
Onderzoek naar de rol van het openbaar vervoer bij de afweging om te studeren vanuit het ouderlijk huis of te verhuizen naar de studielocatie.



R.H. Logher, s2507854

Bachelor scriptie Sociale Geografie en Planologie

Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen

Rijksuniversiteit Groningen

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

8 februari 2017



**rijksuniversiteit
groningen**

Samenvatting

Onderzoek wijst uit dat studenten steeds meer thuis blijven wonen (CBS, 2017). In deze scriptie is onderzocht in hoeverre het openbaar vervoer door een student wordt meegenomen in de afweging om thuis te blijven wonen. Aan de hand van drie actoren wordt de rol van het openbaar vervoer ingeschat. De data is verkregen uit semi-gestructureerde interviews, geanalyseerd en vervolgens vergeleken met conclusies uit de literatuur. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat studenten het openbaar vervoer wel degelijk mee laten spelen in de afweging om thuis te blijven wonen.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Probleemstelling.....	3
1.3 Maatschappelijke relevantie.....	3

Hoofdstuk 2: Theoretisch kader

2.1 Financiële aspect.....	4
2.1.1 Prijs van het openbaar vervoer.....	4
2.1.2 Woonlasten uit/thuiswonen.....	4
2.2 Bereikbaarheid openbaar vervoer.....	5
2.3 Beoordeling van de reis.....	5
2.4 Conceptueel model.....	6

Hoofdstuk 3: Methodologie

3.1 Methode.....	7
3.2 Dataverzameling.	7
3.3 Data-analyse.....	10
3.4 Ethiek.	10

Hoofdstuk 4: Resultaten

4.1 Financiële aspect.....	11
4.1.1 Prijs van het openbaar vervoer.....	11
4.1.2 Financiën naast het openbaar vervoer.....	12
4.2 Bereikbaarheid openbaar vervoer.....	12
4.3 Kwaliteit en beoordeling van de reis.....	15

Hoofdstuk 5: Conclusie

5.1 Conclusie.....	17
5.2 Reflectie.....	18
5.3 Aanbevelingen.....	18

Literatuurlijst.....	19
----------------------	----

Bijlagen.....	21
---------------	----

Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2000 werd in het Verenigd Koninkrijk de studiebeurs afgeschaft en vervangen door een leenstelsel. In de periode die hierop volgde bleek uit de statistieken dat er een toename was van het aantal thuiswonende studenten (Christie, 2007). Waar het Verenigd Koninkrijk de studiebeurs in 2000 al afschafte en verving door een leenstelsel is dat vanaf het studiejaar 2015/2016 ook in Nederland het geval. De verwachting is dat, net als in het Verenigd Koninkrijk, in Nederland steeds meer jongeren thuis zullen blijven wonen. Deze verwachting lijkt te kloppen want begin 2017 werd door het CBS (2017) bekend gemaakt dat er in 2016 wéér minder jongeren zijn verhuisd naar universiteitssteden dan het jaar ervoor. De verslechterde financiële situatie lijkt er toe te leiden dat er meer studenten thuis blijven wonen. Studenten die thuis blijven wonen zullen naar de universiteit heen en weer moeten pendelen. Mijn verwachting is dan ook dat er meer studenten met het openbaar vervoer zullen gaan. Ik wil graag onderzoeken in hoeverre het openbaar vervoer meespeelt in deze beslissing.

1.2 Probleemstelling

Om dit te onderzoeken is de volgende hoofdvraag opgesteld:

‘In hoeverre wordt het openbaar vervoer door een student meegenomen in de afweging om thuis te blijven wonen?’

Hierbij zijn de volgende deelvragen opgesteld:

- Wat vinden de studenten van de financiële aspecten van enerzijds het openbaar vervoer en anderzijds het thuiswonen en in hoeverre nemen zij dit mee in hun afweging om thuis te blijven wonen.
- Wat vinden studenten van de bereikbaarheid van de universiteit via het openbaar vervoer en in hoeverre nemen zij dit mee in hun afweging om thuis te blijven wonen?
- Hoe beoordelen studenten de reis met het openbaar vervoer en in hoeverre nemen zij dit mee in hun afweging om thuis te blijven wonen?

