed uitoefenen op het sociale leven in een straat. Dit wordt bevestigd door de uitschieter Martelarenlaan waar de verkeersintensiteit hoog is maar waar desondanks een hoge mate van sociaal contact alsook een groot netwerk van vrienden te vinden is.

5.3.2. Socio-economische status: inkomen en diploma

Algemeen gezien is de invloed van inkomen op buurthechting en buurtactiviteit positief (Campbell & Lee, 1992; Comstock et al., 2010; Brown et al., 2003). Hierdoor kan een hogere mate van sociaal contact verwacht worden onder hoge inkomens. Campbell & Lee (1992) vonden tevens dat personen met een hoge socio-economische status vaak een groter netwerk hebben binnen hun straat. Het effect van inkomen op de variatie in de afhankelijke variabelen is significant. In lijn met de literatuur nemen sociaal contact en grootte van het netwerk en vriendenkring toe naarmate het inkomen stijgt (fig. 4.23 & fig. 4.24). De grootte van het netwerk en de vriendenkring van bewoners die in de hoogste inkomensklassen vallen is echter kleiner dan deze van de middelste inkomensklasse.

Er is een relatie van leeftijd met inkomensklasse. Leeftijd neemt af naarmate het netto inkomen toeneemt (fig. 4.26). Ouderen zijn minder betrokken bij de sociale aspecten in de buurt (Kasarda & Janowitz, 1974; Loopmans, 2010), wat een verklaring vormt voor het kleinere netwerk en de kleinere vriendenkring van de laagste inkomensklasse. Hogere inkomens, vaak tweeverdieners, werken veel en lang en zijn bijgevolg minder thuis. Dit maakt dat het voor hen moeilijker is om een netwerk uit te bouwen in hun straat en vrienden te maken in hun straat. Tevens is bij de hogere inkomens een correlatie met leeftijd mogelijk: In fig. 4.16 en fig. 4.17 is te zien dat jonge kinderloze huishoudens het kleinste netwerk en de kleinste vriendenkring hebben. Ook Kasarda & Janowitz (1974) stelden vast dat personen die tot een hogere sociale klasse behoren en dus over het algemeen een hoger inkomen hebben, een minder grote vrienden- en kennissenkring in hun buurt hebben.

In zeker opzicht zijn de grootte van het netwerk en de grootte van de vriendenkring gerelateerd aan sociaal contact. Beiden zijn in principe pas mogelijk vanaf dat er sociaal contact met medebewoners optreedt. Eenzelfde redenering kan bijgevolg gemaakt worden om de lagere mate van sociaal contact bij de hoogste inkomensgroep te verklaren.

Inkomen en scholingsgraad zijn sterk gecorreleerd (Loopmans, 2010). Hierdoor kan verwacht worden dat bewoners met een hoog diploma meer sociaal contact hebben, een groter netwerk en een grotere vriendenkring hebben. Als naar fig. 4.19 en fig. 4.20 gekeken wordt is inderdaad te zien dat de mediaan bij de categorie 'hoger onderwijs' iets hoger is dan bij de categorie 'geen hoger onderwijs'. Het verschil tussen de twee groepen is echter klein: uit de variantie analyse kwam naar voren dat diploma niet significant bijdraagt tot de variatie van de drie afhankelijke variabelen. Een verklaring ligt in het feit dat het studiegebied erg homogeen is op vlak van diploma. Het merendeel van de respondenten behaalde een diploma hoger onderwijs (fig. 4.22). De respondenten die geen diploma hoger onderwijs behaalden zijn over het algemeen ouder. Deze groep is minder betrokken bij de sociale aspecten van de buurt (Kasarda & Janowitz, 1974).

5.3.3. Geslacht

Verskillende studies namen geslacht in rekening bij onderzoek naar de invloed van demografische variabelen op sociale interactie en buurtleven. Ze hielden deze variabele constant door enkel op mannen of vrouwen onderzoek te doen (Brown & Werner, 1985; Haggerty, 1982). In de studie naar sociale integratie van Campbell & Lee (1992) hadden vrouwen een groter netwerk dan mannen. Sanders et al. (2015) kwamen te weten dat sociale interactie hoger was bij mannen bij de herhaling van de studie van Appleyard et al. (1981) in Hanoi.

Net zoals bij Campbell & Lee (1992) is in de bestudeerde straten van Kessel-Lo het netwerk van vrouwen groter dan bij mannen (fig. 4.14a). Ook hebben ze meer vrienden in de straat (fig. 4.14b). Campbell & Lee (1992) wijten dit aan een grotere verantwoordelijkheid van vrouwen binnen het gezin. In het studiegebied zijn de vrouwelijke respondenten inderdaad vaker thuis dan mannelijke. Ze werken immers vaker niet of halftijds dan mannelijke respondenten (fig. 4.30). Het gegeven dat vrouwelijke respondenten vaker thuis zijn geeft hen ook meer gelegenheid om een netwerk in hun straat uit te bouwen en te onderhouden.

5.3.4. Residentietijd

Er is een verband gevonden tussen buurthechting en residentietijd. Personen die gehecht zijn aan hun buurt vertonen een hogere mate van buurtactiviteit (Brown, et al., 2003; Comstock, 2010).

