

Bachelorscriptie

ACTIVE TRAVEL IN DE KORREWEGWIJK

Een kwalitatief onderzoek naar active travel van studenten in de Groningse Korrewegwijk en de rol van omgevingskenmerken daarin



23 januari 2017

T. N. Paters

s2587947

Sociale Geografie en Planologie

Rijksuniversiteit Groningen

Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen

Begeleiders:

dr. ir. S.G. Weitkamp

dr. L.B. Meijering

Colofon

Bachelorscriptie: Sociale Geografie en Planologie

Thema: Studenten en mobiliteit

Titel: Active travel in de Korrewegwijk

Ondertitel: Een kwalitatief onderzoek naar active travel van studenten in de Groningse Korrewegwijk en de rol van omgevingskenmerken daarin

Plaats: Groningen

Datum: Onderzoekperiode september 2016 – januari 2017

Status: Eindversie

Auteur: Thomas Paters

Studentnummer: 2587947

Contact: t.n.paters@student.rug.nl
+ 31 (0)6 27 19 50 80

Universiteit: Rijksuniversiteit Groningen

Faculteit: Ruimtelijke Wetenschappen

Landleven 1
9747 AD Groningen

Begeleiders: dr. ir. S.G. Weitkamp

dr. L.B. Meijering

Samenvatting

Studenten bewegen niet genoeg en daarom zouden ze actiever moeten worden. In deze scriptie wordt een onderzoek gepresenteerd over active travel van studenten in de Korrewegwijk in Groningen. In hoeverre spelen de omgevingskenmerken van de wijk een rol in active travel van studenten in de Korrewegwijk?

Aan de hand van drie type omgevingskenmerken is de active travel van studenten in de wijk belicht. De data is verkregen door middel van acht semigestructureerde interviews. Uit de analyse blijkt dat de omgevingskenmerken van de Korrewegwijk wel degelijk een rol spelen in active travel van studenten.

Inhoudsopgave

Colofon	2
Samenvatting.....	3
Inhoudsopgave.....	4
1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding.....	6
1.2 Probleemstelling.....	6
1.2.1 Doelstelling van het onderzoek	6
1.2.2 Onderzoeksvragen	6
1.3 Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie	7
2. Theoretisch kader.....	8
2.1 Active travel	8
2.2 Relatie tussen omgevingskenmerken en active travel.....	8
2.3 Typering omgevingskenmerken	8
2.4 Conceptueel model.....	10
3. Methodologie.....	11
3.1 Study setting.....	11
3.2 Onderzoeksmethode	11
3.3 Dataverzameling en analyse.....	12
3.4 Ethische overwegingen	14
3.5 Kwaliteit van de data.....	15
4. Resultaten	16
4.1 Invloed transport gerelateerde omgevingskenmerken.....	16
4.2 Invloed esthetische omgevingskenmerken	17
4.3 Invloed sociale omgevingskenmerken.....	19
5. Conclusies	21
5.1 Onderzoeksvragen.....	21
5.2 Reflectie.....	21

5.3 Aanbevelingen.....	22
6. Referenties.....	23
Bijlage I Interview guide	25

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

“Je mag dan als student een jonge god zijn, sporten doen we minder dan we denken. Zelfs bejaarden bewegen meer.” Deze zin is afkomstig uit een artikel van de website studenten.nl (2014). Hoe kan het dat studenten zo weinig bewegen? Het ligt voor de hand te denken dat studenten juist meer bewegen dan de gemiddelde mens. Ze hebben namelijk in de meeste gevallen nog geen auto ter beschikking en wonen doorgaans in grote steden waar de meeste bestemmingen met de voet of fietsend te bereiken zijn. Uit het onderzoek van VSM (Voorhoeve Schwabe Merkgeneesmiddelen), waar het artikel over schrijft, blijkt dat studenten gemiddeld maar 61 minuten per dag bewegen, terwijl het gemiddelde 71 minuten bedraagt. Daar komt bij dat 37 procent van de studenten denkt meer te sporten dan de rest van Nederland (Studenten.nl, 2013). Waarom bewegen studenten zo weinig per dag? Heeft dat te maken met het feit dat de gemiddelde student ‘lui’ is, of spelen andere factoren een rol? In deze scriptie wordt gekeken naar *active travel* van studenten op wijkniveau, en in hoeverre omgevingskenmerken daarin een rol spelen. Omgevingskenmerken zijn kenmerken van de wijk en *active travel* betekent lopen of fietsen voor transport. Deze begrippen worden in het theoretisch kader uiteengezet. Zelf ben ik woonachtig in de Korrewegwijk in Groningen, daarom heb ik gekozen *active travel* in deze wijk te onderzoeken. De Korrewegwijk is een wijk waar veel studenten wonen, exacte cijfers over het percentage studenten zijn er niet, maar het percentage bedraagt circa 20% (Rijksoverheid, 2007).

1.2 Probleemstelling

1.2.1 Doelstelling van het onderzoek

Het doel van het onderzoek is om inzicht te verkrijgen in hoeverre de omgevingskenmerken van de Korrewegwijk een rol spelen in *active travel* van studenten. Dat inzicht wordt verkregen door verschillende soorten omgevingskenmerken te belichten.

1.2.2 Onderzoeksvragen

De hoofdvraag van het onderzoek is als volgt:

In hoeverre spelen de omgevingskenmerken van de wijk een rol in *active travel* van studenten in de Korrewegwijk?

De deelvragen bevatten afzonderlijk de invloed van een type groep omgevingskenmerken:

Wat is de invloed van de transport gerelateerde omgevingskenmerken op *active travel* van studenten?

Wat is de invloed van de esthetische omgevingskenmerken op active travel van studenten?

Wat is de invloed van de sociale omgevingskenmerken op active travel van studenten?

1.3 Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie

De relaties tussen de omgeving en active travel krijgen in de wetenschappelijke literatuur weinig aandacht (Panter et al., 2008). Daarnaast zijn niet-gemotoriseerde ritjes zoals met de fiets of lopend zelden meegenomen in de vervoersmiddelkeuzemodellen (Rodriguez & Joo, 2004). Whalen et al. (2013) schrijven onder andere dat het onderzoek naar de vervoersmiddelkeuze van studenten een mogelijkheid biedt om een populatie te begrijpen met een grote proportie van actieve forensen; er is een behoefte om in kaart te brengen waarom studenten voor 'active travel' kiezen. Van alle soorten van vervoer zijn fietsend en lopend de enige die écht duurzaam zijn. Op die manier kan een beter begrip van vervoersmiddelkeuze van studenten, die vaker afwisselen tussen fiets, openbaar vervoer en andere vervoersmiddelen waardevolle informatie genereren over factoren die kunnen helpen om de gewoonte van active travel te ondersteunen onder alle groepen in de bevolking (Whalen et al., 2013). Dat maakt dit deze scriptie maatschappelijk relevant. Meer active travel betekent immers meer beweging.

Kenmerken van de lokale fysieke omgeving worden zelden tot nooit meegenomen in onderzoek naar keuze voor vervoersmiddelen. Zo worden bijvoorbeeld zelden data over de natuurlijke en gebouwde omgeving zoals lokale topografie, de beschikbaarheid van stoepen en beschutting meegenomen als kenmerken die de attractiviteit van een bepaald vervoersmiddel beïnvloeden (Rodriguez & Joo, 2004). Het onderzoek van Páez & Whalen (2010) toont aan dat studenten die bereid zijn om meer tijd te besteden aan de rit naar de universiteit ook de studenten zijn die kiezen voor active travel. Uit onderzoek van Delmelle & Delmelle (2012) over het verkennen van tijdruimtelijke woon-universiteit reispatronen in een universitaire omgeving blijkt dat autogebruik en lopen de dominante vervoersmiddelen zijn die studenten kiezen. Hier dient wel een kanttekening bij geplaatst te worden dat dit onderzoek is gedaan in de Verenigde Staten, en daar is autogebruik onder jongeren gebruikelijker dan in Nederland. Daarom is het relevant om een soortgelijk onderzoek in Nederland te doen, maar dan gefocust op active travel.