1.3 Maatschappelijke relevantie

De uitkomsten van deze scriptie geven onder andere een inzicht in de mening van studenten over hun reizen met het openbaar vervoer in het algemeen en het studentenreisproduct in het bijzonder. Daarom kan dit onderzoek interessant zijn voor de overheid met betrekking tot het beleid aangaande het studentenreisproduct. Voor vervoersmaatschappijen kan het inzicht opleveren met betrekking tot kwalitatieve aspecten van bereikbaarheid en beoordeling van de reis. Hiermee kunnen de vervoersmaatschappijen hun dienstverlening optimaliseren.

Hoofdstuk 2: Theoretisch kader

2.1 Financiële aspect

2.1.1 Prijs van het openbaar vervoer

De meeste studenten in Nederland kunnen sinds 1991 (Fortuyn, 2002) gebruik maken van gratis openbaar vervoer door middel van het studentenreisproduct. Voor mijn onderzoek zijn de conclusies van Voss (2014) interessant. Voss heeft gekeken naar de invoering van het semesterticket in bepaalde plaatsen in Duitsland. Het semesterticket is een ticket waar een student aan het begin van het jaar een kleine prijs voor betaalt en daarmee de rest van het jaar gratis kan reizen met het openbaar vervoer. In het onderzoek wordt onder meer geconcludeerd dat studenten het gratis openbaar vervoer in acht namen bij hun overweging om wel of niet thuis te blijven wonen. Er werd aangetoond dat de gemiddelde afstand van de woonplaats van studenten tot de universiteit toenam na invoering van het semesterticket. Voss (2014) concludeerde hiermee dat gratis openbaar vervoer leidt tot meer thuiswonende studenten. Dit sluit aan bij recent Nederlands onderzoek. De overheid heeft namelijk onderzoek laten doen naar de effecten van het afschaffen van het studentenreisproduct op de woningvraag voor studenten (ABF Research, 2014). Het onderzoek is gedaan onder 6000 studenten en is uitgevoerd nog voordat de studiebeurs werd vervangen door het sociale leenstelsel. De studenten kregen vragen die betrekking hebben op hun woonkeuze en studeergedrag. De situatie die studenten werd voorgelegd was een afschaffing van het studentenreisproduct terwijl de studiebeurs gehandhaafd zou blijven. De uitkomst van dit onderzoek was dat het afschaffen van het studentenreisproduct zal leiden tot meer vraag naar woonruimte voor studenten. Ruim 40% van de thuiswonende studenten gaf aan in de stad van de studie te gaan wonen als het studentenreisproduct zou worden afgeschaft. Daarentegen gaf 28% aan dat ze geen andere keuzes zouden maken als het studentenreisproduct zou worden afgeschaft. 10% gaf zelfs aan helemaal niet met de studie te zijn begonnen omdat een kamer voor hen te duur is en zonder gratis openbaar vervoer de reis ook niet te betalen is. De overige 22% gaf aan om dichterbij huis te gaan studeren. De conclusie van ABF Research (2014) luidde dan ook dat er meer studenten uit huis zullen gaan als het studentenreisproduct wordt afgeschaft. Dit betekent dat het studentenreisproduct volgens het onderzoek van ABF Research (2014) meespeelt bij de afweging van een student om thuis te blijven wonen. De uitkomsten van de onderzoeken van Voss (2014) en ABF Research (2014) bevestigen elkaar. Waar het artikel van Voss (2014) laat zien dat het invoeren van gratis openbaar vervoer leidt tot meer thuiswonende studenten, schetst het onderzoek van ABF Research (2014) een beeld dat het afschaffen van het studentenreisproduct (en dus het gratis openbaar vervoer) leidt tot meer uitwonende studenten.