De variantie analyse bracht aan het licht dat residentietijd bijdraagt aan de variatie in sociaal contact. Daarnaast heeft residentietijd ook een effect op de grootte van het netwerk van bewoners. Net zoals in de literatuur is de relatie tussen residentietijd en de afhankelijke variabelen positief (fig. 4.5 & fig. 4.6). Respondenten die lang in hun straat wonen hebben meer sociaal contact en hebben een groter netwerk binnen hun straat. De relatie in fig. 4.5 en fig. 4.6 is echter niet helemaal lineair. Dit komt doordat er een bias is voor de residentietijd bij de klassen 2 jaar en 3 tot 5 jaar. In de klasse van 2 jaar zijn de Centrale Werkplaatsen oververtegenwoordigd. De mediane residentietijd ligt er op twee jaar (fig. 4.8). De hoge mate van sociaal contact en de grote vriendenkring in deze straat halen mediaan en gemiddelde in fig. 4.5 en fig. 4.6 omhoog voor de residentietijdsklasse van twee jaar. Dezelfde redenering kan gemaakt worden voor de klasse 3 tot 5 jaar. Deze klasse bevat veel bewoners van de Diestsesteenweg A waar er lage waarden voor sociaal contact en netwerk geobserveerd werden. De mediane residentietijd in deze straat van vier jaar (fig. 4.8) haalt de mediaan voor sociaal contact en netwerk in de fig. 4.5 en fig. 4.6 omlaag.

5.3.5. Woningbezit

Net als residentietijd heeft woningbezit een positieve invloed op buurthechting. Woningeigenaars hebben meer interactie met burens en kennen meer burens dan huurders (Bolan, 1997; Oh, 2004).

Uit de variantie analyse kwam duidelijk naar voren dat woningbezit belangrijk is in het verklaren van de variatie in sociaal contact tussen bewoners. In fig. 4.9 is te zien dat de mate van sociaal contact hoger is bij woningeigenaars dan bij huurders. Voor de grootte van het netwerk en de grootte van de vriendenkring was de variantie analyse minder duidelijk. In geval van netwerk kon woningbezit niet als onafhankelijke variabele toegevoegd worden om de variatie in de grootte van het netwerk van een bewoner na te gaan: het toevoegen van de variabele bracht heteroscedasticiteit in de analyse. Op basis van fig. 4.10 is het echter plausibel te veronderstellen dat ook bij de grootte van het netwerk het verschil significant geweest zou zijn indien de variabele opgenomen had kunnen worden in de analyse. Ook bij de grootte van de vriendenkring is het verschil groot tussen eigenaars en huurders (fig. 4.11). Met een berekende p-waarde van 0,103 in de variantie analyse is slechts een waarde 0,003 groter dan het 0,1 significantieniveau. Men kan dus aannemen dat eigenaars van een woning een grotere vriendenkring in hun straat hebben dan huurders.

5.3.6. Levensfase

De levensfase waarin een persoon zich bevindt heeft een effect op de sociale relaties in een straat (Unger & Wandersman, 1982). Gezinnen met kinderen hebben het meeste sociaal contact. De kinderen vormen de bron van dit contact: ouders wisselen advies uit en helpen elkaar (Kasarda & Janowitz, 1974). Daarnaast hebben gezinnen met kinderen een sterkere band met de buurt of straat door de kinderopvang en/of school van hun kinderen (Loopmans, 2010). Ouders met kinderen onderhouden dan ook meer relaties met burens dan personen in een andere levensfase.

Het effect van levensfase op de variatie in de mate van sociaal contact is significant op het 0,1 significantieniveau (tabel 4.3). In overeenstemming met de literatuur hebben jonge gezinnen met kinderen het meeste sociaal contact, jonge kinderloze huishoudens het minst (fig. 4.15). Bij de twee oudere leeftijdsgroepen ligt de mate van sociaal contact hiertussen in. Kasarda & Janowitz (1974) schrijven dat ouderen minder betrokken zijn bij het sociale leven in de buurt. De oude kinderloze huishoudens hebben geen kinderen waarover ze met anderen kunnen praten en hun lichamelijke conditie wordt slechter. Omwille van deze redenen kunnen occasionele praatjes op straat minder voorkomen. Ook bij oude gezinnen is het sociaal contact minder. Dit kan zijn omdat het hebben van oudere kinderen minder gelegenheid tot sociale interactie biedt.

5.4. Ontstaan van buurtcomités

De context van een buurt of straat kan aanleiding geven tot het ontstaan van buurtorganisaties. Deze kunnen enerzijds ontstaan door kansen die de sociale of fysieke omgeving biedt en anderzijds door problemen die een bedreiging vormen in de straat of buurt (Loopmans, 2010). De straat- en buurtcomités uit het studiegebied kunnen elk bij één van deze twee conflicterende ontstaanswijzen geplaatst worden. De comités in de rustige straten zijn ontstaan door de kansen van die de omgeving bood. In de drukker straten ontstonden de aanwezige comités door de bedreiging die het verkeer vormt voor de straat. Zowel de comités in de Koning Albertlaan en Martelarenlaan werden opgericht om de belangen van de bewoners te verdedigen. Verkeer vormt een probleem in deze straten en veel bewoners klagen hierover: *“Veel te zwaar verkeer door de straat. Het is ook zone 30 maar niemand houdt zich hieraan”* (respondent 117, Koning Albertlaan). *“Tot nu toe een zeer drukke baan - daar komt binnenkort verandering in”* (respondent 149, Martelarenlaan).

In de Centrale Werkplaatsen, de Eeuwfeeststraat en de Gemeentestraat is de fysieke omgeving geschikt voor allerlei buurtactiviteiten. De Eeuwfeeststraat kan afgesloten worden ter installatie van een tijdelijke speelstraat. In straten waar meer auto's passeren, zoals de Gemeentestraat, kan dit niet. Als oplossing werd het comité opgericht samen met de Wipstraat, een verkeersluwe zijstraat van de Gemeentestraat. De verkeersluwe zijstraat mag afgesloten worden voor verkeer en kan daardoor gebruikt om een speelstraat in te richten of een buurtfeest te organiseren. Zonder deze straat had de oprichting van het comité waarschijnlijk niet plaatsgevonden. In de Centrale Werkplaatsen is de kwalitatief goede open ruimte erg geschikt voor het organiseren van activiteiten.

