

2017

Het effect van het wegvallen van het studentenreisproduct op de mobiliteit van studenten



Naam: Rard Claessen

Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen

Rijksuniversiteit Groningen

Begeleiders: dr. L.B. Meijering & dr. Ir. S.G.

Weitkamp

Studentnummer: S2054280

23-1-2017

Samenvatting

Als studenten beginnen met studeren hebben ze recht op het studentenreisproduct. Ze krijgen de keuze tussen een week- of een weekendabonnement en aan de hand van dit abonnement kunnen ze gedurende vrijwel het gehele jaar doordeweeks of in de weekenden gratis gebruik maken van het openbaar vervoer. De overige dagen reizen ze met 40% korting. De beschikbaarheid van het studentenreisproduct zorgt, samen met de structurele verplaatsingen van veel studenten met het openbaar vervoer, voor het ontstaan van gewoontes. Na uiterlijk 5 jaar verloopt het reisproduct van de studenten, maar niet alle studenten zijn tegen die tijd afgestudeerd. Dit roept de vraag op hoe studenten omgaan met het breken van deze gewoonte. De hoofdvraag van dit onderzoek luidt dan ook: *“Welke afwegingen spelen een rol bij de mobiliteitskeuze van studenten na het vervallen van het studentenreisproduct?”*. Dit is onderzocht door te kijken naar het reisgedrag, de mobiliteitskeuze en de ervaringen die studenten op deze gebieden opdoen na het wegvallen van het studentenreisproduct. Er is gekeken naar de verschillen en overeenkomsten tussen de situatie voor en na het wegvallen, en vervolgens is er onderzocht welke invloed dit heeft op de te maken afwegingen voorafgaand aan een mobiliteitskeuze. Ook is er gekeken naar het gewoontegedrag van de respondenten en de ervaringen van de respondenten omtrent het breken met deze gewoonte. De data is verworven doormiddel van acht semigestructureerde interviews. De resultaten laten zien dat er in de gemaakte afwegingen weinig veranderde, behalve het belang van ‘geld’. Dit werd vertaald in een sterke afname van de reisfrequentie en een meer lokaal geconcentreerd reisgedrag. Het belang van de fiets kwam sterk naar voren. In de eerste plaats door het actieve gebruik van de fiets ten tijde van de beschikbaarheid van het studentenreisproduct, en in de tweede plaats door het feit dat het voor de respondenten na het wegvallen van het studentenreisproduct minder aantrekkelijk werd om over te stappen op het gebruik van het openbaar vervoer. Om deze reden werd er nog minder afgeweken van de vaste mobiliteitskeuze voor de fiets. Tevens werd bevonden dat de meerderheid van de respondenten het feitelijk breken met hun gewoontegedrag, niet zodanig als het breken met een gewoonte ervoer.

Inhoud

Samenvatting.....	1
1. Inleiding.....	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Doelstelling en hoofdvraag.....	4
2. Theoretisch kader.....	5
2.1 Mobiliteitskeuze en gewoontegedrag.....	5
2.2 Conceptueel model	7
3. Methodologie	8
3.1 Methode.....	8
3.2 Doelgroep	8
3.3 Ethiek.....	10
3.4 Dataverzameling.....	10
3.5 Data-analyse.....	10
3.6 Reflectie dataverzameling en analyse.....	11
4. Resultaten.....	12
4.1 Reisgedrag, mobiliteitskeuze en de afwegingen die hierbij komen kijken, met studentenreisproduct.....	12
4.2 Reisgedrag, mobiliteitskeuze en de afwegingen die hierbij komen kijken, zonder studentenreisproduct.....	13
4.3 Gewoontegedrag en ervaring wegvallen studentenreisproduct	14
5. Discussie	15
6. Conclusie en aanbevelingen.....	16
6.1 Conclusie	16
6.2 Aanbevelingen.....	16
Literatuurlijst	17
Interviewgide.....	19

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Bij het verkrijgen van het studentenreisproduct kan er door de studenten gekozen worden voor een week- of weekendabonnement. In het geval van een weekabonnement reist een student van maandag tot en met vrijdag gratis en in het weekend met veertig procent korting. In het geval van een weekendabonnement reist een student vanaf vrijdagmiddag 12:00 tot en met zondag gratis, en de rest van de week met veertig procent korting. Studenten hebben gemiddeld genomen vijf jaar recht op het studentenreisproduct (Ministerie van OCW, 2016).

Toen in 1991 de OV-studentenkaart werd geïntroduceerd verdubbelde het aantal studenten dat in de ochtendspits gebruik maakte van het openbaar vervoer. Het percentage studenten, op het totale aantal reizigers, bedroeg al vrij snel na de invoering ruim 30% in de ochtendspits. Onderzoek toonde aan dat dit niet was omdat studenten meer moesten reizen, maar simpelweg omdat het gebruik van het openbaar vervoer gratis was geworden (CROW, 2015). De mate waarin studenten het openbaar vervoer gebruiken is ten opzichte van de jaren 70 verdubbeld en het gebruik van de fiets, voorheen het voornaamste vervoersmiddel, is tegelijkertijd sterk afgenomen (Geilenkirchen et al., 2010). Experimenten met het gratis of goedkoper maken van openbaar vervoer hebben in het verleden al aangetoond dat dit ten koste gaat van het gebruik van andere vervoersmiddelen (Geilenkirchen et al., 2010). Studenten vormen, samen met scholieren, in de spits inmiddels gemiddeld tussen de 35% en 70% van de reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer. In Nederland worden er op jaarbasis 22 miljard reizigerskilometers afgelegd met het openbaar vervoer. Meer dan een derde van die mobiliteit, ruim 7 miljard kilometer, is verbonden aan de reisvoorziening van studenten (Ministerie van OCW, 2015). Al deze reizigerskilometers met het studentenreisproduct worden niet alleen gemaakt met het daarvoor bedoelde motief, onderwijs. Van de gereisde kilometers met de OV-studentenkaart is 66% studie-gerelateerd. De overige 34% zijn reizigerskilometers met als voornaamste motieven werk en vrijetijdsbesteding (Ministerie van OCW, 2015). Ander onderzoek geeft zelfs aan dat het studie-gerelateerde aandeel in dit OV-gebruik onder de 50% ligt (CROW, 2015). Dit toont aan dat er door studenten in alle vormen van dagelijks vervoer veel gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer en het studentenreisproduct. Harms (2008) suggereert zelfs een bepaalde afhankelijkheid van het ov-gebruik voor studenten. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer, aan de hand van de huidige opzet van het studentenreisproduct en de gratis kilometers, lijkt in sterke mate de mobiliteitskeuze van studenten te beïnvloeden (Beter Benutten, 2014). Onderzoek naar reisgedrag in het algemeen heeft aangetoond dat de mobiliteitskeuze al snel een gewoonte wordt en gewoontes, en daarmee het gewoontegedrag, beïnvloeden in sterke mate de mobiliteitskeuze van reizigers (Aarts & Dijksterhuis, 2000; Tiemeijer, Thomas and Prast, 2009). Deze, deels door het studentenreisproduct gecreëerde, gewoonte kan resulteren in een bepaalde afhankelijkheid en roept de vraag op wat er met de mobiliteit van studenten gebeurt wanneer dit studentenreisproduct wegvalt. Gemiddeld kan een student immers maar vijf jaar gratis, of met korting, reizen met het reisproduct (Ministerie van OCW, 2016). Wanneer de beschikbaarheid van het studentenreisproduct jarenlang de mobiliteitskeuze van studenten beïnvloedt, zal het wegvallen hiervan ook een uitwerking hebben op de mobiliteitskeuze en het gewoontegedrag daaromtrent. Het breken met dergelijke gewoontes blijkt door deze ontstane verbinding doorgaans relatief moeilijk, maar het onderzoek van Bamberg et al. (2003) suggereert ook dat de gewoonte om voor een bepaald vervoersmiddel te kiezen enkel behouden blijft wanneer de context relatief gelijk blijft. Bij een plotselinge, noodgedwongen, prijswijziging is dit niet het geval en dit kan zorgen voor een andere houding ten opzichte van de mobiliteitskeuze (Bamberg et al., 2003). Het wegvallen van het studentenreisproduct is te interpreteren als een dergelijke abrupte prijswijziging.