2.1.2 Woonlasten uit/thuiswonen

Niet alleen het studentenreisproduct maakt thuiswonen aantrekkelijk. Turley (2006) heeft aangetoond dat het financiële voordeel van thuiswonen een reden kan zijn om thuis te blijven wonen. Het rapport van het CPB (2014) bevestigt dat de studieschuld van uitwonende studenten gemiddeld bijna 50% hoger is dan van thuiswonende studenten. Een onderzoek van het NIBUD

(2015) onder studenten concludeert hetzelfde als het onderzoek van het CPB (2014). In het onderzoek van het NIBUD staat namelijk dat uitwonende studenten gemiddeld € 980,- per maand besteden en thuiswonende € 535,-. Beide onderzoeken concluderen dat thuis blijven wonen goedkoper is dan uit huis gaan. Aangezien de financiële situatie van studenten in Nederland minder wordt door het afschaffen van de studiebeurs, wordt thuis blijven wonen een meer aantrekkelijke optie in vergelijking met vroeger. De onderzoeken bevestigen dat het besparen op woonlasten een reden kan zijn om thuis te blijven wonen zoals door Turley (2006) is genoemd. Overigens is ook bewezen dat studenten met meer vermogende ouders een grotere kans hebben om uit huis te gaan dan studenten met minder vermogende ouders. Dit komt omdat zij meer financiële ondersteuning krijgen van hun ouders. (Mulder & Clark, 2002 in Turley, 2009).

2.2 Bereikbaarheid openbaar vervoer

Niet alleen de prijs van het openbaar vervoer heeft effect op de mate van het gebruik van het openbaar vervoer. Ook de mate van bereikbaarheid via het openbaar vervoer speelt hier een rol in. Bereikbaarheid laat zich als volgt omschrijven: Het gemak waarmee een bepaalde locatie bereikt kan worden door middel van een bepaald vervoerssysteem (O'Sullivan et al., 2000). Bereikbaarheid komt voort uit drie variabelen (van Wee & Annema, 2009): Allereerst uit de kwaliteit van verbindingen tussen locaties. Ten tweede de mogelijkheid om naar een bepaalde locatie te komen. De laatste variabele is de weerstand tussen twee locaties, bijvoorbeeld vertragingen en wachttijden. De bereikbaarheid via auto is altijd beter dan via het openbaar vervoer (Benenson et al., 2017). Echter zijn studenten vaak niet in het bezit van een auto. De bereikbaarheid van de studielocatie via het openbaar vervoer is voor hen wel van groot belang. De studie van Benenson et al. (2017) concludeert wel dat een goede bereikbaarheid van een locatie via het openbaar vervoer het gebruik van het openbaar vervoer naar die locatie significant kan verhogen. Een slechte bereikbaarheid via het openbaar vervoer kan het gebruik ervan echter laten dalen. Iedere reiziger heeft een acceptabele maximum reistijd (Milakis et al., 2015). Op een gegeven moment zal een reiziger een locatie bestempelen als niet bereikbaar. Als een student veel redenen heeft om thuis te blijven wonen zal zijn maximale acceptabele reistijd hoger zijn. Voor studenten die minder redenen hebben om thuis te wonen zal de maximale acceptabele reistijd lager zijn. De beslissing om dichterbij te gaan wonen zal dan gemakkelijker genomen kunnen worden.