Op vlak van sociale omgeving zorgt een grote mate van aggregatie in de Centrale Werkplaatsen en Eeuwfeeststraat ervoor dat het opstarten van een buurtcomité vergemakkelijkt wordt.

6. Conclusie

Het effect van verkeersintensiteit op sociaal contact, de grootte van het netwerk en de grootte van de vriendenkring van bewoners binnen hun straat werd onderzocht. De resultaten tonen aan dat, in lijn met Appleyard et al. (1981) en vervolgstudies, de verkeersintensiteit een significante invloed heeft op de sociale relaties binnen een straat. In straten waar weinig verkeer circuleert hebben bewoners meer sociaal contact met burens en hebben ze een groter netwerk en een grotere vriendenkring binnen hun straat dan in straten die veel verkeer te verwerken krijgen. Verkeer in straten zou daarom best onder de drempelwaarde van 1500 à 2000 auto's per dag gehouden worden om zo de levenskwaliteit van bewoners te garanderen. Niet enkel verkeer maar ook de kwaliteit van de omgeving speelt een rol wanneer gekeken wordt naar sociale contacten, netwerk en vriendenkring in een straat. De nieuwe ontwikkeling, Centrale Werkplaatsen, is in dit opzicht een succes en groeide in korte tijd uit tot een levendige buurt. De verkeersvrije open ruimte wordt veel door de bewoners gebruikt met als resultaat een hoge mate van sociaal contact tussen bewoners. Bijna alle bewoners kennen elkaar en er worden veel activiteiten georganiseerd waar bewoners actief aan deelnemen.

Niet enkel ruimtelijke factoren hebben een invloed op de sociale relaties tussen bewoners in het studiegebied. Ook de invloed van de aanwezige buurtcomités en sociale factoren werd onderzocht. Het effect van buurt- en straatcomités werd in rekening gebracht door te kijken naar de deelname van bewoners aan activiteiten die in de straat plaatsvonden. Het bleek dat deelnemen aan activiteiten een positieve invloed heeft op het sociaal contact, het netwerk en de vriendenkring van bewoners binnen een straat. Het ontstaan van de buurtcomités in de straten van het studiegebied werd verklaard vanuit de buurtcontext: buurtcomités in straten met veel verkeer ontstonden door de bedreiging die de omgeving vormde in de straat, namelijk het verkeer. In de twee rustige straten zijn de buurtcomités ontstaan uit de kansen die de omgeving bood, zowel op fysisch als sociaal vlak.

Naast buurtcomités hebben ook socio-economische en demografische factoren een invloed op de sociale relaties in de buurt. In de variantie analyse waren, naast buurtorganisaties en verkeersintensiteit, het inkomen, geslacht, woningbezit, residentietijd en levensfase belangrijk in het verklaren van de variatie van één of meerdere van de afhankelijke variabelen (sociaal contact, grootte van het netwerk en grootte van de vriendenkring).

Het belang van niet-ruimtelijke factoren werd onderstreept door de uitschieter Martelarenlaan, een straat met een verkeersintensiteit van 6600 voertuigen per dag. In deze straat was er, ondanks de hoge verkeersdruk, veel sociaal contact en hadden de bewoners een groot netwerk en een grote vriendenkring in hun straat. Verklaring hiervoor is het buurtcomité dat actief wordt getrokken door een respondent uit de straat. Daarnaast wonen in de straat veelal

oudere mensen die al lang in hun straat wonen. De homogeniteit op vlak van levensfase en de hoge residentietijd speelden hier bijgevolg een belangrijke rol.

De Martelarenlaan opent perspectieven voor verder onderzoek. Deze drukke doorgangsstraat wordt omgevormd tot een straat waar enkel lokaal verkeer toegankelijk is. De baan voor doorgaand verkeer komt verder van de bewoning te liggen met een nieuw park als buffer. Het veldwerk in de Martelarenlaan werd gedaan net voordat met de heraangelegd gestart werd. Teruggaan na de heraanleg om de invloed van de resulterende verandering in verkeersintensiteit en publieke ruimte op sociale relaties tussen bewoners te meten kan erg interessante resultaten opleveren omdat de sociale factoren min of meer constant blijven.

Verder werd duidelijk dat de aanwezige buurt- en straatcomités een belangrijke invloed uitoefenen op de sociale relaties in een straat. Verder onderzoek naar de specifieke rol van buurtcomités in het bevorderen van sociaal contact, de grootte van het netwerk en de grootte van de vriendenkring van bewoners binnen hun straat is wenselijk. Als onderzoeksopzet kan vertrokken worden van straten met gelijkaardige verkeersintensiteit in een homogeen studiegebied.

Deze studie bewijst dat de pioniersstudie van Appleyard et al. in 1972, meer dan 40 jaar later nog steeds relevant is en dat deze ook toegepast kan worden in vervolgstudies in kleine steden in West-Europa die, in tegenstelling tot San Francisco, organisch gegroeid zijn. Samen met andere studies werd bewezen dat de verkeersintensiteit best niet boven de 2000 voertuigen per dag uitstijgt om de levenskwaliteit van de bewoners te garanderen. Het is echter vaak niet mogelijk om in alle straten van een stad de verkeersintensiteit onder deze drempel te houden. Daarom is het wenselijk dat in vervolgstudies ook onderzocht wordt wat het effect van de snelheid van het aanwezige verkeer is op sociale relaties tussen bewoners.