2. Theoretisch kader

2.1 Active travel

De definitie van active travel wordt door Panter et al. (2008) en Ogilvie et al. (2008) omschreven als lopen en fietsen voor transport. Naast lopen en fietsen is het openbaar vervoer ook geclassificeerd als een vorm van active travel (Rissel, 2009). Immers, gebruik van het openbaar vervoer vergt altijd een wandeling of een fietsrit aan het begin of eind van de hele rit van A naar B (Ewing & Cervero, 2010). Rissel (2009) definieert active travel als alle vormen die een alternatief vormen voor particuliere motorvoertuigen. In het vervolg van deze scriptie zullen lopen en fietsen voor transport en gebruik maken van het openbaar vervoer als active travel aangemerkt.

2.2 Relatie tussen omgevingskenmerken en active travel

Centraal in deze scriptie staat de relatie tussen de omgevingskenmerken van de wijk en active travel. Omgevingskenmerken zijn kenmerken van de wijk. Deze worden in het vervolg van het theoretisch kader nader belicht. De woonomgeving van mensen is van invloed op de keuze voor active travel (Duncan et al., 2005). Uit een groeiende hoeveelheid literatuur blijkt dat kenmerken van de fysieke omgeving kunnen worden geassocieerd met patronen van fysieke activiteit of in het bijzonder met fysieke activiteit zoals lopen en fiets voor transport (Ogilvie et al., 2008). Fysieke kenmerken die door Ogilvie et al. (2008) worden onderscheiden zijn onder andere groene ruimtes, openbaar vervoer, fietspaden, stoepen en veilig wandelen in het donker. Omgevingen die mensen bouwen en bewonen bieden volgens Duncan et al. (2005) naast potentiële mogelijkheden ook belemmeringen voor de uitoefening van een fysiek actieve levensstijl (Duncan et al., 2005). Mensen die in wijken wonen met een *walkable* ontwerp lopen per week dertig minuten meer voor transport in vergelijking met mensen uit wijken die niet *walkable* zijn (Sealens et al., 2003, in Frank et al., 2006).

2.3 Typering omgevingskenmerken

Hoehner et al. (2005) hebben onderzoek gedaan naar de omgevingskenmerken die invloed hebben op fysieke activiteiten van volwassen stedelingen. Ze onderscheiden een aantal kenmerken van de omgeving die van invloed zijn op de fysieke activiteit: landgebruik, recreatieve voorzieningen, transportomgeving, esthetiek en de sociale omgeving. De transportomgeving, de esthetiek en de sociale omgeving vormen de basis van dit onderzoek over active travel van studenten in de Korrewegwijk. Landgebruik en recreatieve voorzieningen lijken niet relevant. Landgebruik heeft te maken met de bestemmingen en recreatieve

voorzieningen in de wijk zijn niet relevant, aangezien het in deze scriptie gaat over vervoer en niet over bepaalde sportvoorzieningen die fysieke activiteit stimuleren.

Onder transportomgeving worden door Hoehner et al. (2005) kenmerken verstaan als de aanwezigheid van stoepen, de aanwezigheid van fietspaden, de aanwezigheid van bushaltes en het veiligheidsgevoel in het verkeer.

Esthetische kenmerken zijn in dit onderzoek over active travel van studenten in de Korrewegwijk relevant omdat de uiterlijke kenmerken van de wijk ook een rol spelen. In het onderzoek van Hoehner et al. (2005) worden esthetische kenmerken als buurt is vrij van afval en gebroken glas, buurt is aangenaam, bomen langs de straten en buurt is onderhouden. Cao et al. (2009) gaan verder in op de aanwezigheid van parken en openbaar groen. In hun onderzoek komt naar voren dat de nabije aanwezigheid van parken en open ruimtes een factor is die de keuze voor fietsen bevordert. Ewing et al. (2004) hebben onderzoek gedaan naar de vervoersmiddelkeuze naar school onder scholieren. Daaruit blijkt onder andere dat voetgangersvriendelijke kenmerken van de route positieve invloed hebben op de keuze voor de fiets of om te gaan lopen. Bijvoorbeeld bomen langs de wegen en straten. Titze et al. (2008) spreken dit tegen door te stellen dat uit hun onderzoek blijkt dat er geen relatie bestaat tussen openbaar groen en de keuze voor de fiets. Volgens Whalen et al. (2013) levert hun onderzoek bewijs dat fietsers intrinsieke waarde toekennen aan hun rit op de fiets. Cao et al. (2009) in Wahlen et al. (2013) berichten dat inwoners van stedelijke omgevingen vaker lopen of fietsen vanwege het verschillende soorten landgebruik die fietsen stimuleren en het gebruik van de auto ontmoedigen.

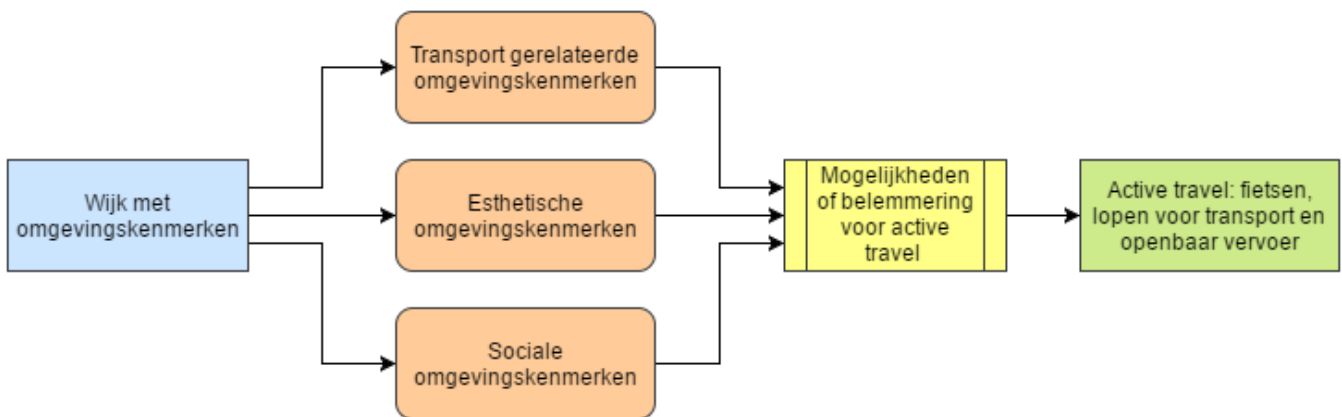
De sociale omgevingskenmerken die door Hoehner et al. (2005) worden benoemd zijn kenmerken als veilig voelen van criminaliteit en dat de burens ook fysiek actief zijn. Fysieke activiteit wil zeggen dat er veel mensen lopen en fietsen door de wijk. In het onderzoek van Hoehner et al. (2005) wordt dit kenmerk meegenomen omdat zij zich richten op fysieke activiteit. In dit onderzoek over active travel van studenten wordt dit kenmerk meegenomen omdat het ook invloed kan hebben op de keuze voor active travel in plaats van de fysieke activiteit. Volgens McDonald (2007) zijn de sociale omgevingskenmerken als het ware onderschat:

"The relationship between travel and the environment has been the subject of much study but the focus has mainly been on the physical and built environment. This ignores a large body of research in sociology showing that social processes are spatially embedded and affect individual behavior." (McDonald 2007, p. 53).

Handy et al. (2005, in McDonald, 2007) concluderen in hun onderzoek dat in veilige plaatsen met meer sociale contacten meer wordt gewandeld en minder kilometers worden gereden met gemotoriseerde voertuigen.