2.3 Beoordeling van de reis

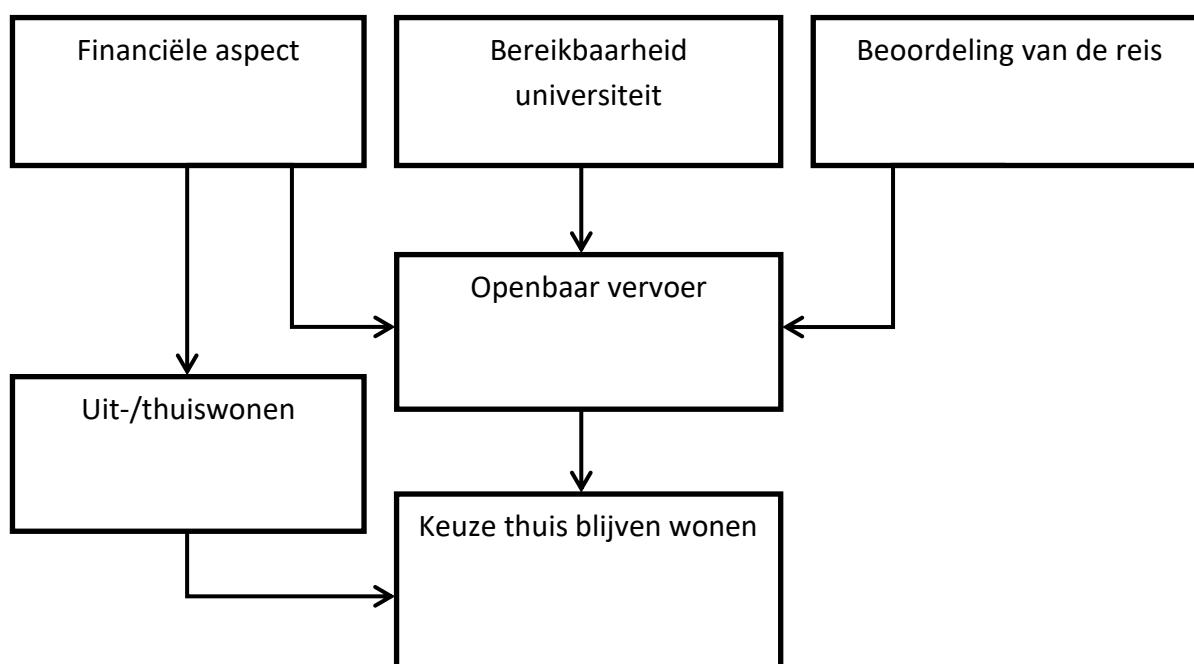
Een reiziger heeft naast een mening over de bereikbaarheid van de reis ook een mening over de kwaliteit van de reis zelf (Redman et al., 2012). Om er achter te komen hoe een reiziger zijn/haar reis beleeft en beoordeelt moeten er gekeken worden naar welke aspecten een reiziger tijdens zijn reis beoordeelt. Redman et al. (2012), van Hagen & Bron (2006) en Beirão et al. (2007) hebben deze aspecten in hun onderzoeken belicht. De aspecten die een reiziger tijdens zijn reis beoordeelt zijn: Betrouwbaarheid van de reis, frequentie van het openbaar vervoer in een gegeven periode, prijs van de reis, tijdsduur van de reis, gemak van een overstapmoment, comfort van de reis, kwaliteit van het overbrengen van informatie en het gemak van de reis. De klantwenspiramide van van Hagen (2000) noemt hierbij nog het verschil tussen *satisfiers* en *dissatisfiers*. De vervoerder moet inzetten op

satisfiers zodat de klant het reizen ziet als verblijven en niet als verplaatsen. Dit kan de vervoerder doen door bijvoorbeeld een schone bus of een goede aansluiting met treinen. Aan de andere kant zal de vervoerder *dissatisfiers* moeten voorkomen want dit jaagt reizigers weg. Bij *dissatisfiers* moet gedacht worden aan drukte in de bus of vieze zitplekken. De reiziger heeft volgens van Hagen (2000) bij iedere factor een bepaalde verwachting. Als aan deze verwachting wordt voldaan of deze zelfs overtroffen wordt zal er *satisfaction* optreden. Als er niet aan wordt voldaan zal *dissatisfaction* optreden. In het onderzoek van Milakis et al. (2015) bleek dat een positieve beoordeling van de reis de maximale acceptabele reistijd van een reiziger kan verhogen. Maar dat een negatieve beoordeling van de reis de maximale acceptabele reistijd kan verlagen (Milakis et al., 2015). In het laatste geval zal de beslissing van een student om uit huis te gaan eerder genomen kunnen worden.