Er is niet veel onderzoek gedaan naar de mobiliteitskeuze van studenten. Onderzoek naar mobiliteitskeuzes richt zich van origine namelijk vooral op het woon-werkverkeer (Steegman, 2016). De sociaaleconomische kenmerken van 'werkenden' komen over het algemeen echter niet overeen met die van studenten. Daar waar er normaal een positief verband te leggen is tussen het (hoge) opleidingsniveau en inkomen van reizigers (Hendriksen et al., 2010), gaat dat bij studenten, gezien het gemiddeld lage inkomen, niet op. Er is onderzoek gedaan naar het reisgedrag van studenten wanneer zij naar het buitenland gaan (Gallarzo & Saura, 2006; Michael et al., 2003), en naar het reisgedrag van studenten bij de beschikbaarheid van het studentenreisproduct of gratis openbaar vervoer (CROW, 2015; Geilenkirchen et al., 2010; Harms, 2008; Ministerie van OCW, 2015), maar niet naar het reisgedrag en de mobiliteitskeuze bij het vervallen van het recht op het studentenreisproduct. Dat biedt daarom binnen de wetenschappelijke literatuur ruimte voor dit onderzoek.

1.2 Doelstelling en hoofdvraag

De doelstelling van deze thesis is om te onderzoeken wat er gebeurt wanneer een student geen gebruik meer kan maken van het studentenreisproduct, waarmee dus het gratis reizen of het reizen met korting komt te vervallen. In dit onderzoek staat daarom de volgende vraag centraal:

“Welke afwegingen spelen een rol bij de mobiliteitskeuze van studenten na het vervallen van het studentenreisproduct?”

Om deze hoofdvraag te beantwoorden zal er gewerkt worden aan de hand van de volgende deelvragen:

1. Hoe zag het reisgedrag van studenten eruit toen ze nog wel de beschikking hadden over het studentenreisproduct?
2. Hoe ziet het reisgedrag van studenten nu ze geen beschikking meer hebben over het studentenreisproduct?
3. Wat verandert er in de afwegingen die worden gemaakt bij de keuze voor een bepaalde reis of een bepaald vervoersmiddel?
4. In hoeverre beïnvloedt het wegvallen van het studentenreisproduct het gewoontegedrag van studenten?

2. Theoretisch kader

2.1 Mobiliteitskeuze en gewoontegedrag

Gezien de grote hoeveelheid verschillende gebruiken en definities van het begrip mobiliteit is het van belang af te bakenen wat er binnen deze thesis met mobiliteit wordt bedoeld. Mobiliteit kan, overeenkomstig met de definitie van Harms (2008), opgevat worden als de dagelijkse verplaatsingen van studenten in Nederland. De motieven voor deze verplaatsingen kunnen variëren werk en studiegerelateerde zaken tot verplaatsingen in het teken van sociale interactie en toerisme. Dit reisgedrag is slechts relevant binnen Nederland, aangezien de geldigheid van het studentenreisproduct zich beperkt tot binnen de landsgrenzen. Mobiliteit wordt voorafgegaan door een mobiliteitskeuze. Hieronder wordt verstaan: de keuze voor een zekere manier van verplaatsen om zo tot een bepaald doel te komen (Bamberg et al., 2003). Uit onderzoek blijkt dat de keuze voor een bepaald vervoersmiddel in eerste instantie vooral een rationele beslissing is, door bijvoorbeeld te kijken naar de prijs en tijdsduur van een verplaatsing aan de hand van het gekozen vervoersmiddel (Bamberg et al., 2003). De rationaliteit van dit keuzegedrag is echter relatief. Timmermans (2015) stelt dat vaak niet alle alternatieven rationeel worden overwogen, maar beslissingen ook worden gemaakt vanuit gemak en emotie. Dit vertaalt zich naar een bepaalde vorm van tevredenheid, op bijvoorbeeld het gebied van gemak, kosten en snelheid Gorter et al. (2000). Dit is te koppelen aan het concept van bounded rationality; de zoektocht naar een geschikte vervoerswijze wordt gestopt bij de eerste tevredenstelling. Er wordt niet rationeel gezocht naar het beste alternatief, maar de zoektocht wordt gestopt bij het eerste alternatief dat min of meer aan de wens voldoet (Steggman, 2016). Wanneer de mobiliteitskeuze, om een bepaald reisdoel te bereiken, eenmaal is gemaakt zal hier niet snel van worden afgeweken, het wordt een gewoonte (Aarts & Dijksterhuis, 2000). Dergelijke verplaatsingen worden al snel routinematige, automatisch uitgevoerde, handelingen. Op het gebied van verkeer en vervoer gaat het namelijk vaak om terugkerende verplaatsingen. Wanneer zulke verplaatsingen zich voordoen zonder dat er bewust over nagedacht wordt, is dit verplaatsingsgedrag een gewoonte geworden (Verplanken et al., 1997; Aarts & Dijksterhuis, 2000). Wanneer deze gewoonte eenmaal is ontstaan wordt deze moeilijk doorbroken. Als mensen in gewoontes vervallen zijn ze namelijk minder toegankelijk voor nieuwe informatie of alternatieven (Jager, 2003). Gewoontegedrag binnen mobiliteitskeuzes en reisgedrag is een veelvuldig terugkerend onderwerp binnen wetenschappelijk onderzoek (KiM, 2014), maar is voor zover is gebleken uit mijn literatuuronderzoek nog nooit specifiek voor studenten onderzocht. Het doorbreken van gewoontegedrag is moeilijk, maar gebeurt bijvoorbeeld wel aan de hand van een veranderende context (Schäfer, 2012). Dit noemt men discontinuïteit; 'een gebeurtenis die de context zodanig verandert dat vaste patronen of routines worden doorbroken'. Er zijn drie vormen van discontinuïteit, of te wel mogelijke oorzaken van een veranderende context (Schäfer, 2012). Te weten:

1. Beleidsmaatregelen van de overheid. Regels, voorzieningen, mogelijkheden en beperkingen die de overheid stelt beïnvloeden sterk de keuzes die mensen maken (Schäfer, 2012). Het studentenreisproduct is een voorziening die de overheid aan studenten biedt, waardoor de mogelijkheid tot voordelig reizen zich voordoet. Het effect van de beschikbaarheid van deze voorziening, op het reisgedrag van die studenten, was gelijk merkbaar door de verdubbeling van het aantal studenten in het openbaar vervoer (CROW, 2015).
2. Onvoorziene, onvoorspelbare en ongewilde gebeurtenissen. Hierbij kan als voorbeeld genomen worden de vulkaanuitbarsting in IJsland die het vliegverkeer internationaal wist te verstoren (Schäfer, 2012).
3. Individuele levensgebeurtenissen die mensen tot andere inzichten en heroverweging van gewoontes kunnen brengen. Onder deze individuele levensgebeurtenissen kunnen

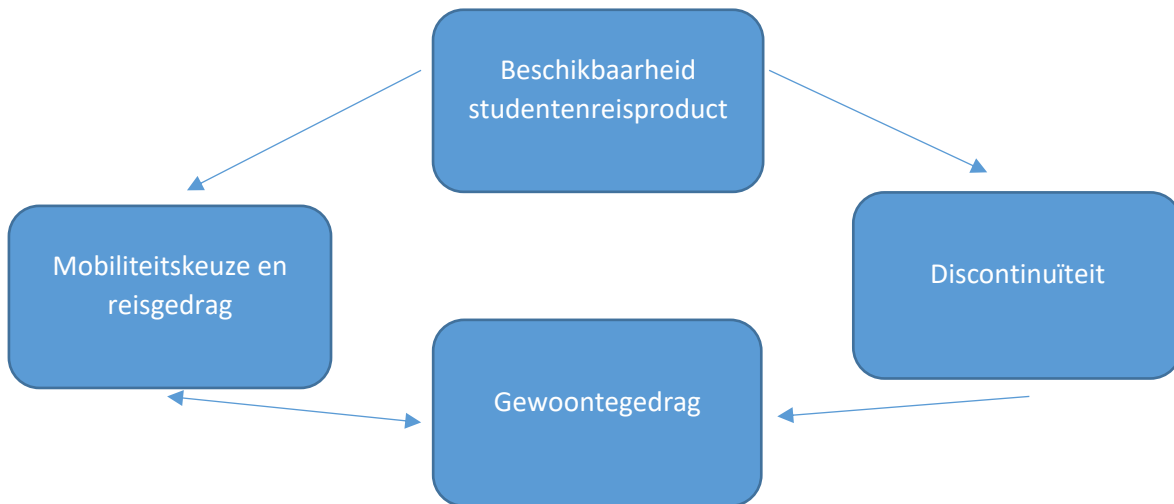
wijzigingen op het gebied van relaties, werk, gezondheid en de woonsituatie worden geschaard (Schäfer, 2012).