7. Referenties

- AG Stadsontwikkeling Leuven. (2014). Centrale Werkplaatsen. Retrieved 1 mei, 2016, from <http://www.agsl.be/projecten/centrale-werkplaatsen/>
- Agentschap wegen en verkeer Vlaams-Brabant. (2015a). *Doorstromingsstudie Brussel en Leuven perceel 2: Startnota N2 Leuven - Stelplaats Tielt*.
- Agentschap wegen en verkeer Vlaams-Brabant. (2015b). *Doorstromingsstudie Brussel en Leuven perceel 2: startnota N3 Leuven - Tienen*.
- Altman, I. (1975). *The environment and social behavior : privacy, personal space, territory, crowding*. Belmont: Brooks and Cole.
- Appleyard, D., Gerson, M., & Lintel, M. (1981). *Livable Streets: Protected Neighborhoods?* : University of California Press, Ltd.
- Appleyard, D., & Lintell, M. (1972). The Environmental Quality of City Streets: The Residents' Viewpoint. *Journal of the American Institute of Planners*, 38(2), 84-101.
- Augoustinos, M., & Walker, I. (1995). *Social Cognition. An integrated introduction*. London: Sage.
- Baar, J., Romppel, M., Igel, U., Brähler, E., & Grande, G. (2014). The independent relations of both residential self-selection and the environment to physical activity. [research-article]. *International Journal of Environmental Health Research*, 25(3), 288-298.
- Baba, Y., & Austin, D. M. (1989). Neighborhood Environmental Satisfaction, Victimization, and Social Participation as Determinants of Perceived Neighborhood Safety. *Environment and Behavior*, 21(6), 763-780.
- Baxter, J., & Eyles, J. (1997). Evaluating qualitative research in social geography: establishing 'rigour' in interview analysis. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 22(4), 505-525.
- Biddulph, M. (2010). Evaluating the English Home Zone Initiatives. *Journal of the American Planning Association*, 76(2), 199-218.
- Bolan, M. (1997). The mobility experience and neighborhood attachment. *Demography*, 34(2), 225-237.
- Bonaiuto, M., Fornara, F., Bonnes, M., & Ercolani, A. P. (2003). Indexes of perceived residential environment quality and neighbourhood attachment in urban environments: a confirmation study on the city of Rome. In N. Comstock, Dickinson, M.L., Marshall, J.A., Soobader, M., Turbin, M.S., Buchenau, M. , Litt, J.S. (Ed.), *Neighborhood attachment and its correlates: Exploring neighborhood conditions, collective efficacy, and gardening* (Vol. 30, pp. 435-442): Journal of Environmental Psychology.
- Bosselmann, P., Macdonald, E., & Kronmeyer, T. (1999). Livable streets revisited. *Journal of the American Planning Association*, 65(2), 168-180.
- Bothwell, S. E., Gindroz, R., & Lang, R. E. (2010). Restoring community through traditional neighborhood design: A case study of Diggs town public housing. [research-article]. *Housing Policy Debate*, 9(1), 89-114.
- Brown, B., Perkins, D. D., & Brown, G. (2003). Place attachment in a revitalizing neighborhood: Individual and block levels of analysis. *Journal of Environmental Psychology*, 23(3), 259-271.
- Brown, B. B., & Werner, C. M. (1985). Social Cohesiveness, Territoriality, and Holiday Decorations: The Influences of Cul-de-Sacs. In O. Skjaeveland & T. Garling (Eds.), *Effects of interactional space on neighbouring* (Vol. 17, pp. 181-198): Journal of Environmental Psychology.
- Buckner, J. C. (1988). The development of an instrument to measure neighborhood cohesion. *American Journal of Community Psychology*, 16(6), 771-791.
- Buurtcomité Belle Vue. (2016). buurtcomité "Belle Vue". Retrieved 17 februari, 2016, from <http://www.bcbellevue.be/>