2.4 Conceptueel model

In figuur 1 is het conceptueel model van deze scriptie weergegeven.

Figuur 1: Conceptueel model



Hoofdstuk 3: Methodologie

3.1 Methode

De doelgroep van deze scriptie is de thuiswonende student die naar de universiteit reist met het openbaar vervoer. Er is gekozen voor kwalitatief onderzoek omdat in een enquête met voorbedachte vragen meningen en ervaringen minder naar voren komen. Er is kwalitatief onderzoek gedaan door middel van semi-gestructureerde diepte-interviews. Een voordeel van semi-gestructureerde interviews ten opzichte van gestructureerde interviews is dat er een open interview ontstaat waarbij de geïnterviewde de kans krijgt om eigen inzichten in te brengen en met de voor hem/haar belangrijke aspecten kan komen zonder voorbedachte aspecten van de interviewer (Edwards & Holland, 2013). Dit is vooral van belang bij de aspecten van de beoordeling van de reis omdat het hier om een mening gaat. Er is doorgevraagd op de aspecten die door de studenten zelf genoemd werden waarom dit belangrijk was voor hem/haar. Op deze manier ontstonden er verschillende interviews omdat de ene persoon meer waarde hechtte aan een bepaald thema dan een ander. De interviews zijn, met instemming van de geïnterviewden, opgenomen en tevens getranscribeerd.