In het geval van het wegvallen van het studentenreisproduct is er sprake van een wijziging op het gebied van de persoonsgebonden mogelijkheden en voorzieningen vanuit de overheid. Dit is de vorm van discontinuïteit die in dit onderzoek de grootste invloed heeft op het gewoontegedrag met betrekking tot de mobiliteitskeuze van studenten (Schäfer, 2012). Deze vorm van discontinuïteit is in feite een prijswijziging in de kosten van het openbaar vervoer voor de student. Deze prijswijziging, veroorzaakt door het wegvallen van het studentenreisproduct kan het gewoontegedrag, en daarmee reisgedrag, van personen kan beïnvloeden (Schäfer, 2012; Bamberg et al., 2003; Geilenkirchen et al., 2010). Naar deze specifieke vorm van discontinuïteit, het effect van prijswijzigingen binnen het openbaar vervoer, is onderzoek gedaan (Geilenkirchen et al., 2010; Bamberg et al., 2003). Wanneer er prijsveranderingen plaatsvinden binnen het openbaar vervoer, spelen er verschillende factoren een rol bij het beoordelen van de invloed van deze veranderingen op het reisgedrag van reizigers. De voornaamste factoren zijn verplaatsingsmotief, inkomen, de beschikbaarheid, prijs en kwaliteit van alternatieven en de omgang en richting van de prijsverandering (Geilenkirchen et al., 2010). Prijsveranderingen hebben een grotere invloed op het reizen met een recreatief of sociaal motief dan op het reizen vanuit een zakelijk of studie-gerelateerd oogpunt. Dit heeft te maken met de noodzakelijkheid van dergelijk verkeer. Het duurder worden van een bepaald reisproduct zal eerder de reiziger met een relatief lager besteedbaar inkomen afschrikken. Hoe hoger het inkomen van een reiziger is, hoe lager de prijsgevoeligheid van zijn of haar reisgedrag en vice versa (Geilenkirchen et al., 2010). Aangezien studenten over het algemeen een relatief laag inkomen hebben is te verwachten dat de stijging van de kosten van het openbaar vervoer, na het vervallen van het studentenreisproduct, een belangrijke rol zal spelen in de vervoerskeuze.

Naast deze vorm van discontinuïteit, die kan zorgen voor een permanente breuk met het gewoontegedrag, zijn er ook andere vormen van discontinuïteit die, zij het eenmalig, een gewoonte binnen de mobiliteitskeuze kunnen doorbreken. Harms (2008) toonde aan dat binnen een groep mensen die het woon-werkverkeer vanuit gewoonte per fiets deden, ruim een kwart aangaf dat regen het grootste probleem was, en de voornaamste reden was om op zo'n moment toch voor een ander vervoersmiddel te kiezen. De regen is dan te zien als een vorm van discontinuïteit die Schäfer (2012) beschreef als onvoorzien, onvoorspelbaar en met name, ongewild.

2.2 Conceptueel model

Dit model kijkt naar de beschikbaarheid van het studentenreisproduct en het effect hiervan op de andere 'schakels'. Aan de hand van dit model zal er gekeken worden naar de verschillende afwegingen die een student maakt, op het gebied van mobiliteit, bij een wijziging binnen één of meerdere schakels, wat resulteert in het breken met het gewoontegedrag. De beschikbaarheid van het studentenreisproduct is in dit model multi-interpretabel, deze beschikbaarheid kan er wel of niet zijn. Wanneer de beschikbaarheid er is, beïnvloedt deze het reisgedrag en de mobiliteitskeuze van studenten (Harms, 2008; Beter Benutten, 2014). Dit vertaalt zich naar het verworven van een gewoonte en beïnvloedt zo het gewoontegedrag (Aarts & Dijksterhuis, 2000). Wanneer de beschikbaarheid is vervallen brengt dit een prijswijziging met zich mee, dit is een vorm van discontinuïteit. Discontinuïteit beïnvloedt het gewoontegedrag (Bamberg et al., 2003, Geilenkirchen et al., 2010). Mobiliteitskeuzes binnen het reisgedrag verworven snel tot een gewoonte, en beïnvloeden zo dus het gewoontegedrag, maar andersom beïnvloedt deze gewoonte in het vervolg ook de toekomstige mobiliteitskeuze (Aarts & Dijksterhuis, 2000), daarom wijst die pijl twee kanten op.



Figuur 1. Conceptueel model

3. Methodologie

3.1 Methode

In dit onderzoek is er gebruik gemaakt van een kwalitatieve onderzoeksmethode. Aan de hand van semigestructureerde interviews is gepoogd de onderzoeksvragen naar volledigheid te beantwoorden. Kwalitatief onderzoek, aan de hand van semigestructureerde interviews, leent zich uitstekend voor het onderzoeken van de afwegingen en ervaringen van respondenten (Clifford et al., 2010), die een rol spelen voor en na het wegvallen van het studentenreisproduct. De 'leegte' binnen dit onderzoeksgebied kan aan de hand van onder andere de gedragingen en de verschillende afwegingen van respondenten worden gevuld (Steezman, 2016). Mening en ervaringen van een individu komen bij deze manier van onderzoeken het best naar voren, aangezien deze complex en sterk persoonsgebonden kunnen zijn (Clifford et al., 2010). Kwantitatieve dataverzameling, met als doel om objectief iets over een grotere populatie te kunnen stellen door onder meer te generaliseren, leent zich hier niet voor, daar er niet genoeg ruimte is voor verdieping in de persoonlijke inbreng vanuit de respondent (Clifford et al., 2010). Omdat het een verkennend onderzoek is, gebaseerd op de individuele afwegingen en ervaringen van studenten, is deze kwalitatieve onderzoeksmethode de beste keuze (Steezman, 2016).