2.4 Conceptueel model

In figuur 1 is het conceptueel model weergegeven. De Korrewegwijk heeft omgevingskenmerken, deze kenmerken bieden potentiële mogelijkheden of belemmeringen voor active travel van studenten in de Korrewegwijk. Dit leidt tot een bepaalde manier van active travel, bestaand uit fietsen voor transport, lopen voor transport en gebruik maken van het openbaar vervoer.

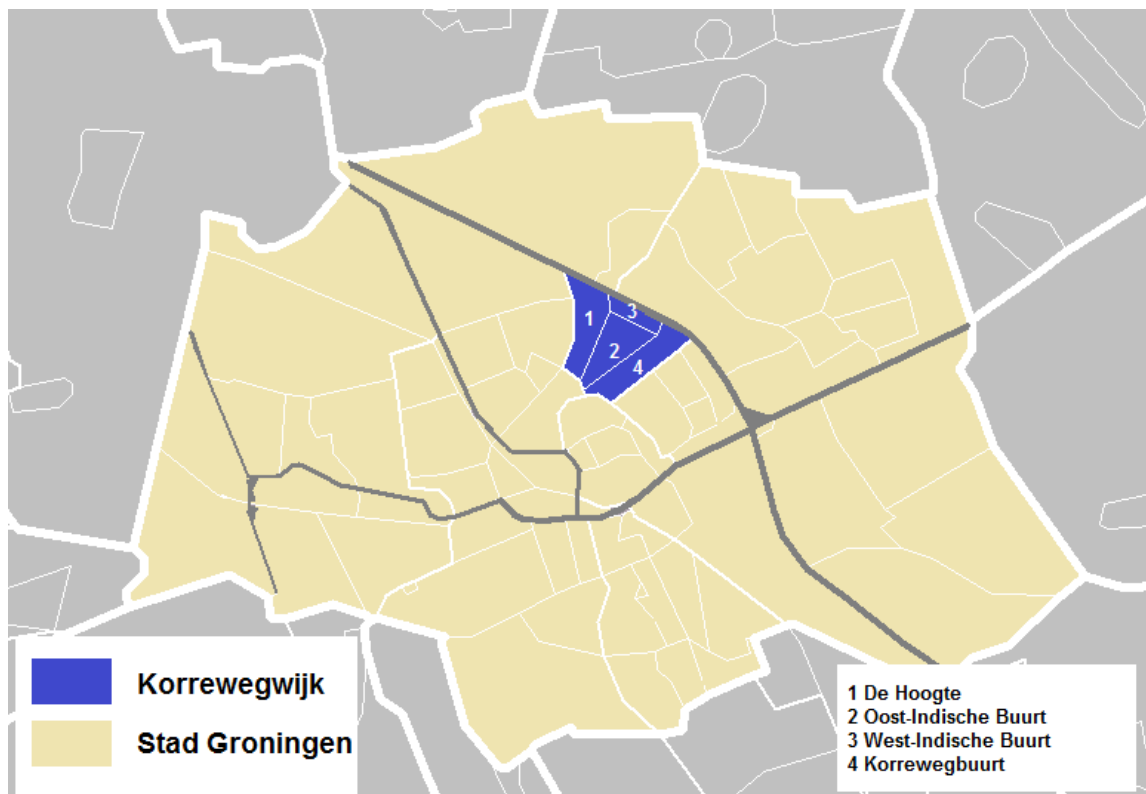


Figuur 1 Conceptueel model

3. Methodologie

3.1 Study setting

De locatie van onderzoek is de Korrewegwijk. Deze wijk is gelegen in het Noordoosten van Groningen en bestaat uit vier buurten: de Oost-Indische Buurt, de West-Indische buurt (in de volksmond: De Indische buurt), de Korrewegbuurt en De Hoogte (zie figuur 2, de blauwe buurten vormen samen de Korrewegwijk). Soms wordt De Hoogte ook als aparte wijk aangegeven, maar afgaande op CBS Statline (2016) behoort De Hoogte tot de Korrewegwijk. De Korrewegbuurt en de Indische buurt worden gescheiden door de Korreweg. Het is een wijk waar veel studenten wonen, exacte cijfers over het percentage studenten zijn er niet, maar het percentage bedraagt formeel ongeveer 20% (Rijksoverheid, 2007). Via een aantal buslijnen en verkeerswegen is de Korrewegwijk verbonden met andere delen van de stad. De focus van het onderzoek ligt op beweging van studenten in de Korrewegwijk, echter gedurende het onderzoek werd duidelijk dat naast de omgevingskenmerken ook de bestemming van invloed is op active travel. De Korrewegwijk is echter altijd het startpunt, daarom de focus op de wijk.



Figuur 2 Buurtindeling stad Groningen. Blauwe buurten vormen de Korrewegwijk (zelfgemaakte kaart)

3.2 Onderzoeksmethode

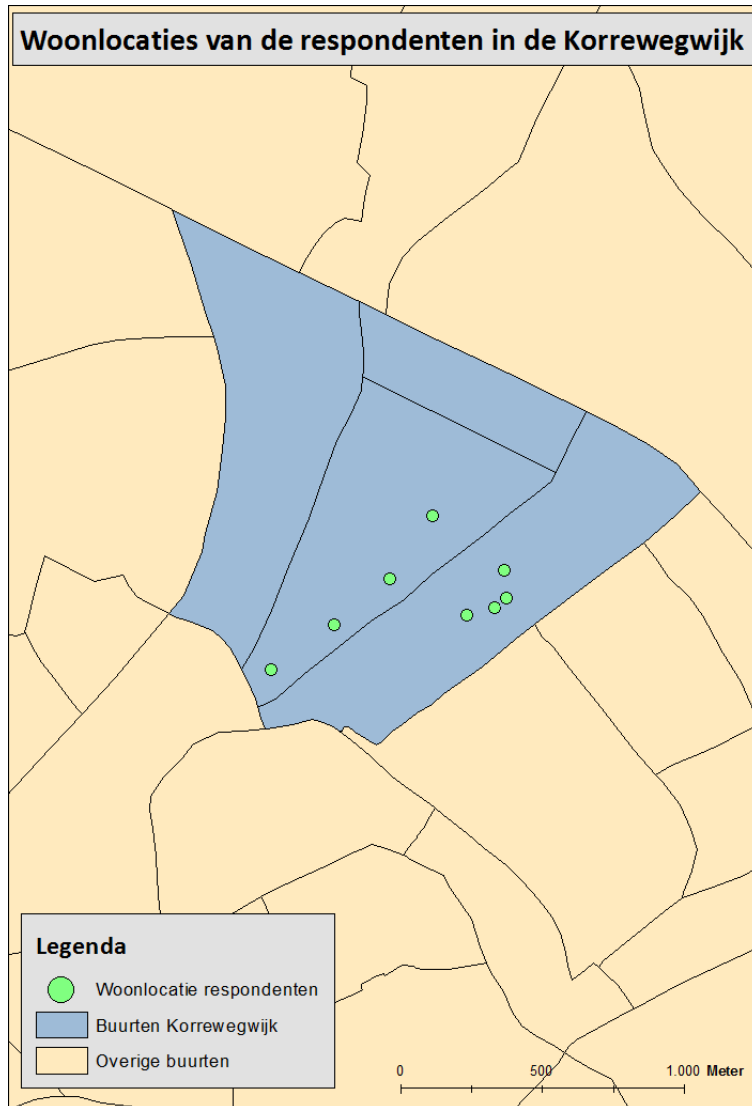
In dit onderzoek is gekozen voor een kwalitatief onderzoek door middel van interviews. Interviews zijn woordenwisselingen waar een persoon, de interviewer, informatie probeert los