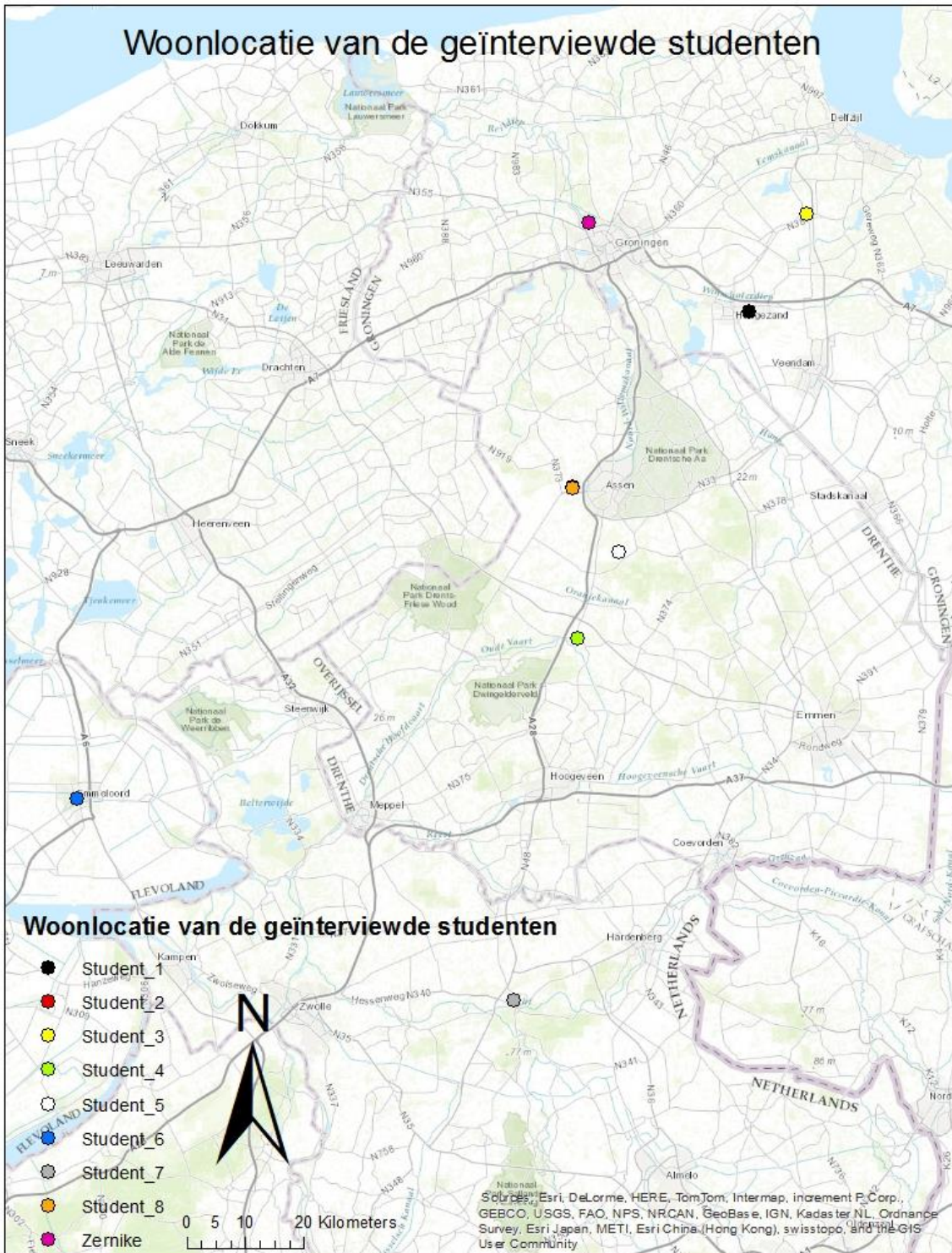
3.2 Dataverzameling

Om de data te verkrijgen is er allereerst een interview afgenomen tijdens de reis van een student. Hoewel de voorkeur er naar uitging om op deze manier alle interviews af te leggen is er maar één op deze wijze afgenomen omdat de werving op deze manier erg stroef verliep. Zelf denk ik dat dit te maken had met het feit dat medereizigers op deze manier konden 'meegenieten' van het interview. Ook bleek interviewen op deze manier soms lastig omdat de reis van een persoon te versnipperd was met overstappen waardoor het interview te rommelig zou worden. Daarom zijn er uiteindelijk vier respondenten geworven via een huisgenoot en is er één respondent verkregen via de onderzoeksgroep van de scriptie. Als laatste zijn er nog twee interviews afgenomen bij de studenten thuis, de afspraken hiervan zijn gemaakt op het station. Zo zijn er uiteindelijk dus acht interviews afgenomen. De interviews verliepen voorspoedig en vormden vaak een prima gesprek waarin werd ingehaakt op de meningen en redenen van de geïnterviewde. De geïnterviewden zijn personen uit verschillende woonplaatsen en dus verschillende reisafstanden. Ook verschilden de vervoersmiddelen per persoon, waardoor er sterk verschillende situaties en dus meningen naar voren gekomen. In tabel 2 is een overzicht met kenmerken van de geïnterviewden te vinden. In figuur 2 is de ruimtelijke spreiding van geïnterviewden te zien. Zoals in de tabel te zien moeten 7 van de 8 geïnterviewden naar Zernike. Zernike is een campus van de rijksuniversiteit Groningen in het noorden van de stad. De busverbinding naar deze locatie vanaf het station wordt als uitstekend ervaren. Één student reist meestal naar het academiegebouw of harmoniegebouw in de binnenstad. Zij maakt hierbij gebruik van een fiets dus heeft zij geen overstapmoment. Naar Zernike reist zij wel met OV en heeft dan één overstap.

Tabel 2: Overzicht geïnterviewde studenten.