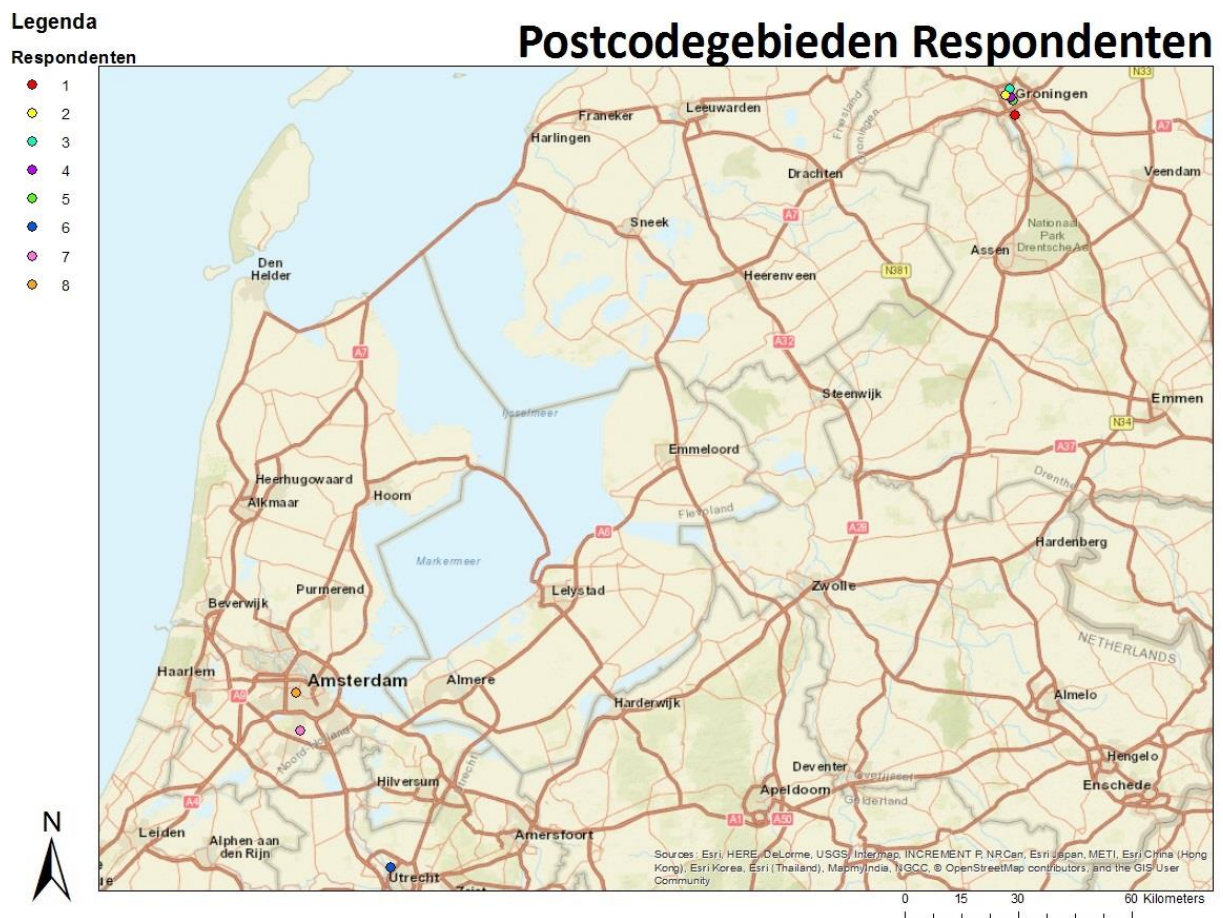
Bijkomstig met deze onderzoeksmethode is dat er niet gegeneraliseerd kan worden, en er geen conclusies kunnen worden getrokken over de gehele populatie (Clifford et al., 2010). Wel is het aannemelijk dat de opgedane waarnemingen ook binnen andere vergelijkbare groepen een rol spelen, dit kan een basis leggen voor vergelijkend onderzoek en/of vervolgonderzoek (Clifford et al., 2010). Verder is het bij het gebruik van deze methode van belang te waken voor sturende vragen, subjectiviteit en interpreteerbaarheid (Clifford et al., 2010). Dit is gedaan door zoveel mogelijk te werken aan de hand van objectieve, open vragen. In de stijl van een semigestructureerd interview zijn de interviews niet aan de hand van bepaalde, directe onderzoeksvragen afgenomen, maar zijn de verschillende onderwerpen in volgorde besproken, om zo de participant binnen elk onderwerp zoveel mogelijk ruimte te geven (Flowerdew & Martin, 2005).

3.2 Doelgroep

De specifieke doelgroep bestaat uit studenten die hun studentenreisproduct recent zijn kwijtgeraakt, maar nog steeds studeren en zo in theorie deels nog voor dezelfde mobiliteitskeuzes staan als voorheen. Alle respondenten hebben in Groningen gestudeerd of studeren in Groningen, maar velen geven aan zowel met het studentenreisproduct als in het heden relatief veel heen en weer te hebben gereisd naar steden in de Randstad of andersom. Een kort inzicht in het profiel van de respondenten is te vinden in *Figuur 2*. Om een beeld te geven van de respondenten, en daarmee mogelijk ook enkele keuzes of gedragingen te kunnen verklaren, is in *Figuur 3* aan de hand van postcodes ook in kaart gebracht waar de respondenten woonachtig zijn.

Respondent	Woonplaats	Leeftijd	Aantal jaar zonder studentenreisproduct	Voornaamste gebruik studentenreisproduct	Treingebruik per maand: Verleden vs heden	
					>2	<1
1	Groningen	24	1	Trein Groningen – Amsterdam/Utrecht	>2	<1
2	Groningen	23	1	Trein Groningen – Assen	>10	<2
3	Groningen	24	2	Trein Groningen – Utrecht/Amsterdam, OV binnen de stad Groningen	>1	<1
4	Groningen	23	1.5	Bus Groningen – Heerenveen, Trein Groningen - Amsterdam	1	<1
5	Groningen	25	2	Bus/trein – Heerenveen/Wolvega, OV binnen de stad Groningen	-	-
6	Utrecht	26	2	Trein Groningen – Utrecht/Amsterdam	>2	<2
7	Amstelveen	25	2	Trein Groningen – Amsterdam - Utrecht, OV binnen Amsterdam/Amstelveen	>3	<1
8	Amsterdam	24	1	Trein Groningen - Amsterdam	>2	<1

Figuur 2. Profiel respondenten



Figuur 3. Locatie respondenten

3.3 Ethiek

Met het gegeven dat de participanten van het interview allen studenten zonder het recht op het studentenreisproduct zijn, net als de onderzoeker, is het van belang de validiteit en betrouwbaarheid extra in acht te houden. Het zijn van een 'insider' binnen het eigen kwalitatieve onderzoek kan namelijk de neutraliteit in gevaar brengen door een grotere kans op vooringenomenheid. Deze mogelijke vooringenomenheid van de onderzoeker, kan het onderzoek vooraf al een bepaalde kans opsturen (Dwyer & Buckle, 2009; Rose, 1985). Het zijn van een insider kan echter ook voordelen met zich meebrengen. Het vinden van respondenten kan vereenvoudigd worden door het feit dat deze zich mogelijk binnen het eigen netwerk bevinden. Daarnaast kan een gelijke achtergrond en identiteit van de onderzoeker en de geïnterviewde ervoor zorgen dat de respondent eerder de neiging heeft meer informatie te delen door een gevoel van herkenning en wederzijds respect (Flowerdew & Martin, 2005).

Respondenten zijn voorafgaand aan het interview naar volledigheid op de hoogte gebracht van het onderwerp en de inhoud van het interview en daarmee het onderzoek. Voorafgaand aan elk interview is er aan de respondent gevraagd of diegene akkoord ging met de opname van het interview. Daarnaast gold voor alle participanten dat de deelname geheel vrijwillig was, en dat de verkregen informatie naar afspraak vertrouwelijk behandeld is en ook in de toekomst zal worden. Om deze reden zijn zij in dit onderzoek en in de bijlages niet bij naam genoemd.

3.4 Dataverzameling

Respondenten binnen deze doelgroep konden voor het onderzoek deels via het eigen netwerk van de onderzoeker geworven worden, aangezien deze deel uitmaakt van de doelgroep (Flowerdew & Martin, 2005). Social media, en dan met name Facebook, is hier in eerste instantie voor gebruikt. De participanten voor de interviews zijn uiteindelijk via het eigen netwerk en via het netwerk van participanten verworven, dat laatste heet 'snowballing' (Flowerdew & Martin, 2005). Via het eigen netwerk zijn er vijf respondenten verworven, drie van deze respondenten wisten vervolgens vanuit hun eigen netwerk nog een potentiële respondent aan te dragen. Voor het onderzoek zijn uiteindelijk acht respondenten geïnterviewd. De plaats en datum van de interviews werd in overleg met de individuele respondenten bepaald, maar was bij voorkeur op het 'eigen terrein' van de respondent, aangezien deze zich daar waarschijnlijk het meest op zijn of haar gemak voelt (Flowerdew & Martin, 2005). In een enkel geval heeft het interview in de trein plaatsgevonden.