- Camerlinckx, S. (1990). *Bijdrage tot de studie van de urbanisatie van Kessel-Lo: mutatie van de activiteitsstructuur (1796-1880)*. K.U.Leuven, Leuven.
- Campbell, K. E., & Lee, B. A. (1992). Sources of Personal Neighbor Networks: Social Integration, Need, or Time? *Social Forces*, 70(4), 1077-1100.
- Comstock, N., Dickinson, M.L., Marshall, J.A., Soobader, M., Turbin, M.S., Buchenau, M. , Litt, J.S. (2010). Neighborhood attachment and its correlates: Exploring neighborhood conditions, collective efficacy, and gardening. *Journal of Environmental Psychology*, 30(4), 435–442.
- Cresens, F. A. (1995a). Het Leuvense spoorwegknooppunt en de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo. *Monumenten & Landschappen*, 14/5.
- Cresens, F. A. (1995b). Het Leuvense spoorwegknooppunt en de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo. *Monumenten & Landschappen*, 14/5, 29-59.
- De Ferraris, J. (Cartographer). (1777). *Kabinetskaart der Oostenrijkse Nederlanden en het Prinsbisdom Luik*.
- Department of Transport. (2007). *Manual for streets*: Thomas Telford Books.
- Donné, V. (2004). *Categorisering van lokale wegen - Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen*.
- Dowling, R. (2010). Power, subjectivity and ethics in qualitative research. In I. Hay (Ed.), *Qualitative research methods in human geography* (3 ed., pp. 26-39). Oxford: Oxford University Press.
- Eisen, A. (1994). Survey of neighbourhood-based, comprehensive community empowerment initiatives. In M. Loopmans (Ed.), *Health Education Quarterly* (Vol. 21, pp. 235-252).
- Eubank-Ahrens, B. (1984). The impact of "Woonerven" on children's behavior. *Children's Environments Quarterly*, 1(4), 39-45.
- Flowerdew, R., & Martin, D. (1997). *Methods in human geography: a guide for students doing research projects* Harlow: Harlow Longman.
- Francis, J., Giles-Corti, B., Wood, L., & Knuiman, M. (2012). Creating sense of community: The role of public space. *Journal of Environmental Psychology*, 32(4), 401–409.
- Gehl, J. (1978). The Residential Street Environment. *Build Environment*, 6(1), 51-61.
- Gehl, J. (1986). "Soft edges" in residential streets. [research-article]. *Scandinavian Housing and Planning Research*, 3(2), 89-102.
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings: Using public space* (6 ed.). Washington D.C.: Island Press.
- Glynn, J. G. (1981). Psychological Sense of Community: Measurement and Application. *Human Relations*, 34(7), 789-818.
- Groep Planning. (2002). *Stad Leuven Mobiliteitsplan*.
- Haggerty, L. J. (1982). Differential Social Contact in Urban Neighborhoods: Environmental vs. Sociodemographic Explanations. *The sociological Quarterly*, 23(3), 359-372.
- Hart, J. (2008). *Driven to excess - impacts of motor vehicle traffic on residential quality of life in Bristol, UK*. Bristol, Bristol.
- Hay, I. (2010). *Qualitative research methods in human geography* (3 ed.). Oxford: Oxford University Press.
- Kasarda, J. D., & Janowitz, M. (1974). Community Attachment in Mass Society. *American Sociological Review*, 39(3), 328-339.
- Kesteloot, C. (2003). Verstedelijking in Vlaanderen: problemen, kansen en uitdagingen voor het beleid in de 21e eeuw. In Kesteloot C. et al. (Ed.), *De eeuw van de stad; over stadsrepublieken en rastersteden, Voorstudies* (pp. 15-39). Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- Kitchin, R., & Tate, N. J. (2000). *Conducting research in human geography*. New York: Pearson Education Limited.
- KMI. (2015). Klimatologisch overzicht van november 2015. Retrieved 4 januari, 2016, from http://www.meteo.be/meteo/view/nl/23182665-November+2015.html#ppt_24120600

- KMI. (2016). Klimatologisch overzicht van december 2015. Retrieved 4 januari, 2016, from <http://www.meteo.be/meteo/view/nl/23793066-December+2015.html>
- Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (en het gebruik van de openbare weg). (1975). Artikel 22bis. Verkeer in woonerven en in de erven.
- Koorey, G., Leckie, A., & Chesterman, R. (2013). Assessing the Environmental Capacity of Local Residential Streets.
- Kuo, F. E., Sullivan, W. C., Coley, R., & Brunson, L. (1998). Fertile Ground for Community: Inner-City Neighborhood Common Spaces. *American Journal of Community Psychology*, 26(6), 823-851.
- Kweon, B. S., Sullivan, W. C., & Wiley, A. R. (1998). Green Common Spaces and the Social Integration of Inner-City Older Adults. *Environment and Behavior*, 30(6), 832-858.
- Leuven klimaatneutraal 2030. (2016). Over Leuven klimaatneutraal. Retrieved 10 februari, 2016, from <http://www.leuvenklimaatneutraal.be/>
- Leven in Leuven. (2011, 28 april). Buurtcomité Koning Albertlaan vraag aandacht aan het stadsbestuur met bijzondere actie
- Loopmans, M. (2007). From SIF to City Fund: a new direction for urban policy in Flanders, Belgium. *Journal of Housing and the Built Environment*, 22(2), 215-225.
- Loopmans, M. (2010). Threatened or Empowered? The Impact of Neighbourhood Context on Community Involvement in Antwerp, Belgium. *Urban Affairs Review*, 45(6), 797-820.
- Loopmans, M., Leclercq, E., Newton, C., & Raemaekers, K. (2011). *Plannen voor mensen: handboek sociaal-ruimtelijke planning*. Antwerpen - Apeldoorn: Maklu.
- Lund, H. (2003). Testing the claims of new urbanism - Local access, pedestrian travel, and neighboring behaviors. [Article]. *Journal of the American Planning Association*, 69(4), 414-429.
- Maes, D. (2013). Meerdimensionale statistiek: Cursustekst.
- McGuirk, P. M., & O'Neill, P. (2010). Using questionnaires in qualitative human geography. In I. Hay (Ed.), *Qualitative research methods in human geography* (3 ed., pp. 191-216). Oxford: Oxford University Press.
- Obst, P., Smith, S. G., & Zinkiewicz, L. (2001). An exploration of sense of community, Part 3: Dimensions and predictors of psychological sense of community in geographical communities. *Journal of Community Psychology*, 30(1), 119-133.
- Oh, J. H. (2004). Race/ethnicity, homeownership, and neighborhood attachment. *Race and Society*, 7(2), 63-77.
- Ohmer, M. L. (2007). Citizen participation in neighborhood organizations and its relationship to volunteers' self- and collective efficacy and sense of community. *Social Work Research*, 31(2), 109-120.
- Overleg Buurtcomités Kessel-Lo. (2016). Overleg Buurtcomités Kessel-Lo. Retrieved 10 februari, 2016, from <http://www.buurtcomiteskessello.be/>
- Phillips, R., & Johns, J. (2012). *Fieldwork for human geography*. London: SAGE Publications Ltd.
- Sanders, P., Zuidgeest, M., & Geurs, K. (2015). Liveable streets in Hanoi: A principal component analysis. *Habitat International*, 49, 547-558.
- Schoofs, D., & Van Molle, L. (2003). *Licht, Lucht en Ruimte: Van ideaalbeeld tot pragmatisme: een eeuw stedenbouwkundig denken toegepast op de Antwerpse linker Schelde-oever*. KU Leuven, Niet gepubliceerde Licentiaatsthesis uitgegeven op e-thesis.net.
- Skjaeveland, O., & Garling, T. (1997). Effects of interactional space on neighbouring. *Journal of Environmental Psychology*, 17(3), 181-198.
- Smeyers, A. (1972a). *Kessel-Lo in oude prentkaarten*. Zaltbommel/Nederland: Europese Bibliotheek.
- Smeyers, A. (1972b). *Kessel-Lo in oude prentkaarten deel 2 (Vol. 2)*. Zaltbommel/Nederland: Europese Bibliotheek.