Intervieuw	Woonplaats respondent	Reisafstand in tijd	Reismethode	Overstap	Eindebestemming
1	Hoogezand-Sappemeer	40 minuten	Fiets + Trein + Bus	1x	Zernike
2	Assen	1 uur en 15 minuten	Bus	1x	Zernike
3	Siddeburen	1 uur en 5 minuten	Bus	1x	Zernike
4	Beilen	45 minuten	Trein + Fiets/bus (verschilt per locatie)	0/1x	Harmoniegebouw/Academiegebouw, heel af en toe Zernike
5	Ekehaar	1 uur en 15 minuten	Auto + Lopen + Trein + Bus	3x	Zernike
6	Emmeloord	2 uur en 30 minuten	Bus	1x	Zernike
7	Ommen	1 uur en 40 minuten	Fiets + Trein + Bus	2x	Zernike
8	Assen	1 uur en 5 minuten.	Bus	1x	Zernike

Figuur 2: Woonlocatie van de geïnterviewde studenten. (Student 2 is op deze kaart niet te zien omdat deze vlakbij student 8 woont. Het bolletje van student 2 ligt dan ook ander die van student 8.)



3.3 Data analyse

Om in de getranscribeerde bijlagen een overzicht te krijgen, en om analyse makkelijker te maken wordt er gebruik gemaakt van coderen. Meghan Cope omschrijft dit als volgt: “*Coding is basically a way of evaluating and organizing data in an effort to understand meanings in a text*” (Clifford et al. 2010, p441). In tabel 3 zijn de codes te zien die gebruikt zijn bij de analyses. De stukken getranscribeerde tekst zullen gemarkeerd worden in kleuren om de codering duidelijk te maken.

Tabel 3: Data analyse-schema

Code	Kleur
Satisfier (korte wachttijden, zitplek, weinig overstapmomenten)	Groen
Dissatisfier (drukke, lange wachttijden,)	Rood
Bereikbaarheid	Blauw
Studentenreisproduct	Geel
Alternatief vervoersmiddel	Grijs
Financiële aspect buiten het openbaar vervoer	Zwart
Uit huis gaan	Paars
Thuis blijven wonen	Roze
Reis algemeen	Oranje
Maximale acceptabele reistijd	Donkergroen

Bij de analyse van de transcripten is er per code geanalyseerd. Per code is bekeken of de antwoorden van de respondenten overeenkomen of juist verschillen. Als deze overeen komen kan er tot een eensgezinde conclusie worden gekomen bij de betreffende deelvraag. Als dit niet zo is is er geanalyseerd waarom dit het geval is. Verder is, waar mogelijk, bestaande literatuur geraadpleegd om te kijken of de conclusies uit deze scriptie overeenkomen/verschillen met de bestaande literatuur. Bij een verschil is ook hier geanalyseerd waarom dit het geval is. Na analyse van de transcripten zijn de codes bedacht. Ongecodeerde stukken tekst bleken niet van belang voor de beantwoording van de hoofd- en deelvragen.

3.4 Ethiek

Anonimiteit en vertrouwelijke behandeling zijn uiterst belangrijk bij het doen van onderzoek (Clifford et al., 2010). Daarom werden de studenten bij het maken van hun beslissing of ze mee wilden werken aan het onderzoek van tevoren al ingelicht dat de interviews opgenomen zouden worden zodat zij dit mee konden nemen in hun keuze. De studenten zijn geanonimiseerd. Uiteraard zijn de opnames en de transcripten van de interviews vertrouwelijk behandeld. Dit betekent dat ze niet openbaar worden gemaakt en zal er verder met niemand anders dan de begeleiders over gesproken worden. De uiteindelijk versie van de scriptie is alleen gelezen door de begeleiders van de student. Verder is de scriptie toegankelijk in de bibliotheek van de universiteit voor studenten van de rijksuniversiteit Groningen.

Hoofdstuk 4: Resultaten

4.1 Financiële aspect

4.1.1 Prijs van het openbaar vervoer

Alle geïnterviewden geven aan dat het studentenreisproduct meespeelt in hun keuze om thuis te blijven wonen. De studenten gebruiken termen als “cruciaal” en “belangrijk” om aan te geven in hoeverre dit meespeelt in hun beslissing. De onderstaande citaten van de studenten geven een beeld van hoe er over het studentenreisproduct wordt gedacht.