3.5 Data-analyse

Alle interviews zijn getranscribeerd en vervolgens gecodeerd aan de hand van de, aan de hand van de onderzoeksvragen, opgestelde codes, inzichtelijk in *Figuur 4*. Hiermee konden de interviews worden ingedeeld en geanalyseerd. Voor de relevante codes (mobiliteitskeuze, reisgedrag, afwegingen, gewoonte) is overwogen de kleuren verder te verdelen op basis van de periode ten tijde van de beschikbaarheid en daarna, het heden. Zo werden verschillen tussen beide periodes aangetoond. Het coderen is gedaan met het programma voor kwalitatieve data-analyse NVivo.

Codes	Voor	Niet periode gebonden	Na
Mobiliteitskeuze	Kleur		Kleur
Reisgedrag	Kleur		Kleur
Afwegingen	Kleur		Kleur
Gewoonte	Kleur		Kleur
Ervaring wegvalen OV		Kleur	
Ervaring OV		Kleur	
Invloed beschikbaarheid reisproduct		Kleur	

Figuur 4. Gebruikte codes

De gecodeerde stukken tekst zijn vervolgens geanalyseerd door onder meer het kijken naar de frequentie waarmee een bepaalde code terugkeert, en door de verschillen, maar ook overeenkomsten binnen en tussen de codes te vergelijken. Zo konden gecodeerde stukken tekst omtrent de situatie voor het wegvallen van het studentenreisproduct worden afgezet tegen de gecodeerde stukken omtrent de huidige situatie. Verschillen en overeenkomstigheden, tussen zowel codes als respondenten, kwamen zo duidelijk naar voren.

3.6 Reflectie dataverzameling en analyse

De dataverzameling verliep in eerste instantie vrij stroef doordat het vinden van genoeg respondenten lastig bleek, en dan met name het wederzijds vinden van tijd. Dit werd mede veroorzaakt door het feit dat de meerderheid van de potentiële respondenten die zich voordeden niet woonachtig was in Groningen, maar in de Randstad. Dit heeft geresulteerd in het feit dat de groep respondenten, bestaande uit acht individuen, kleiner is uitgevallen dan vooraf gewenst. Het feit dat de groep respondenten kleiner is uitgevallen kan de kwaliteit van de data beïnvloeden (Morse, 1994). Tevens zorgt het feit dat slechts één van de respondenten structureel gebruik maakte van het openbaar vervoer wat dat betreft voor weinig variatie. Dit geldt ook voor het onder de respondenten zeer populaire traject tussen Groningen en Amsterdam. Verder vond één interview plaats in de trein en bleek het door overmatige omgevingsgeluiden niet mogelijk om de gehele opname te transcriberen, wel zijn er enkele waardevolle fragmenten uit dat interview overgebleven, die mee kunnen worden genomen in het onderzoek. Het bleek lastig om alle interviews naar tevredenheid af te ronden. Zo was het meerdere keren het geval dat vlak voor het interview bleek dat er minder tijd beschikbaar was voor het houden van het interview dan verwacht. Verder bleek het gebruik van het programma voor kwalitatieve data-analyse NVivo een welkome toevoeging voor de dataverwerking en analyse, doordat het overzichtelijker en sneller werkte dan het arceren van de stukken tekst in Microsoft Word.

4. Resultaten

Voor de structuur zullen de resultaten besproken worden aan de hand van de opgestelde deelvragen. Gezien het feit dat reisgedrag en mobiliteitskeuze onlosmakelijk verbonden zijn met de afwegingen die daaraan voorafgaand bij komen kijken, worden de resultaten op deze vlakken gezamenlijk uiteengezet.

4.1 Reisgedrag, mobiliteitskeuze en de afwegingen die hierbij komen kijken, met studentenreisproduct.

Alle respondenten hebben aangegeven aan dat ze ten tijde van de beschikbaarheid van het studentenreisproduct bewust bezig zijn geweest met het aanpassen van hun reisproduct, om zo het optimale uit dit product te halen. De meerderheid van de respondenten gaf aan deze keuze te baseren op het feit dat elders in het land familie en vrienden woonden, die op deze manier, om recreatieve doeleinden, gratis konden worden bezocht. Dit wordt geïllustreerd door respondent zes die zei: *“Voorheen ging ik nog wel vaak naar vrienden in andere steden. Amsterdam, Utrecht, Nijmegen, Antwerpen. Zo’n 1 a 2 keer per maand. Want ja het kostte me dan niks en ik wist dat dat uiteindelijk ging veranderen. Dus ik wilde het optimale daaruit halen.”*

Slechts één respondent gaf aan zijn abonnementskeuze te hebben gebaseerd op studie-gerelateerd dagelijks vervoer. Respondent zeven zei over zijn dagelijkse verplaatsingen: *“Voordat ik het wist zat ik dagelijks bijna een uur op de fiets heen en een uur op de fiets terug, om die reden koos ik er toen meestal voor om gewoon met de tram of de metro te gaan, dat scheelde toch al zo’n 10 minuten in tijd, maar nog veel meer in moeite, en het was gratis, dus dan is die keuze natuurlijk snel gemaakt. Het enige wat daar vervelend aan was is de afhankelijkheid die je creëert, want je bepaalt niet je eigen tijden meer, en dat vind ik een groot voordeel van de fiets.”* Alle andere respondenten gaven aan voor alledaagse verplaatsingen overwegend de fiets te hebben gebruikt en hier dus geen reisproduct voor nodig te hebben gehad. Dat nagenoeg alle respondenten in Groningen woonden kan hiermee te maken hebben, zo verklaart respondent vier: *“Nou het voordeel is van Groningen, dat vrijwel alles bereikbaar is per fiets of lopen, dus dat zorgt er eigenlijk al voor dat ik nooit afhankelijk ben van het OV, nooit meer dan, binnen Groningen.”* Bijna de helft van die respondenten gaf nog wel aan door de beschikbaarheid van het reisproduct in geval van regen nog weleens voor de bus te hebben gekozen.

De meerderheid van de respondenten gaf verder aan actiever en impulsiever te zijn geweest in het reisgedrag door de beschikbaarheid van het studentenreisproduct. Respondent drie toont deze invloed van het studentenreisproduct op het reisgedrag aan met het volgende citaat: *“Ik ben bijvoorbeeld vaak genoeg uit verveling maar een dag naar bijvoorbeeld Zwolle gegaan, of een dorp in de provincie, of de dierentuin in Emmen, gewoon omdat het gratis kon. Verder denk ik ook wel dat dit het makkelijk maakte om dus naar vrienden in andere steden te gaan.”* De beschikbaarheid van het studentenreisproduct vergemakkelijkte volgens de meeste respondenten de keuze om te reizen en die keuze werd daardoor dan ook sneller en vaker gemaakt. Geld speelde ten tijde van de beschikbaarheid van het studentenreisproduct niet of nauwelijks een rol in hun afwegingen, reizen had een soort gratis vanzelfsprekendheid en daar werd naar gehandeld. Waar alle respondenten aangaven dat binnen het reisgedrag geld de voornaamste afweging vormt bij het maken van een mobiliteitskeuze, zei respondent vijf hierover: *“Nouja vroeger was de afweging geld er niet.”* Dit illustreert hoe de respondenten aankeken tegen mobiliteitskeuzes, over zowel lange als korte afstanden, en hoe er om die reden ruimte was voor frequenter reisgedrag en bijvoorbeeld eerder de afweging gemak als prioriteit.