te weken van de andere persoon (Dunn, 2005, in Clifford et al., 2010). In dit onderzoek is gekozen voor semigestructureerd interviews. Van te voren heb ik een interview guide opgesteld (zie bijlage I) met standaard vragen, maar ook met openingen voor nieuwe inzichten. Dat betekent dat er tijdens de interviews niet strikt is vastgehouden aan de interview guide. Een interview guide is een lijst van vragen en onderwerpen die bevestigd dienen te worden tijdens het gesprek, normaal gesproken in een bepaalde volgorde (Cohen & Crabtree, 2006). Semigestructureerde interviews zijn de geschikte methode voor dit onderzoek vanwege het feit de mogelijkheid ontstaat om met de respondent dieper op het onderwerp in te gaan. Door niet strikt vast te houden aan de interview guide wordt er ruimte geboden aan de respondent om andere invloeden die de keuze voor active travel bepalen helder te kunnen uiteenzetten. Ik had ook voor kwantitatief onderzoek door middel van enquêtes kunnen kiezen en voor elk omgevingskenmerk een waarderingcijfers kunnen vragen. Echter, door middel van het houden van enquêtes is het moeilijker om de achterliggende reden te achterhalen en dat is exact de reden waarom ik kies voor kwalitatief onderzoek op basis van interviews. In dit onderzoek wordt namelijk onderzocht in hoeverre de omgevingskenmerken van de Korrewegwijk invloed hebben op active travel van studenten.

3.3 Dataverzameling en analyse

In totaal zijn acht studenten geïnterviewd die allemaal woonachtig zijn in de Korrewegwijk, in tabel 1 zijn de kenmerken van de respondenten zichtbaar en in figuur 3 zijn de woonlocaties weergegeven op een kaart. De interviews zijn op verschillende locaties afgenomen, drie respondenten gaven aan liever in hun eigen huis te worden geïnterviewd, de overige respondenten gaven aan liever bij mij thuis te willen worden geïnterviewd. Deze keuze is hen altijd geboden om de respondent op zijn gemak te stellen. Dat is belangrijk want dan zal het gesprek makkelijker verlopen en worden er betere antwoorden verkregen. Mijn huisgenoten brachten me in contact met geschikte respondenten. Daarnaast ben ik mijn straat langs de deuren gegaan met de vraag of studenten geïnterviewd wilden worden. De bereidwilligheid van studenten om mee te werken was niet hoog. Via huisgenoten respondenten benaderen bleek gemakkelijker dan studenten in de wijk en aan de deur aan te spreken. Zes respondenten zijn bekenden van bekenden van mij en twee respondenten zijn burens. De interviews zijn afgenomen in twee periodes, in de 1^e periode van 11 november 2016 tot en met 29 november 2016 zijn zes interviews afgenomen en in de 2^e periode van 13 januari 2017 tot en met 18 januari 2017 zijn twee interviews afgenomen. Gedurende het onderzoek bleek namelijk dat active travel steeds interessanter werd, echter hadden de eerste zes interviews nog niet

afdoende inzicht daarover opgeleverd, vandaar dat er twee aan toegevoegd zijn, waar dieper is ingegaan op active travel.



Figuur 3 Woonlocaties van de respondenten (zelfgemaakte GIS-kaart)

Respondent Nummer	Leeftijd	Geslacht	Tijd woonachtig in de wijk	Studenten-reisproduct	In bezit van een fiets
1	23	Man	aug. 2013 – heden	Ja	Ja
2	24	Man	jul. 2016 – heden	Ja	Ja
3	27	Man	aug. 2014 – heden	Nee	Ja
4	22	Man	sept. 2013 – heden	Ja	Ja
5	23	Man	sept. 2013 – heden	Ja	Ja
6	21	Man	sept. 2016 – heden	Ja	Ja
7	20	Vrouw	feb. 2014 – heden	Ja	Ja
8	21	Man	aug. 2015 – heden	Ja	Ja

Tabel 1 Kenmerken van de respondenten

Alle interviews zijn opgenomen, getranscribeerd en vervolgens aan de hand van codering geanalyseerd. In de tabellen 2 en 3 zijn de codes weergegeven. De codering is een combinatie van deductief coderen en inductief coderen. De drie onderscheiden omgevingskenmerken vormen de deductieve codes: invloed van transport gerelateerde omgevingskenmerken, invloed van esthetische omgevingskenmerken en de invloed van sociale omgevingskenmerken. Via inductieve codering zijn de volgende codes tot stand gekomen: bestemming, kosten en weeromstandigheden. Uit de interviews bleek dat deze factoren ook een rol spelen in keuze voor active travel. Gedurende de analyse van de data zijn eerst afzonderlijk de keuzes voor fietsen, lopen en openbaar vervoer gecodeerd. Vervolgens zijn deze opgesplitst per type omgevingskenmerk. Tot slot zijn de overige factoren die van invloed zijn op active travel onderscheiden en gecodeerd. Aan de hand van de gecodeerde stukken tekst is de analyse uitgevoerd.

Invloed van transport ger. omg. Kenmerken	Code	Invloed esthetische omg. kenmerken	Code	Invloed sociale omg. kenmerken	Code
Keuze voor fietsen		Keuze voor fietsen		Keuze voor fietsen	
Keuze voor lopen		Keuze voor lopen		Keuze voor lopen	
Keuze voor OV		Keuze voor OV		Keuze voor OV	

Tabel 2 Coderingsschema deductief

Overige factoren	Code
Bestemming	
Kosten	
Weersomstandigheden	
Drukke	

Tabel 3 Coderingsschema inductief

3.4 Ethische overwegingen

Alle interviews zijn afgenomen op vrijwillige deelname van de respondenten. Voordat het interview aanvang is de vragenlijst met de respondenten doorgenomen. Op die manier kregen zij de mogelijkheid om aan te geven welke vragen ze niet wilden beantwoorden. Geen van de respondenten gaf vooraf of tijdens het interview aan een vraag niet te willen beantwoorden. Aan het begin van interview is de respondenten de vraag gesteld of ze akkoord gingen met de opname, ook werd vermeld dat hun antwoorden en persoonlijke gegevens vertrouwelijk zouden worden behandeld. De gegevens van de respondenten worden daarom geanonimiseerd in deze scriptie; de respondenten worden aangeduid met nummers: respondent 1, respondent 2 en verder. Daarnaast is voorafgaande aan het interview aangegeven

dat als de respondent wilde stoppen met het interview, dat ten alle tijden kon. Zie hiervoor ook de interview guide in bijlage I.

3.5 Kwaliteit van de data

De kwaliteit van de data hangt af van een aantal zaken. Te beginnen met de validiteit van de antwoorden van de respondenten, dit houdt in dat de antwoorden van de respondenten echt en waarheidsgetrouw zijn (Manders, 2014). De respondenten in dit onderzoek zijn allemaal woonachtig in de Korrewegwijk. Twee daarvan korter dan een half jaar, de overige zes zijn allen langer dan een jaar woonachtig in de wijk (zie tabel 1). Korter dan een half jaar is geen lange periode. De kwaliteit van de data verkregen uit deze twee interviews is daarom minder. Daarnaast is het thema active travel een thema waarbij respondenten zich volledig kunnen uitspreken, ze worden niet geremd in hun antwoorden omdat die niet sociaal wenselijke zouden zijn. De duidelijkheid van antwoorden is ook van invloed op kwaliteit (Manders, 2014). Van tevoren is het onderwerp goed besproken met de respondent, desondanks hadden meerdere respondenten moeite om de focus op de Korrewegwijk of active travel te houden. Tijdens het interview hield ik Google Maps en Google Streetview erbij, dit voor aanvang van het interview met de respondenten gecommuniceerd. Enkele respondenten namen tijdens de interviews zelf initiatief om locaties te laten zijn op Google Maps. Op die manier kon ik letterlijk zien waarover de respondent sprak. Tot slot is de hoeveelheid van de data van invloed op de kwaliteit (Manders, 2014). In totaal zijn er acht interviews afgenomen. Over of dit aantal voldoende is valt te twisten, het heeft de analyse niet bemoeilijkt, echter wordt het onderzoek wel sterker als er meer interviews zouden zijn afgenomen.