- Soenen, R. (2006). *Het kleine ontmoeten: over het sociale karakter van de stad*. Antwerpen: Garant, Antwerpen, 2006.
- Stad Leuven. (2011). Buurtcommittee Michotte. Retrieved 1 mei, 2016, from <http://www.leuven.be/info/vademecumdetail.jsp?key=13c4d723872726e6a7cbc45f75fd48602decd23431cfaaba5d617b6da414e325>
- Stad Leuven. (2013). Woonproject Matexi. Retrieved 12 februari, 2016, from <http://www.leuven.be/leven/stadsvernieuwing/centrale-werkplaatsen/wonen/woonproject-matexi/index.jsp>
- Stad Leuven. (2015a). Bevolkingsgegevens Leuven.
- Stad Leuven. (2015b). Leuven in cijfers. *Aantal inwoners*. Retrieved 8 februari, 2016, from <http://www.leuven.be/bestuur/leuven-in-cijfers/bevolking/aantal-inwoners/>
- Stad Leuven. (2015c). Overzicht aanleg Martelarenlaan/Spoordijk/Park Belle-Vue.
- Stad Leuven. (2016a). Circulatieplan. Retrieved 18 februari, 2016, from <http://www.leuven.be/leven/mobiliteit-openbare-werken/circulatieplan/>
- Stad Leuven. (2016b). Kom op voor je wijk: Leuvenaars maken de stad. In *Gebiedsgerichte werking* (Ed.). Leuven: Stad Leuven.
- Talen, E. (1999). Sense of Community and Neighbourhood Form: An Assessment of the Social Doctrine of New Urbanism. *Urban Studies*, 36(8), 1361-1379.
- Team buurtwerk stad Leuven, & Riso Vlaams-Brabant. (2012). *Thuis in de buurt, infobrochure Casablanca*. Leuven.
- Unger, D. G., & Wandersman, A. (1982). Neighboring in an Urban Environment. *American Journal of Community Psychology*, 10(5), 493-509.
- Unger, D. G., & Wandersman, A. (1983). Neighboring and its role in block organizations: An exploratory report. *American Journal of Community Psychology* 11(3), 291-300.
- Unger, D. G., & Wandersman, A. (1985). The Importance of Neighbors - The Social, Cognitive and Affective Components of Neighboring. *American Journal of Community Psychology*, 13(2), 139-169.
- United Nations. (2014). World's population increasingly urban with more than half living in urban areas. Retrieved 30 januari, 2016, from <https://www.un.org/development/desa/en/news/population/world-urbanization-prospects.html>
- Vanhaverbeke, W. (1997). *Het belang van de Vlaamse Ruit vanuit economisch perspectief* Maastricht: Netherlands Institute of Business Organization and Strategy Research
- Vansina, D. (2013). Ontwerp RUP's Tiensesteenweg: stad en voorstad, park, grootschalige kleinhandel Retrieved 13 februari, 2016 from http://www.leuven.be/binaries/presentatie_erfgoed_tiensesteenweg_tcm16-65106.pdf
- Vectris. (2015). Verkeerscirculatieplan Kessel-Lo, *Synthesekaart bestaande telgegevens (ochtendspits)*. Leuven: Vectris.
- Vectris. (2016). Masterplan publieke ruimte Centrale Werkplaatsen. Retrieved 12 februari, 2016, from http://www.vectris.be/index.php?main_cat=3&sub_cat=236&referentiefiche=23
- Vlaamse Overheid. (2011). *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*.
- Vlaamse Overheid - AWW & LNE. (2011). Strategische geluidsbelastingskaart - belangrijke en aanvullende wegen - Lden - contouren. Beschikbaar op Geopunt Vlaanderen. Brussel: Vlaamse Overheid - LNE.
- VZW Stedelijk jeugdwerk Leuven. (2016). Speelstraten 2016. Retrieved 26 april, 2016, from <http://www.mijnleuven.be/ouders/artikel/speelstraten-2016>

8. Bijlagen

Bijlage 1: aankondigingsbrief

Beste bewoner,

Mijn naam is Anton Esser. Ik ben masterstudent geografie aan de KU Leuven. Momenteel ben ik bezig met mijn masterthesis. Het onderwerp is buurtleven en hoe dit verbeterd kan worden.

Studies hebben aangetoond dat de publieke ruimte een belangrijke invloed uitoefent op het sociale leven. In mijn onderzoek zal ik dit voor een specifiek deel van de publieke ruimte onderzoeken, namelijk de straat. |

Uw straat werd geselecteerd als deel van het onderzoeksgebied.

Gedurende de maand november zal ik observaties uitvoeren in uw straat. Verder zal ik ook van deur tot deur gaan met een kleine enquête bestaande uit 13 vragen. Er zal gepeild worden naar de activiteiten die plaatsvinden in de straat, de mate van sociale interactie en hoe goed bewoners elkaar kennen. Dit zal minder dan 10 minuten duren. Ik hoop dat u hier tijd voor kan vrijmaken. De resultaten kunnen helpen de buurt en het buurtleven in het algemeen te verbeteren.