4.2 Reisgedrag, mobiliteitskeuze en de afwegingen die hierbij komen kijken, zonder studentenreisproduct.

Respondent zes zei over zijn huidige reisgedrag naar andere steden: *“Ik deed dat in eerste instantie na het wegvallen van mijn OV, nog maar minder dan eens in de twee maanden, want ja het was gewoon heel veel duurder, ook met die 40% korting.”* Alle respondenten gaven aan minder met het openbaar vervoer te reizen dan voorheen, ondanks het feit dat de ruime meerderheid ook aangaf actief gebruik te maken van kortingen. Het openbaar vervoer wordt als veel te duur beschouwd. Het wegvallen van het studentenreisproduct lijkt met name de frequentie van het reizen sterk te beïnvloeden. Daarnaast geeft een ruime meerderheid aan de ouders en vrienden in andere delen van het land tegenwoordig minder vaak te zien en geeft het wegvallen van het studentenreisproduct daarbij op als voorname reden. Respondent zeven, woonachtig in Amstelveen, verwoordde dit als: *“Ik kan nu ook niet echt meer zomaar even naar mijn ouders of vrienden in Groningen, of ergens anders, want dat kost nu gegarandeerd geld.”*

Respondent vijf zei, in overeenstemming met de meerderheid van de respondenten, over de rol van geld in de te maken afwegingen: *“Zeker, veel meer dan gemak of iets dergelijks. Ja dat maakt een hele grote, vind ik wel tenminste.”* Om daaraan toe te voegen dat die afweging geld voorheen nooit speelde. Daarop afgaan lijkt echter overhaast, aangezien dezelfde respondent later tijdens het bespreken van het gebruik van mogelijke kortingen zegt: *“Ligt eraan hoeveel moeite erin moet stoppen, als ik een uur achter de computer moet zitten om te zoeken en te fixen dat ik dat kaartje goed krijg dan doe ik het liever niet.”* Met respondent vijf gaven meerdere respondenten aan het soms vanuit gemakzucht de moeite niet waard te vinden om zo voordelig mogelijk te reizen. De afweging gemak wint het soms toch van geld. Nagenoeg alle respondenten dichtten naast geld ook een bepaalde waarde toe aan gemak, maar wat er precies onder gemak werd verstaan verschilde per respondent. Respondenten drie en vijf gaven aan het ontwijken van regen als een vorm van gemak te zien, maar ook het reizen in gezelschap. Daar sloten respondenten één, zeven en acht zich bij aan. De mogelijkheid tot het kijken van een film en rust werd door respondenten één, vier, vijf en zeven genoemd.

Daar waar alle respondenten in de oude en nieuwe situatie vooral de fiets benutten, is respondent zeven de enige die zijn mobiliteitskeuze binnen zijn alledaagse reisgedrag, door het vervallen van zijn studentenreisproduct, heeft moeten aanpassen. Hij zei: *“Nou het dwong me eigenlijk tot het vast gebruiken van mijn fiets, waar ik dus al wel meer naartoe aan het werken was, maar nu kon ik eigenlijk bijna niet anders, minstens 2x per dag bijna een uur in het openbaar vervoer gaat namelijk wel in de kosten lopen. Gelukkig fietste ik al vaker, gewoon voor de lichaamsbeweging.”* Respondenten drie, vijf en acht gaven wel aan dat, waar de fiets als mobiliteitskeuze voorheen al de voorkeur genoot, deze zonder reisproduct haast verplicht is, en beamen met respondent zeven het belang van een goed werkende fiets. Respondent acht zei hierover: *“Doordat het nu meer geld en of moeite kost, en binnen Amsterdam, ik moet gewoon echt een goed werkende fiets hebben, dat moet.”* Alle respondenten gaven verder aan dat ze over grotere afstanden, bij gebrek aan auto, toch wel afhankelijk zijn van de trein, studentenreisproduct of niet.

Alle respondenten geven ook aan dat er, ten opzichte van de oude situatie, eigenlijk weinig is veranderd op het gebied van de afwegingen die ze maken. De afweging geld speelt nu een grotere rol en dit vertaalt zich door naar hun reisgedrag en in sommige gevallen ook mobiliteitskeuze, maar verandert weinig aan de gemaakte afwegingen. Respondent drie zei hierover: *“Mijn verplaatsingsmotieven, of de afwegingen die ik maak, ze zijn dan dus eigenlijk nog wel redelijk hetzelfde, en misschien zelfs mijn gedrag wat betreft het treingebruik bijvoorbeeld nog wel, maar ik doe het gewoon minder snel, ik vind het minder snel de moeite waard, dus ze zijn niet echt veranderd*

maar sommige dingen wegen nu gewoon wat zwaarder. De frequentie is gewoon afgenomen.” Die afweging of iets de moeite waard is werd gedeeld door respondent vier: *“Nou, ik ben nu gewoon veel meer aan het afwegen of ik een uitstapje, of de reden van het reizen wel de moeite waard vindt, of eigenlijk wel het bedrag waard is.”* En respondent één: *“Vind ik het de moeite waard, en dat kan met van alles te maken hebben, vrienden lang niet gezien, speciale gelegenheid, goede artiest, noem het maar op.”* De afweging of iets de moeite waard is lijkt daarmee, in navolging van de afweging gemak, onder de respondenten multi-interpretabel zijn.

4.3 Gewoontegedrag en ervaring wegvallen studentenreisproduct

Alle respondenten beschrijven het oude reisgedrag als een gewoonte. De ruime meerderheid rekende ook het gebruik van het openbaar vervoer met de beschikking over het studentenreisproduct als een gewoonte. Ongeacht van de mate van gebruik van het studentenreisproduct, werd de beschikbaarheid en dus het gebruik daarvan als gewoonte gezien. Respondent één legt dit als volgt uit: *“De beschikbaarheid van het studentenreisproduct is toch een soort vanzelfsprekendheid. Dus dat je daar gebruik van kan maken elke keer dat je in een weekend bijvoorbeeld naar vrienden of een feestje elders in het land wil, dan is het een gewoonte.”* Toch geeft geen van deze respondenten aan echt het gevoel te hebben gehad dat er met deze gewoonte gebroken moest worden toen het studentenreisproduct te vervallen kwam. Respondenten twee, drie en vijf hadden hieromtrent nagenoeg dezelfde verklaring als respondent één: *“Het feit dat het gratis reizen beschikbaar was maakte het een gewoonte, en ik maakte er ook wel erg veel gebruik van, dus feitelijk was dat het ook wel, maar toch heb ik dat nooit echt zo ervaren, omdat ik me er nooit echt afhankelijk van voelde, dus het voelt ook niet echt alsof ik ergens mee moest breken, met een gewoonte dan.”* Respondent zeven, de enige respondent die zijn mobiliteitskeuze actief moest aanpassen op het moment van het vervallen van het studentenreisproduct zei over het al dan niet breken met een gewoonte: *“Lastig, ergens natuurlijk wel, maar het voelt meer als een geleidelijke overgang dan als een gedwongen breuk, snap je wat ik bedoel? Ik weet niet, het is wat het is en het gaat hoe het gaat, ofzo.”* Waarmee hij suggereert dat het bewustzijn van een naderende verandering, in samenwerking met een gezondere levensstijl, de ervaring van deze verandering beïnvloedt.

De enige respondent die aangeeft te hebben moeten breken met een gewoonte is respondent acht, maar die wijt het niet zozeer aan het vervallen van het studentenreisproduct, maar aan een verhuizing: *“Ja ik heb met heel veel gewoontes moeten breken, doordat ik na zoveel jaar eigenlijk tegelijk met dat ik niet meer gratis kon reizen ergens anders ben gaan wonen, maar dat wijd ik dan ook voornamelijk daaraan, denk ik, niet zozeer doordat ik niet meer gratis kan reizen.”*