4. Resultaten

4.1 Invloed transport gerelateerde omgevingskenmerken

Uit de analyse van de interviews komt naar voren dat de afstand tot de bushalte active travel op een dergelijke wijze beïnvloed dat studenten vaker gebruik maken van het openbaar vervoer. Respondent 5 omschreef of de korte afstand van invloed is als volgt:

“Kijk als ik een kilometer moet lopen voor de bushalte, dan kun je net zo makkelijk de fiets pakken, als je toch al op de helft bent, uh, van je route. (..) Ja dan pak ik vaker en sneller, veel sneller de bus, ja zeker. Dat is wel een van de grootste redenen denk ik wel ja. Gewoon want, ja gewoon het gemak dat je zo snel bij de bushalte bent.”

De andere respondenten dachten hier hetzelfde over, vanwege het feit dat in de Korrewegwijk veel bushaltes aanwezig zijn en de afstand tot de bushaltes in de Korrewegwijk daardoor maximaal enkele honderden meter bedraagt. Het blijkt dat studenten lopen naar de bushalte om vervolgens met de bus de rit voort te zetten. Met name de factor tijd wordt benadrukt, juist omdat het bereiken van de bushalte weinig tijd vergt, kiezen de studenten vaker voor het gebruik van het openbaar vervoer. Afstand tot de bushalte beïnvloed in die zin active travel dat een korte afstand tot meer keuze voor het openbaar vervoer leidt. Dit komt overeen met onderzoek van Ewing & Cervero (2010). Uit dat onderzoek blijkt dat als mensen binnen een kwart mijl (circa 400 meter) van een bushalte wonen de afstand een aanmoediging is om het openbaar vervoer te gebruiken. De respondenten wonen allemaal binnen deze afstand van een bushalte.

Naast afstand tot de bushalte beïnvloedt ook de verbinding van het openbaar vervoer in de Korrewegwijk active travel van studenten. In principe gaat het hierbij om of de bushaltes in de wijk gunstige opstaplocaties zijn voor de meest bezochte bestemmingen van de studenten elders in de stad. Respectievelijk respondenten 1 en 2 spraken zich er als volgt over uit: *‘Ik kan met de bus naar school gaan, dat is een soepele verbinding, dat doe ik niet, want de fiets is gewoon sneller. Naar het station maak ik wel gebruik van de bus, dat is een, ja, perfecte verbinding. Die gaat er rechtstreeks heen. Af en toe moet ik ook op Zernike zijn, voor de voetbal vooral of af en toe als ik daar een tentamen of een ander vak heb, dat is wel wat lastiger, die verbinding gaat niet rechtstreeks, dus, die bus pak ik eigenlijk nooit.’*

“Ja, ik heb vaak in het centrum college, en dat is uh, een prima aansluiting. Die gaan allemaal via de grote markt. Dus uh, in principe is dat geen probleem. (..) Stel dat ik een keer moet overstappen of iets dergelijks, dan, ja, dan neig ik er minder na om die route alsnog te pakken. Het liefst zo snel mogelijk.”

Bovenstaande citaten vatten de algemene tendens over dit punt samen. Het blijkt dat de verbinding van het openbaar vervoer tussen de opstaplocatie in de Korrewegwijk en de meest bezochte locaties elders in de stad invloed heeft op active travel van studenten. Als de busverbinding niet sneller is dan de fiets, en dat is vaak het geval omdat ze moeten overstappen, kiezen studenten voor vervoer met de fiets. Dit betekent dat de bestemming buiten de Korrewegwijk mede bepalend is voor de vorm van active travel.

Centraal in de Korrewegwijk ligt de Korreweg, deze weg heeft afgescheiden fietspaden. Over het algemeen liggen naast de belangrijke wegen in de wijk ook afgescheiden fietspaden, in de kleinere straten is dat niet het geval. Respondent 7 gaf aan dat de fietspaden in de Korrewegwijk wel degelijk een invloed hebben op haar active travel:

“Uhm, ja, ik vind dat er wel genoeg fietspaden in de wijk aanwezig zijn en daarom pak ik eigenlijk altijd de fiets, als er minder fietspaden zouden zijn, dan uh, dan zou ik niet zo snel de fiets pakken.”

De overige respondenten waren verdeeld over de invloed van fietspaden op active travel. Het feit dat de respondenten verdeeld zijn, zou ook kunnen betekenen dat de fietspaden niet dusdanig relevant zijn, dat komt overeen met resultaten van het onderzoek van Ewing et al. (2004). Uit dat onderzoek blijkt dat afgescheiden fietspaden en *paved shoulders* geen significant effect hebben op de vervoersmiddelkeuze van scholieren. Paved shoulders zijn fietspaden die gemarkeerd zijn op de weg zelf. Een deel van de respondenten gaf ook aan in principe nog nooit te hebben nagedacht over de invloed van de fietspaden. Dat kan op twee verschillende manieren geïnterpreteerd worden; of de fietspaden zijn daadwerkelijk niet zo invloedrijk op active travel, of ze zijn juist wel van invloed, juist omdat de respondenten er niet veel waarde aan hechten, want dat zou betekenen dat fietspaden ook niet als gebrekkig of hinderlijk worden aanschouwd.

Naast eerder genoemde transport gerelateerde omgevingskenmerken beïnvloedt de drukte in de wijk en in het openbaar vervoer tijdens spitsuren active travel van studenten. Enkele respondenten haalden het argument aan dat wanneer het druk is in de wijk, het waarschijnlijk ook druk is in de bus. Daarom gaan ze eerder fietsen of lopen. Andere respondenten gaven aan dat deze drukte een reden is om met de bus te gaan in plaats van de fiets.

4.2 Invloed esthetische omgevingskenmerken

Op de website korrewegwijk.nl is het volgende bericht te lezen:

“Bij bewoners is veel irritatie over grote hoeveelheden zwerfafval, weesfietsen, fietswrakken, dumpingen van grofvuil, bijplaatsingen bij ondergrondse containers, verloederde tuinen en

brandgangen. Het zorgt in de buurt mede voor een negatief imago. Verder kan het tot ongemakkelijke en onveilige situaties leiden.” Werkgroep Woonomgeving Korrewegwijk (2016).

Dit is een vrij negatief bericht over het netheid van de Korrewegwijk. Desondanks blijkt uit de interviews dat de netheid en het onderhoud van de wijk geen invloed heeft op active travel van de studenten in de wijk. Onder onderhoud van de wijk vallen zaken als het onderhoud van panden en dergelijke, dat de wijk schoon is en dat de straten en wegen schoon zijn. Iedere respondent gaf aan dat het onderhoud van de wijk zelf niet van invloed is. Daarentegen dient de route die eventueel door de wijk wordt gefietst is wél in goede en nette staat te zijn:

“Het onderhoud van de wijk op zich niet, maar van de route ik fiets wel. (..) Het onderhoud van de route is zeker van invloed.”