Om zoveel mogelijk mensen te bereiken zal ik op verschillende momenten in de straat aanwezig zijn. Als u graag hebt dat ik op een specifiek moment langskom kan u mij bereiken via volgend e-mailadres: anton.esser@student.kuleuven.be of op het GSM-nummer 0476 34 52 25.

Het spreekt voor zich dat de resultaten anoniem verwerkt worden en dat de informatie die u meegeeft niet wordt doorgegeven aan derden. Uw privacy zal worden gerespecteerd.

Dank bij voorbaat,

Anton Esser
Masterstudent geografie, KU Leuven

KU LEUVEN

Studies hebben aangetoond dat de publieke ruimte een belangrijke invloed uitoefent op het sociale leven. Voor mijn thesis zal ik dit voor een specifiek deel van de publieke ruimte onderzoeken, namelijk de straat. Uw straat werd geselecteerd als deel van het onderzoeksgebied.

In volgende enquête zal gepeild worden naar de activiteiten die plaatsvinden in uw straat, de mate van sociale interactie en hoe goed bewoners elkaar kennen. De enquête bevat 15 vragen en zal minder dan 10 minuten duren. Met het invullen helpt u mij een grote stap verder met mijn thesis die onderzoek doet naar straatleven en hoe dit verbeterd kan worden. De resultaten kunnen helpen de buurt en het buurtleven in het algemeen te verbeteren.

Het spreekt voor zich dat de resultaten anoniem verwerkt worden en dat de informatie die u meegeeft niet wordt doorgegeven aan derden. Uw privacy zal worden gerespecteerd. Indien u vragen niet wenst in te vullen kunt u deze open laten. Alle antwoorden worden anoniem verwerkt.

Straat:

nr.: _____

Datum: ____/____/____

1. Kent u mensen uit uw straat van gezicht?
☐ Ja
☐ Nee ga verder naar vraag 8
2. Van hoeveel mensen die in uw straat wonen kent u de naam? Voornaam is voldoende. Kan u aanduiden op de het grondplan achteraan de enquête waar deze (ongeveer) wonen?

☐ Geen	☐ 7-9
☐ 1-3	☐ 10-12
☐ 4-6	☐ >12
3. Met hoeveel personen uit uw straat heeft u de afgelopen week een praatje gemaakt?

☐ Geen	☐ 5-6
☐ 1-2	☐ > 6
☐ 3-4	
4. Komt u wel eens bij bewoners uit uw straat over de vloer of komen er wel eens bewoners bij u over de vloer?
☐ Ja
☐ Nee
5. Heeft u al eens dingen uitgeleend aan burens of bewoners uit uw straat of hebt u wel eens dingen geleend van anderen uit uw straat?
☐ Ja
☐ Nee
6. Woont er iemand in uw straat waarmee u persoonlijke zaken kan bespreken?
☐ Ja
☐ Ja, meerdere mensen Aantal: _____
☐ Nee
7. Zijn er mensen in uw straat waarmee u al eens iets doet? Op café gaan, uitstap, samen iets doen, sporten, ...
☐ Ja
☐ Ja, meerdere mensen Aantal: _____

- ☐ Nee
8. Wonen er vrienden van u in uw straat?
- ☐ Geen ☐ 3
☐ 1 ☐ 4
☐ 2 ☐ > 4
9. Heeft u last van verkeerslawaaï wanneer u een gesprek voert buiten op straat?
- ☐ Ja, altijd
☐ Ja, vooral tijdens het spitsuur (druk verkeer)
☐ Nee, ik heb geen last van verkeerslawaaï
10. Worden er al eens activiteiten in uw straat georganiseerd? Ik denk aan een speelstraat of buurtfeest.
- ☐ Ja
☐ Speelstraat
☐ Buurtfeest
☐ Andere: _____
- ☐ Nee ga verder naar vraag 14
11. Neemt u deel aan deze activiteiten?
- ☐ Ja, altijd
☐ Wanneer ik tijd heb
☐ Nee ga verder naar vraag 14
12. Heeft u het gevoel dat de activiteiten de bewoners dichterbij elkaar brengen?
- ☐ Ja
☐ Nee
13. Weet u door wie deze activiteiten georganiseerd worden?
- ☐ Ja, door _____
☐ Nee
14. Volgende vraag gaat na hoe vaak u volgende activiteiten uitvoert in uw straat.
- Kruis hiertoe de juiste kolom aan.
 - Arceer op het grondplan achteraan het gebied dat u gebruikt wanneer u activiteit 1 t.e.m. 4 uitvoert. Gebruik de cijfers om duidelijk te maken over welke activiteit het gaat.

Gelieve te vermelden als er zaken buiten het plan vallen. Gebruik hiervoor de witruimte onder de tabel

		Dagelijks	Meerder e keren per week	Een keer per week	Een keer per maand	Enkele keren per jaar	Nooit of n.v.t.
1	Babbeltje met andere bewoner						
2	Buurtwinkel bezoeken						
3	Op de kinderen letten wanneer ze op straat spelen						
4	Buiten zitten						
5	Huisdier uitlaten						
6	Joggen						
7	Auto wassen						
8	Auto/fiets repareren of onderhoud						
9	Onderhoud gevel, stoep, voortuin,...						