5. Discussie

Alle respondenten gaven aan dat het wegvallen van het studentenreisproduct er niet voor zorgde dat ze het idee hadden te moeten breken met een gewoonte, terwijl de meerderheid aangaf hun eerdere gebruik van het openbaar vervoer op dat moment wel als een gewoonte, of in ieder geval met een bepaalde vanzelfsprekendheid, te ervaren. Dat laatste komt overeen met de bevindingen van Bamberg et al. (2003) en Aarts & Dijksterhuis (2000), die aangaven dat reisgedrag en mobiliteitskeuzes deel uitmaken van het gewoontegedrag. Het wegvallen van het studentenreisproduct zorgt voor een zogeheten discontinuïteit, waarvan is aangetoond dat deze ervoor kan zorgen dat er met het gewoontegedrag wordt gebroken (Schäfer, 2012). De frequentie van het ov-gebruik binnen het reisgedrag nam bij alle respondenten af, en daarmee werd dus inderdaad naar verwachting gebroken met het gewoontegedrag. Er wordt feitelijk met een gewoonte gebroken doordat het reisgedrag afneemt, maar toch wordt dit onder de respondenten niet als zodanig ervaren. De door Harms (2008) geconstateerde afhankelijkheid van het openbaar vervoer onder studenten kwam ook niet uit de resultaten naar voren, terwijl deze afhankelijkheid volgens het rapport *Beter Benutten* (2014) mede gecreëerd wordt door de beschikbaarheid van het studentenreisproduct. Vrijwel alle respondenten gaven namelijk aan in de oude en nieuwe situatie structureel voor de fiets te kiezen over alledaagse afstanden, andere mobiliteitskeuzes zijn door het wegvallen van het studentenreisproduct slechts nog minder aantrekkelijk geworden. Dit verklaart waarom de mobiliteitskeuze, in tegenstelling tot de bevindingen van Bamberg et al. (2003), eigenlijk niet is veranderd. Deze bleef voor nagenoeg alle respondenten over de verschillende reisafstanden hetzelfde, maar de keuze werd over lange afstanden minder gemaakt. De meerderheid gaf aan in het verleden nog weleens met deze gewoontes te breken indien het regende. Overeenkomstig met de bevindingen van Heinen (2009), die aantoonde dat regen, of voorspelde regen, de voornaamste reden is om af te zien van het fietsgebruik. De keuze om door regen voor een ander vervoersmiddel te kiezen is een keuze voor gemak (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2006). Dit werd ook zo door studenten ervaren. Het wegvallen van het studentenreisproduct heeft eraan bijgedragen dat deze keuze voor gemak minder wordt gemaakt.

Een volgende verklaring voor het feit dat het breken met het gewoontegedrag door de meerderheid niet als zodanig werd ervaren, kan voortkomen uit een verandering in de directe leefomgeving van de respondenten. Wanneer de meeste levensgebeurtenissen en sociale relaties zich in de nabijheid van het huis afspelen ervaren mensen minder de drang om te reizen, en dus het openbaar vervoer te gebruiken (Thompson et al., 2011). Wanneer deze verandering zich voordoet in het privéleven van een respondent, kan het zijn dat deze zijn breuk met het gewoontegedrag niet koppelt aan het wegvallen van het studentenreisproduct. Het feit dat de meeste respondenten zich over het algemeen beperken tot overwegend lokaal vervoer, per fiets, kan hieruit voortkomen. Het feit dat respondent acht zijn breuk met zijn gewoontegedrag wel ervaart maar niet wijt aan het wegvallen van zijn studentenreisproduct, kan voortkomen uit het feit dat reisgedrag wordt heroverwogen na bijvoorbeeld een verandering van woonsituatie (Verplanken et al., 2008).

Binnen de afwegingen die een rol speelden voor respondenten kwamen geld, gemak en de toekenning van een bepaalde waarde naar voren. Deze waarde, maar ook de waarde van deze afwegingen, was niet voor alle respondenten gelijk en leek voort te komen uit persoonsgebonden meningen. Gallarzo en Saura (2006) hebben aangetoond dat opgedane ervaringen, zoals het reizen in goed gezelschap, zich kunnen vertalen naar een bepaalde waarde die men binnen reisgedrag aan een mobiliteitskeuze koppelt. Waarde zou zelfs gedefinieerd kunnen worden als een combinatie van verschillende opgedane ervaringen, zowel economisch als sociaal, maar ook bijvoorbeeld op het gebied van gemak, en dat dan toegedicht aan een mobiliteitskeuze (Van Wee & Annema, 2009).

6. Conclusie en aanbevelingen

6.1 Conclusie

De hoofdvraag van dit onderzoek is *“Welke afwegingen spelen een rol bij de mobiliteitskeuze van studenten na het vervallen van het studentenreisproduct?”*. Om deze te beantwoorden is in dit onderzoek gekeken het reisgedrag voor en na het wegvallen van het studentenreisproduct, de afwegingen die hierbij spelen en het effect van dit alles op het gewoontegedrag. Het reisgedrag van de meerderheid van de respondenten ten tijde van de beschikbaarheid van het studentenreisproduct is in de basis gelijk aan het huidige reisgedrag van de respondenten. De overgrote meerderheid van de respondenten koos en kiest bij alledaagse verplaatsingen voor de fiets. Wel werd er voorheen vaker over langere afstanden gereisd. Dit wordt inmiddels als te duur bevonden, en men ziet vrienden en familie elders in het land dan ook minder vaak.

Mede door de discontinuïteit in de vervoersprijzen hebben alle respondenten het reisgedrag feitelijk aangepast en daarmee gebroken met hun gewoontegedrag. Dat werd echter door geen van de respondenten zo ervaren, daar geen van allen op het moment van deze breuk afhankelijk was van het studentenreisproduct.

Het gebruik van het openbaar vervoer voor de respondenten was destijds gevoeliger voor impulsen en lastminute beslissingen, daar waar er inmiddels beter nagedacht wordt voordat de respondenten tot een verplaatsing komen. De meerderheid van de respondenten gaf aan dat ze nog steeds tot een verplaatsing komen op basis van dezelfde afwegingen, maar dat de verandering hem meer zit in de vraag ‘Vind ik deze verplaatsing en alles wat daarbij komt kijken de moeite waard?’. Er wordt beter nagedacht over de te maken keuzes. De afwegingen zijn dezelfde gebleven, maar de verhoudingen tussen bijvoorbeeld de afwegingen geld en gemak zijn veranderd, daar waar meerdere respondenten aangaven in de oude situatie eerder naar gemak te kijken. De drempel om tot een verplaatsing of keuze te komen is verhoogd. Geld is volgens de respondenten een (veel) grotere rol gaan spelen.

6.2 Aanbevelingen

Alle respondenten gaven aan het openbaar vervoer veel te duur te vinden zonder kortingen, en de meesten maakten actief gebruik van kortingsacties. Speciaal voor studenten en net afgestudeerden is er na het vervallen van het studentenreisproduct een jaarlang gratis gebruik te maken van een dal-abonnement. Er zou ook gekeken kunnen worden naar het daadwerkelijke effect en gebruik van dergelijke acties op de mobiliteitskeuze en het reisgedrag binnen deze doelgroep. Dergelijk onderzoek, naar voor een specifieke doelgroep bedoelde kortingen en het gebruik daarvan, is bijvoorbeeld al wel gedaan bij ouderen (Loghum, 2014).

Voor vervolgonderzoek binnen dit onderwerp, kan er ook gekeken worden naar hoeveel studenten er nog studeren nadat het studentenreisproduct is vervallen, en hoe lang studenten er vervolgens gemiddeld nog overdoen. Daar is nu geen informatie over inzichtelijk. Ook is er weinig tot geen kwalitatief onderzoek gedaan naar het reisgedrag van studenten, en de mobiliteitskeuzes aan de hand van het studentenreisproduct. Informatie hieromtrent beperkt zich overheersend tot kwantitatieve data.

Het feit dat het breken met gewoontegedrag niet altijd als zodanig wordt ervaren, leent zich ook voor vervolgonderzoek. Er is in de discussie geprobeerd deze bevinding te verklaren en de respondenten benoemen dat dit komt door een zekere mate van afhankelijkheid, of het ontbreken daarvan. In hoeverre kan iets een gewoonte zijn, zonder dat je er echt afhankelijk van bent?

Tevens is het interessant om te kijken hoe de verhoudingen tussen afwegingen als geld en gemak bij studenten precies liggen, waar ligt het kantelpunt?