Zodoende gaven drie respondenten aan dat er regelmatig glas ligt op bepaalde wegen waardoor ze daar liever niet langs zouden fietsen. Echter is de invloed hiervan op hun active travel verschillend. Twee gaven aan ondanks het glas geen er langs te blijven fietsen. Eén respondent gaf aan te wandelen in plaats van te fietsen. In de interviews is ook gevraagd naar de invloed van openbaar groen en parken in de wijk. Respondent 8 sprak zich hier als volgt over uit: *“Het is prettig dat er groen is in de wijk, daardoor fiets en wandel ik meer.”*

De overige respondenten gaven ontzettend wisselende antwoorden ten opzichte van respondent 8. De algemene tendens was dat het openbaar groen en parken in de wijk geen invloed rol spelen in active travel onder de studenten in de Korrewegwijk, maar dat het meer een aangename bijkomstigheid is: *“Ja, als ik tijd heb uh, dan fiets ik liever een wat leukere route dan uh.. (hier: openbaar groen) Ja, ik zou eerder gaan fietsen dan het openbaar vervoer nemen, maar misschien zou ik nog wel eerder gaan lopen.”*

Respondent 5 bleek het tegengestelde van respondent 8 te zijn:

“(..) ik ben sowieso niet iemand die echt met de natuur en weet ik veel allemaal, dat interesseert me niet, ja daar ben ik heel eerlijk in, dat interesseert me gewoon helemaal niks.”

De antwoorden uit de interviews over de invloed van openbaar groen en parken stroken op het antwoord van respondent 8 na niet met de bevindingen van Cao et al. (2009). Zij stellen dat de nabije aanwezigheid van parken en open ruimte een factor is die de keuze voor fietsen bevordert. In de interviews is niet expliciet gevraagd naar de invloed van open ruimtes, desondanks is dat door respondent 6 wel naar voren gebracht:

“Ja zeg maar het is niet heel open ofzo, want ik uh, want in Vinkhuizen is het vrij open allemaal. Dat vind ik een beetje naar om te fietsen, want dan.. ja dat is heel winderig en zo.”

In tegen stelling tot het onderzoek van Cao et al. (2009), komen de bevindingen van Titze et al. (2008) wel overeen met de bevindingen uit de interviews. Titze et al. (2008) stellen dat er geen relatie bestaat tussen openbaar groen en fietsen voor transport.

4.3 Invloed sociale omgevingskenmerken

Wat blijkt uit de interviews is dat studenten zich over het algemeen veilig voelen in de Korrewegwijk, maar in de West- en Oost Indische wijk minder (zie figuur 1). Respondent 3 omschreef dat als volgt:

En, ja als je daar uh, laat op de avond of diep in de nacht/vroeg in de ochtend rond loopt, dan uh, heb je wel eens types lopen waar van je denkt nou.. uh, daar loop ik iets verder omheen weet je wel.. of ik pak de bus of fiets.

Met name 's avonds en 's nachts heeft dat invloed op active travel van de studenten. Dit is hetzelfde als wat Ogilvie et al. (2008) hebben genomen in hun onderzoek: veilig wandelen in het donker. De respondenten geven aan op late tijdstippen niet meer te lopen in die delen van wijk. Daarnaast pakken ze sneller de bus in plaats van de fiets. In figuur 2 zijn de woonlocaties zichtbaar en daar is te zien dat vier respondenten wel in de West- en Oost Indische wijk woonachtig zijn, desondanks kwam tijdens de interviews niet naar voren dat ze zich in hun eigen straat onveilig voelden. Daaruit blijkt dat er buurtgrenzen niet gelijk zijn aan de grenzen waar de respondenten zich wel niet veilig voelen. Overigens kwam in de interviews ook naar voren dat niet iedereen zich onveilig voelde in bepaalde delen van de wijk. Dat komt ook omdat verschillende respondenten praktisch nooit in dat deel van de wijk komen, waardoor ze niet het gevoel kennen dat het daar onveiliger kan zijn. Bestaande betekent dat de studenten in de Korrewegwijk zich veilig voelen in grootste deel van de wijk en daar wordt active travel ook niet door beïnvloed. Naarmate ze zich in bepaalde delen van de wijk onveiliger gaan voelen heeft het wel invloed op active travel: niet meer lopen, meer fietsen en meer met de bus. Respondent 6 verwoorde dat op onderstaande manier:

"(..) ik denk het wel uhm, ik denk dat als ik me bijvoorbeeld niet veilig zou voelen, zou ik veel eerder de bus pakken, dat je dan met andere mensen daar zit. En zou ik niet snel 's nachts uh, de fiets pakken, of uhm, nou zulke dingen. Of lopen, ik ben ook wel iemand die wel eens gaat lopen naar vrienden in deze wijk, ben ik gewoon lopend teruggegaan, en dat zou ik ook niet doen denk ik als ik uh, me niet veilig zou voelen."

Dit komt overeen met Handy et al. (2005). Veiligheid en sociale contacten zorgen ervoor dat er meer wordt gelopen en minder wordt gereden met voertuigen. Omgekeerd klopt dit ook: onveiligheid leidt tot minder lopen en meer fiets- en bus gebruik.

Naast de veiligheidsperceptie speelt ook de fysieke activiteit in de wijk een rol in active travel van studenten. Fysieke activiteit in de wijk houdt in dat er veel mensen fietsen en lopen in de wijk. De respondenten zijn op basis van hun antwoorden in twee groepen op te delen. Een groep die het leuk vindt als het druk op straat is en groep die zich er aan stoort. Op basis van antwoorden uit de interviews lijkt er geen middenweg te bestaan. De invloed op active travel van studenten is hier erg groot. Er wordt meer gefietst en gelopen, terwijl er minder met de openbaar vervoer gereisd, respondenten 2 en 4 spraken zich als volgt over uit:

“(..) Voor mij als er veel mensen op straat zijn of iets dergelijks dan uh, dan pak ik graag de fiets eigenlijk. Ik vind dat wel leuk, ik kom zelf uit een dorp waar echt niks op straat liep of wat dan ook. Voor mij als er dan wat op straat loopt ja ik weet niet, ik krijg daar gevoel bij van: yes, het leeft!”

“Jawel. Want als er weinig activiteit op straat zou zijn, dan zou ik denk ik niet fietsen, want dat voelt een beetje dood aan. Nu heb je toch het idee dat je een beetje in een levendige wijk woont, dus die fysieke activiteit die zit hier wel goed in de Korrewegwijk.” (..) Ja, uhm, ja dat heeft wel invloed, want het is prettiger om door een studentenwijk te fietsen, je ziet gewoon meer gezelligheid (..) Uhm, ja dat heeft ook wel met om, mijn keuze om dan te fietsen, want dan zie je nog eens wat of heb je nog een beetje sociaal contact. Als je in de bus zit dan krijg je het allemaal niet mee eigenlijk. In de bus ben je wat buitengeslotener. Als je fietst dan krijg je ook de wijk mee.”

Uit het literatuuronderzoek van het onderzoek van Rodríguez & Joo (2004) blijkt dat hogere dichtheden van mensen in de wijk niet-gemotoriseerde vervoersmiddelenkeuze aanmoedigen. Dit komt deels overeen met de resultaten uit de interviews. Sommige respondenten gaan inderdaad meer lopen of fietsen, maar niet iedere respondent doet dat.

5. Conclusies

5.1 Onderzoeksvragen

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt: In hoeverre spelen de omgevingskenmerken van de wijk een rol in active travel van studenten in de Korrewegwijk? De deelvragen zijn belicht in de resultaten hoofdstuk en aan de hand daarvan kan de hoofdvraag beantwoord worden. De transport gerelateerde omgevingskenmerken van de Korrewegwijk spelen een aanzienlijk grote rol in active travel van studenten. De nabijheid van een bushalte leidt er toe dat er meer wordt gereisd met het openbaar vervoer, wat betekent dat er minder wordt gefietst en gewandeld. Dit komt overeen met onderzoek van Ewing en Cervero (2010). De bestemming van de trip is ook van invloed op active travel van studenten in de Korrewegwijk. Hoehner et al. (2005) namen bestemmingen in de vorm van landgebruik mee in hun onderzoek. Vooraf leek dit niet relevant, maar achteraf blijkt de bestemming buiten de Korrewegwijk wel degelijk van belang. De aanwezigheid van fietspaden daarentegen lijkt minder van belang te zijn, wat overeenkomt met onderzoek van Ewing et al. (2004). Ook de drukte tijdens spitsuren, zowel in de wijk als in het openbaar vervoer is van invloed op active travel.