10	Andere (vul aan):						
----	-------------------	--	--	--	--	--	--

15. Zijn er dingen die u wil toevoegen over het leven in uw straat?

Algemene informatie bewoner

Geslacht:

- ☐ Vrouw
☐ Man

1. In welk jaar bent u geboren? _____
2. Sinds welk jaar woont u in uw straat? _____
3. Woont u
 - ☐ Met meerdere mensen samen? Totaal aantal: _____
 - ☐ Alleen? Ga verder naar vraag 5
4. Hebt u inwonende kinderen (jonger dan 18 jaar)?
 - ☐ Nee
 - ☐ Ja Aantal: _____
 - ☐ Ja, maar niet altijd (gescheiden ouders, internaat,...) Aantal: _____
5. Bent u
 - ☐ Eigenaar van uw woning
 - ☐ Huurder
6. Wat is het hoogste diploma dat u hebt behaald?
 - ☐ Geen diploma
 - ☐ Lager onderwijs
 - ☐ Middelbaar onderwijs
 - ☐ Hoger onderwijs
7. Oefent u momenteel een beroep uit?
 - ☐ Ja, voltijds
 - ☐ Ja, deeltijds
 - ☐ Nee
8. In welke categorie ligt het totale netto maandelijks inkomen van uw hele gezin?
 - ☐ Minder dan 500 euro per maand
 - ☐ 500-1000 euro per maand
 - ☐ 1000-2000 euro per maand
 - ☐ 2000-4000 euro per maand
 - ☐ 4000-6000 euro per maand
 - ☐ Meer dan 6000 euro per maand
 - ☐ Weet het niet

Van harte bedankt!

Bijlage 3: variantie analyse sociaal contact

Levene's Test of Equality of Error Variances^a

Dependent Variable: Mate van sociaal contact

F	df1	df2	Sig.
1,015	237	26	,511

Tests the null hypothesis that the error variance of the dependent variable is equal across groups.

a. Design: Intercept + Verkeersintensiteit_24u + Woningbezit + Deelname_buurtc + Inkomen_ind + Levensfase + Klassen_residentietijd_6 + Diploma_ind + Geslacht

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: Mate van sociaal contact

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Corrected Model	27550,320 ^a	24	1147,930	8,296	,000
Intercept	28946,876	1	28946,876	209,198	,000
Verkeersintensiteit_24u	3185,894	7	455,128	3,289	,002
Woningbezit	1249,261	1	1249,261	9,028	,003
Deelname_buurtc	5247,537	3	1749,179	12,641	,000
Inkomen_ind	1066,307	3	355,436	2,569	,055
Levensfase	1068,410	3	356,137	2,574	,055
Klassen_residentietijd_6	1412,215	5	282,443	2,041	,074
Diploma_ind	77,298	1	77,298	,559	,456
Geslacht	116,641	1	116,641	,843	,359
Error	33070,555	239	138,371		
Total	333073,000	264			
Corrected Total	60620,875	263			

a. R Squared = ,454 (Adjusted R Squared = ,400)

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Standardized Residual for Sociale interactie Zscore	,026	264	,200*	,996	264	,679

*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

Bijlage 4: variantie analyse netwerk

Levene's Test of Equality of Error Variances^a

Dependent Variable: Grootte van het netwerk

F	df1	df2	Sig.
1,450	233	41	,077

Tests the null hypothesis that the error variance of the dependent variable is equal across groups.

a. Design: Intercept + Verkeersintensiteit_24u +
Klassen_residentietijd_6 + Deelname_buurtc +
Levensfase + Geslacht + Inkomen_ind

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: Grootte van het netwerk

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Corrected Model	241,110 ^a	22	10,960	9,156	,000
Intercept	656,176	1	656,176	548,193	,000
Verkeersintensiteit_24u	32,255	7	4,608	3,850	,001
Klassen_residentietijd_6	25,973	5	5,195	4,340	,001
Deelname_buurtc	50,074	3	16,691	13,944	,000
Levensfase	7,231	3	2,410	2,014	,113
Geslacht	7,027	1	7,027	5,870	,016
Inkomen_ind	8,714	3	2,905	2,427	,066
Error	301,639	252	1,197		
Total	6116,000	275			
Corrected Total	542,749	274			

a. R Squared = ,444 (Adjusted R Squared = ,396)

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Standardized Residual for Netwerk	,078	276	,000	,984	276	,004

a. Lilliefors Significance Correction

Bijlage 5: variantie analyse vriendenkring

Levene's Test of Equality of Error Variances^a

Dependent Variable: Grootte van de vriendenkring

F	df1	df2	Sig.
1,088	220	25	,421

Tests the null hypothesis that the error variance of the dependent variable is equal across groups.

a. Design: Intercept + Verkeersintensiteit_24u + Buurtc_deelname + Residentietijd_klassen + Geslacht + Inkomen_ind + Diploma_ind + Levensfase + Woningbezit

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: Grootte van de vriendenkring

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Corrected Model	2895,038 ^a	23	125,871	7,498	,000
Intercept	2820,271	1	2820,271	168,009	,000
Verkeersintensiteit_24u	365,240	7	52,177	3,108	,004
Buurtc_deelname	622,844	2	311,422	18,552	,000
Residentietijd_klassen	112,360	5	22,472	1,339	,249
Geslacht	110,626	1	110,626	6,590	,011
Inkomen_ind	201,100	3	67,033	3,993	,009
Diploma_ind	12,737	1	12,737	,759	,385
Levensfase	52,419	3	17,473	1,041	,375
Woningbezit	45,007	1	45,007	2,681	,103
Error	3726,592	222	16,786		
Total	19895,000	246			
Corrected Total	6621,630	245			

a. R Squared = ,437 (Adjusted R Squared = ,379)

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Standardized Residual for Vriendenkring	,054	246	,075	,983	246	,005

a. Lilliefors Significance Correction