Literatuurlijst

- Aarts, H., Dijksterhuis, A. (2000). The Automatic Activation of Goal-Directed Behaviour: The Case of Travel Habit. *Journal of Environmental Psychology*, 20, pp. 75-82.
- Bamberg, S., Ajzen, I., Schmidt, P. (2003). Choice of Travel Mode in the Theory of Planned Behavior: The Roles of Past Behavior, Habit, and Reasoned Action. *Basic and Applied Social Psychology*, 25:3, pp. 175-187.
- Beter Benutten (2014). Met Slim Studeren Slim Reizen de spits uit. Online bericht van 10 juli 2014.
- Clifford, N., French, S., Valentine, G. (2010). *Key Methods in Geography*. Second edition. London: SAGE Publications Ltd.
- CROW (2015). Het grootste experiment met gratis ov. Online bericht van 11 maart 2015.
- Dwyer, S. and Buckle, J. (2009). The space between: On being an insider-outsider in qualitative research. *International journal of qualitative methods*, 8(1).
- Flowerdew, R. and Martin, D. (1997). *Methods in human geography*. Harlow, Essex, England: Longman.
- Gallarza, M.G., Saura, I.G. (2006). Value dimensions, perceived value, satisfaction en loyalty: an investigation of university students' travel behaviour. *Elsevier, Tourism Management*, Vol 27(3), Jun 2006, pp. 437-452
- Geilenkirchen, G.P., Geurs, K.T., Essen, H.P. van, Schroten, A., Boon, B. (2010). Effecten van prijsbeleid in verkeer en vervoer. Kennisoverzicht. Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en CE Delft.
- Gorter, C., Nijkamp, P. & Vork, R. (2000). *Analysis of travellers' satisfaction with transport chains*. Free University of Amsterdam: Department of Regional Economics, Amsterdam.
- Harms, L. (2008). Overwegend onderweg. De leefsituatie en de mobiliteit van Nederlanders. Sociaal Cultureel Planbureau (SCP), Den Haag. 2008/13.
- Heinen, E. (2009). Fietsgebruik slim stimuleren. Online artikel, geraadpleegd op 21-1-2017. Link: <http://www.verkeerskunde.nl/integrale-artikelen/fietsgebruik-slim-stimuleren.16473.lynkx>
- Jager, W. (2003) Breaking 'bad habits': a dynamical perspective on habit formation and change. in: L. Hendrickx, W. Jager, L. Steg, (Eds.) *Human Decision Making and Environmental Perception. Understanding and Assisting Human Decision Making in Real-life Settings*. Liber Amicorum for Charles Vlek. Groningen: University of Groningen.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) (2014). Macht der gewoonte. 'Meestal doen we, wat we meestal doen'. Juni 2014.
- Loghum van, B.S. (2014). Korting voor ouderen op Openbaar Vervoer: behouden of afschaffen? *Geron* 2014
- Michael, I., Armstrong, A., King, B. (2004). The travel behaviour of international students: The relationship between studying abroad and their choice of tourist destinations. *Journal of Vacation Marketing* January 2004 vol. 10 no. 1 57-66

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) (2015). Beter benutten voor beter onderwijs. Advies van de Taskforce beter benutten onderwijs en openbaar vervoer.

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) (2016). *Student hbo of universiteit - DUO*. [online] Duo.nl. Available at: <https://www.duo.nl/particulier/student-hbo-of-universiteit/> [Accessed 9 Oct. 2016].

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006). Vervoerswijzekeuze op ritten tot 7,5 kilometer. Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Morse, J. M. (1994). Designing qualitative research. In N. K. Denzin & Y. S. Lincoln (Eds.), *Handbook of qualitative inquiry* (pp. 220-235). Thousand Oaks, CA: Sage.

Rose, P. (1985). *Writing on women: Essays in renaissance*. Wesleyan University.

Schäfer, M., Jaeger-Erben, M. & Bamberg, S., (2012), Life Events as Windows of Opportunity for Changing Towards Sustainable Consumption Patterns? Results from an Intervention Study. *Journal of Consumer Policy*, 35(1), 65-84.

Steeleman, S.C. (2016) Brains on Bikes. Een onderzoek naar de invloed van reiskosten op het mobiliteitsgedrag van studenten en de mogelijkheden van de OV-fiets als alternatief voor het regionale openbaar vervoer. Universiteit Utrecht

Thompson, S., Michaelson, J., Abdallah, S., Johnson, V., Morris, D., Riley, K., & Simms, A. (2011). „Moments of change“ as opportunities for influencing behaviour: A report to the Department for Environment, Food and Rural Affairs. nef (the new economics foundation). Defra, London.

Tiemeijer, W., Thomas, C. and Prast, H. (2009). *De menselijke beslisser*. 1st ed. Amsterdam: Amsterdam University Press.

Timmermans, H. (2015). De invloed van reisinformatie op het keuzegedrag van automobilisten. *NM Magazine*, 2015-2.

Verplanken, B., Aarts, H. & van Knippenberg, A. (1997). Habit, information acquisition, and the process of making travel mode choices. *European Journal of Social Psychology*, 27, 539-560.

Verplanken, B., Walker, I., Davis, A., Jurasek, M. (2008), Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses. *Journal of Environmental Psychology*, 28(2), 121-127.

Wee, G. & Annema, J. (2009). *Verkeer en vervoer in hoofdlijnen*. Bussum: Coutinho.

Interviewguide

Het interviewschema waarmee gewerkt is:

Na een korte introductie en het kort bespreken van de situatie ten tijde van de beschikbaarheid van het studentenreisproduct zal de focus voornamelijk liggen op de huidige situatie, en het transitieproces, aan de hand van de volgende onderwerpen.

- Introductie
tijd/datum

korte uitleg onderzoek

korte uitleg rol participant

- Reisgedrag en mobiliteitskeuze ten tijde van de beschikbaarheid van het studentenreisproduct

Wat was voorheen je voornaamste manier van verplaatsen?

In hoeverre verschilde dat per dagelijkse activiteit/reismotief?

Speelde de keuze voor het hebben van een week of weekend-OV nog een rol bij het maken van deze keuzes?

- Bewegredenen/afwegingen die hierbij een rol speelde
(comfort/gemak/prijs/tijd/vrienden)

Was het reizen op deze manier een gewoonte?

Wat waren je voornaamste beweegredenen om tot deze mobiliteitskeuze te komen?

Welke afwegingen heb je allemaal gemaakt voordat deze keuze werd gemaakt?

Veranderde dit gedrag en deze keuzes wel eens en waarom?

- Rol van de feitelijke beschikbaarheid van het studentenreisproduct
In hoeverre denk je dat dit gedrag en deze keuzes beïnvloed werd door de beschikbaarheid van het studentenreisproduct?

- Ervaringen in het OV in het algemeen
Ervaar je het reizen met het OV als prettig?

Zou je ook gebruik maken van het OV wanneer het wel geld zou kosten of niet noodzakelijk was?

- Ervaringen rondom het wegvallen van het reisproduct
In hoeverre heb je het idee dat het wegvallen van het studentenreisproduct je beperkt in je mobiliteit?

- Hoe beïnvloed dit het reisgedrag (zoek je actief naar alternatieven, minder reizen)
Reis je nog net zoveel als voorheen?

Hoevaak? Waarom?

Kies je bepaalde vervoersmiddelen meer of minder vaak? Waarom?

Verschillen de veranderingen ook per motief van de verplaatsing? (recreatief/werk/studie/familie)

Welke alternatieven tot goedkoper reizen zijn er? Maak je hier gebruik van? Vind je dit de moeite waard? Heeft dit een puur economische reden?

- Wat is er veranderd in de afwegingen die je maakt wat betreft je mobiliteitskeuze?
- Wat speelt er bij het maken van die keuze nu de voornaamste rol en waarom?
- Welke beweegredenen spelen er nu een rol, of spelen een andere rol dan voorheen?
- Wanneer, en waarom, kies je er toch voor om je reisgedrag, of een bepaalde mobiliteitskeuze, niet te wijzigen, ondanks de verdwenen beschikbaarheid van het studentenreisproduct?
- Heeft het naast invloed op het reisgedrag ook invloed op het dagelijkse leven?

Ben je bijvoorbeeld verminderd in staat om vrienden/familie (in andere delen van het land) te bezoeken?

Zijn er bijvoorbeeld evenementen in andere delen van het land waar je nu minder snel heengaat/heen kan?

- Algemene ervaringen transitieperiode wel/geen OV
- Eigen op- of aanmerkingen participant