Het is moeilijk te zeggen in hoeverre de esthetische omgevingskenmerken van de Korrewegwijk een rol spelen in active travel van studenten. Uit het onderzoek zijn geen consistente resultaten naar voren gekomen. Het onderhoud van de wijk speelt nauwelijks een rol, de netheid van de wegen speelt een bescheiden rol in die zin dat de route die studenten fietsen netjes moeten zijn en de aanwezigheid van openbaar groen heeft ook nauwelijks invloed op active travel van studenten. Dit laatste punt komt overeen met het onderzoek van Titze et al. (2008). Sociale omgevingskenmerken van de Korrewegwijk spelen daarentegen wel een grote rol in active travel van studenten. Zowel de veiligheidsperceptie als de fysieke activiteit van de wijk zijn van invloed op active travel van studenten in de Korrewegwijk.

Al met al spelen omgevingskenmerken van de wijk Korrewegwijk dus wel degelijk een rol in active travel van studenten.

5.2 Reflectie

Het theoretisch kader is naar mijn mening nuttig geweest voor het onderzoek. Met name de onderscheiden omgevingskenmerken van Hoehner et al (2005) waren zeer van belang. Achteraf was het wellicht beter geweest om meer omgevingskenmerken mee nemen, dat als het ware de omgevingskenmerken van Hoehner et al. (2005) de basis vormden, aangevuld met omgevingskenmerken die in andere literatuur is onderscheiden. Daarnaast zou het nuttig zijn geweest om meer concrete voorbeelden uit de literatuur te belichten die de relatie tussen

de omgevingskenmerken en active travel duidelijk maken. De keuze voor een kwalitatieve onderzoeksmethode is juist geweest. Deze manier van onderzoek leverde nuttige data op. Echter, de interview guide had achteraf gezien breder en groter gemogen. Ik had van te voren meer omgevingskenmerken moeten opstellen. Gedurende de interviews merkte ik dat ik als interviewer moest gaan gissen naar omgevingskenmerken die van invloed zouden zijn, terwijl normaliter andersom beter zou zijn. Ik had verwacht dat de respondenten opener zouden zijn in het antwoorden, dat bleek niet zo te zijn, waardoor er minder bruikbare data werd vergaard dan van te voren gedacht. Daarnaast had ik moeite met de vragen helder en duidelijk te formuleren. De vragen die ik stelde waren soms te lang waardoor ik als het ware te veel vroeg in één vraag. Dat is ten koste gegaan van de bruikbaarheid van de antwoorden van de respondenten. Het vergaren van respondenten was een moeizaam proces. Acht interviews is daarom ook ietwat aan de magere kant. Desondanks is het niet belemmerend geweest voor de analyse. Meer interviews zouden de betrouwbaarheid van de resultaten echter vergroten. Tot slot, omdat tijdens het proces (na de concept versie) in overleg met mevrouw Meijering de focus van vervoersmiddelkeuze werd verlegd naar active travel werden de interviews die al waren afgenomen desalniettemin minder bruikbaar.

5.3 Aanbevelingen

Op basis van het onderzoek in deze scriptie kunnen er een aantal aanbevelingen gedaan worden:

Aan de gemeente Groningen: ondanks dat reizen met het openbaar vervoer ook een vorm is van active travel beveel ik de gemeente Groningen aan een aantal bushaltes te verwijderen uit de wijk. Dan zullen studenten eerder de fiets pakken dan het openbaar vervoer en meer bewegen.

Aan de gemeente Groningen: delen van de Oost- en West Indische buurt worden 's avonds en 's nachts als onveilig beschouwd door studenten. Maak de wijk aantrekkelijker door bijvoorbeeld meer straatverlichting.

6. Referenties

- Cao, X.J. & Mokhtarian, P.L. & Handy, S.L. (2009). The relationship between the built environment and nonwork travel: A case study of Northern California. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43(5), 548-559.
- CBS Statline. (2012). *Centraal Bureau voor de Statistiek*. Geraadpleegd op 16-01-17 via <http://statline.cbs.nl/>
- Clifford, N. & French, S. & Valentine, G. (2010). *Key Methods in Geography*. Editie 2. Londen: SAGE.
- Cohen, D. & Crabtree, B., 2006. Qualitative research guidelines project.
- Delmelle, E.M. & Delmelle, E.C. (2012). Exploring spatio-temporal commuting patterns in a university environment. *Transport Policy*, 21, 1-9.
- Duncan, M. J. & Spence, J. C. & Mummery, W. K. (2005). Perceived environment and physical activity: a meta-analysis of selected environmental characteristics. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 2(1), 11.
- Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the built environment: a meta-analysis. *Journal of the American planning association*, 76(3), 265-294.
- Ewing, R. & Schroeder, W. & Greene, W. (2004). School location and student travel analysis of factors affecting mode choice. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, (1895), 55-63.
- Frank, L. D. & Sallis, J. F. & Conway, T. L. & Chapman, J. E. & Saelens, B. E. & Bachman, W. (2006). Many pathways from land use to health: associations between neighborhood walkability and active transportation, body mass index, and air quality. *Journal of the American Planning Association*, 72(1), 75-87.
- Handy, S. & Cao, X. & Mokhtarian, P. (2005). Correlation or causality between the built environment and travel behavior? Evidence from Northern California. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 10(6), 427-444.
- Hoehner, C.M. & Ramirez, L.K.B. & Elliott, M.B. & Handy, S.L. & Brownson, R.C. (2005). Perceived and objective environmental measures and physical activity among urban adults. *American journal of preventive medicine*, 28(2), 105-116.

Manders, M. (2014). Geraadpleegd op 08-12-16 via

<https://www.scribbr.nl/onderzoeksmethoden/beoordelen-kwaliteit-onderzoek/>

McDonald, N.C. (2007). Travel and the social environment: Evidence from Alameda County, California. *Transportation research part D: transport and environment*, 12(1), 53-63.

Ogilvie, D. & Mitchell, R. & Mutrie, N. & Petticrew, M. & Platt, S. (2008). Perceived characteristics of the environment associated with active travel: development and testing of a new scale. *International journal of behavioral nutrition and physical activity*, 5(1), 32.

Panter, J. R. & Jones, A. P. & van Sluijs, E. M. (2008). Environmental determinants of active travel in youth: A review and framework for future research. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 5(1), 34.

Páez, A. & Whalen, K. (2010). Enjoyment of commute: a comparison of different transportation modes. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 44(7), 537-549.

Rijksoverheid (2007). *Wijkactieplan Korrewegwijk. Samen het verschil maken*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Rissel, C. E. (2009). Active travel: a climate change mitigation strategy with co-benefits for health. *New South Wales public health bulletin*, 20(2), 10-13.

Rodríguez, D.A. & Joo, J. (2004). The relationship between non-motorized mode choice and the local physical environment. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 9(2), 151-173.

Titze, S. & Stronegger, W.J. & Janschitz, S. & Oja, P. (2008). Association of built-environment, social-environment and personal factors with bicycling as a mode of transportation among Austrian city dwellers. *Preventive Medicine*, 47(3), 252-259.

Werkgroep Woonomgeving Korrewegwijk (2016). Geraadpleegd op 07-12-2016 via <http://www.korrewegwijk.nl/de-bestuursleden-van-wijkoverleg-korrewegwijk>.

Whalen, K.E. & Páez, A. & Carrasco, J.A. (2013). Mode choice of university students commuting to school and the role of active travel. *Journal of Transport Geography*, 31, 132-142.

Bijlage I Interview guide

INTRODUCTIE

INTRO	Voorstellen, uitleggen waarom dit interview wordt afgenomen.
DOEL VAN HET ONDERZOEK	Met dit interview participeert je in mijn bachelorscriptie. Ik doe onderzoek naar de vervoersmiddelkeuze onder studenten in de Korrewegwijk. Door het interviewen van studenten die woonachtig zijn in de Korrewijk wil inzicht krijgen in die vervoersmiddelkeuze.
ONDERWERPEN	<p>De volgende onderwerpen komen tijdens het interview aan de orde:</p> <ul style="list-style-type: none">- Algemene vragen- Transport gerelateerde omgevingskenmerken <p>Onder transport gerelateerde omgevingskenmerken worden kenmerken verstaan als de aanwezigheid van fietspaden, de aanwezigheid van een bushalte of het veiligheidsgevoel over het verkeer.</p> <ul style="list-style-type: none">- Esthetische omgevingskenmerken <p>Esthetische omgevingskenmerken zeggen iets over het uiterlijk van de wijk. Bijvoorbeeld of de wijk goed onderhouden is of dat er geen vuil op de straat ligt.</p> <ul style="list-style-type: none">- Sociale omgevingskenmerken <p>Sociale omgevingskenmerken zijn kenmerken als veilig voelen en fysieke activiteit in de buurt.</p> <ul style="list-style-type: none">- Afsluiting <p>De vragen zullen expliciet gaan over de omgevingskenmerken. Ik snap dat andere factoren als geld, weersomstandigheden, etc. ook van invloed zijn op de keuze, maar in mijn onderzoek focus ik op de omgeving.</p>
BEELDMATERIAAL	Ik heb Google Maps/Google Streetview meegenomen voor een betere illustratie van de omgevingskenmerken die voor jou van belang zijn.
ANONIMITEIT EN VERTROUWELIJKHEID	Dit interview is niet anoniem, maar als je niet wilt dat je naam wordt genoemd dan kan ik er voor zorgen dat jouw persoonlijke gegevens niet gebruikt of genoemd zullen worden. Daarnaast zullen de dingen die je mij vertelt en de informatie die je mij geeft alleen voor dit onderzoek gebruikt worden. Voor mijn onderzoek is het nuttig als ik jouw adres mag gebruiken, of als je dat niet wilt, je postcode. Mag ik dat gebruiken?

VROEGTIJDIG STOPPEN

Als je tijdens het interview besluit dat je niet meer verder wilt gaan, dan mag je dat ten alle tijden aangeven. We zullen dan stoppen met het interview, dat is geen probleem.

OPNAME

Zoals je ziet hebben ik opnameapparatuur meegenomen, waarmee dit gesprek wordt opgenomen.

Vind je het goed dat dit gesprek wordt opgenomen?

VRAGEN MET BETREKKING TOT HET ONDERZOEK**ALGEMEEN**

Hoe lang woon je al in deze wijk?

Hoe vind je het om in deze wijk te wonen?

Heb je bewust gekozen voor deze wijk?

Maakt je gebruik van het studentenreisproduct?

→ Zo ja, heeft je gekozen voor gratis reizen doordeweeks of gratis reizen in het weekend?

Bent je in het bezit van een fiets?

Bent je in het bezit van een auto?

Hoeveel wandel je?

Welk vervoersmiddel gebruik je vaakst?

**VRAGEN OVER TRANSPORT
GERALTEERDE
OMGEVINGSKENMERKEN**

Onder transport gerelateerde omgevingskenmerken worden kenmerken verstaan als de aanwezigheid van fietspaden, de aanwezigheid van een bushalte of het veiligheidsgevoel over het verkeer.

Hoever woon je van een bushalte af?

→ Is deze afstand van belang in de vervoersmiddelkeuze?

Is er soepele verbinding wat betreft het OV als je naar je vaak bezochte bestemmingen gaat?

→ Is dit van belang voor jouw vervoersmiddelkeuze?

Hoe is het gesteld met de parkeermogelijkheden voor de fiets (indien in bezit van auto, ook vragen voor parkeermogelijkheden voor de auto)?

→ In hoeverre zijn de parkeermogelijkheden van belang in de jouw vervoersmiddelkeuze?

Zijn er voldoende fietspaden in de wijk?

→ Is de aanwezigheid fietspaden van invloed op je vervoersmiddelkeuze?

Heb je het gevoel dat het verkeer veilig is in jouw wijk?

[Als respondent in bezit is van de fiets]

De Zernike-Route is een route die goed te bereiken is vanaf de Korrewegwijk. In hoeverre is de Zernike-Route van invloed op je vervoersmiddelkeuze?

→ Zowel negatieve als positieve kenmerken vragen: drukte, knelpunten, leuke route, goede doorstroom, etc.

Zijn er nog andere transport gerelateerde omgevingskenmerken die van invloed zijn op jouw vervoersmiddelkeuze?

→ Zo ja, kan je uitleggen welke?

→ Waarom zijn deze kenmerken van invloed?

→ In hoeverre hebben ze effect op de vervoersmiddelkeuze?

ESTHETISCHE OMGEVINGSKENMERKEN

Esthetische omgevingskenmerken zeggen iets over het uiterlijk van de wijk. Bijvoorbeeld of de wijk goed onderhouden is of dat er geen vuil op de straat ligt.

Is je wijk goed onderhouden? Dan moet je denken aan onderhoud van gebouwen, van parken, van wegen, stoepen en paden, etc.

Is de staat van het onderhoud van invloed op de vervoersmiddelkeuze?

→ Zo ja, zou je eerder met het OV of de auto gaan als de het onderhoud van de wijk niet naar behoren is?

→ Is de netheid van de straat van invloed op de vervoersmiddelkeuze? Bijvoorbeeld als er regelmatig glas op straat ligt, etc.

Is de aanwezigheid van openbaar groen en parken van invloed op de vervoersmiddelkeuze?

→ Zou je bijvoorbeeld eerder de fiets pakken je door een park kunt fietsen?

Zijn er nog andere esthetische omgevingskenmerken die van invloed zijn op jouw vervoersmiddelkeuze?

→ Zo ja, kan je uitleggen welke?

→ Waarom zijn deze kenmerken van invloed?

→ In hoeverre hebben ze effect op de vervoersmiddelkeuze?

SOCIALE OMGEVINGSKENMERKEN

Sociale omgevingskenmerken zijn kenmerken als veilig voelen en fysieke activiteit in de buurt.

Voelt je je veilig op iedere moment van de dag in de wijk?

→ Zo niet, welke momenten?

→ Is je veiligheidsperceptie van invloed op de vervoersmiddelkeuze?

Is de fysieke activiteit van invloed op je vervoersmiddelkeuze?

Met fysieke activiteit bedoel ik dat er veel bedrijvigheid is in de wijk. Bijvoorbeeld als je in een drukke wijk woont waar veel activiteit op straat is, zou je dan eerder of met fiets gaan?

Of een ander vervoersmiddel?

Zijn er nog andere sociale omgevingskenmerken die van invloed zijn op jouw vervoersmiddelkeuze?

→ Zo ja, welke?

→ Waarom zijn deze kenmerken van invloed?

→ In hoeverre hebben ze effect op de vervoersmiddelkeuze?

AFSLUITING

AFSLUITING INTERVIEW	Wil je nog iets toevoegen aan dit gesprek? Zijn er nog dingen die niet aan bod zijn gekomen in het gesprek maar die je wel belangrijk vindt om te vertellen? Wat vond je van het interview?
BEDANKEN	Ik wil je graag bedanken voor het meewerken aan het interview.
MEMBERCHECKING	Het interview zal worden uitgewerkt. Als je wil, kan ik een kopie sturen van het transcript. Uiteraard kun je als je wil ook een uitdraai krijgen van het eindversie van mijn scriptie.
EEN TELEFOONNUMMER ACHTERLATEN	Als je nog vragen hebt, kan je me altijd bereiken op 06 – 27 19 50 80 of per mail: t.n.paters@student.rug.nl