Student vijf: *“Ja dat is echt wel cruciaal. Als dat er niet was was ik wel ergens anders gaan wonen.”*

Student acht: *“Het studentenreisproduct is dusdanig belangrijk dat ik de reis anders niet zou maken.”*

Zonder het studentenreisproduct vinden de studenten de reis gewoonweg te duur en wordt het verhuizen naar de stad een stuk aantrekkelijker. Tijdens het interview is een vraag gesteld hoeveel geld de student kwijt zou zijn aan het openbaar vervoer in het geval dat het studentenreisproduct wordt afgeschaft. Na analyse blijkt dat drie van de acht respondenten bij het wegvallen van het studentenreisproduct meer gaan betalen voor het openbaar vervoer dan de gemiddelde kamerprijs in Groningen van € 304,40,- per maand (RTV Noord, 2016). Deze drie studenten gaven dan ook allemaal aan dat zij in het geval van het wegvallen van het studentenreisproduct zullen verhuizen naar de stad. Dit omdat het financiële voordeel van thuiswonen dan wegvalt, wat voor de geïnterviewde genoeg is om uit huis te gaan. Het volgende citaat van student vijf vat dit samen.

“Die prijsverhouding die ik net gaf als voordeel om thuis te wonen wordt dan opgeheven door de reis.”

Bij de andere vijf studenten zou er in het geval van het wegvallen van het studentenreisproduct nog wel een financieel voordeel zijn (als we uitgaan van de gemiddelde kamerprijs van € 304,40,- per maand (RTV Noord, 2016) als zij thuis blijven wonen. Dit omdat de kosten voor het reizen onder de € 304,40,- zullen blijven. Alle vijf studenten gaven aan liever iets meer geld te willen besteden aan een kamer dan geld te moeten betalen voor het reizen. Dit kan door citaten van de studenten worden samengevat.

Student één: *“Want als ik kijk hoeveel geld ik dan kwijt zou zijn elke dag aan het reizen en dan per maand. Dan zit dat toch wel op tien euro per dag, 40 euro per week en dus pak ‘m beet 160 euro per maand aan reiskosten. Dan denk ik dat ik eerder voor meer geld uit huis zou gaan. Dat het gratis is is echt wel een uitkomst.”*

Student acht: *“Dan heb ik liever voor iets meer geld een kamer plus tijdwinst van de reis die ik dan niet heb.”*

Verder kan nog opgemerkt worden dat de studenten die over een alternatieve vervoersmethode beschikken naast het openbaar vervoer, er alsnog voor zouden kiezen om uit huis te gaan als het openbaar vervoer niet gratis zou zijn. Bij de meeste studenten was de auto namelijk niet van henzelf en stond deze niet altijd ter beschikking.

De uitkomst van dit onderzoek met betrekking tot het studentenreisproduct komt overeen met de conclusie van ABF Research (2014). Hierin werd gesteld dat bij het afschaffen van het gratis openbaar vervoer voor studenten, meer studenten uit huis zullen gaan. Ook de studenten in dit onderzoek geven aan uit huis te zullen gaan bij het wegvallen van het studentenreisproduct.

4.1.2 Financiën naast het openbaar vervoer

Het NIBUD (2015) heeft aangetoond dat thuiswonende studenten maandelijks minder uitgaven hebben dan uitwonende studenten. Turley (2006) concludeerde dat dit een reden kan zijn om thuis te blijven. De meesten van de geïnterviewde studenten geven dan ook aan dat financiën zeker meespelen in de overweging om thuis te blijven wonen. Aan de hand van een aantal quotes van de studenten kan een beeld geschetst worden in hoeverre studenten financiën mee laten spelen in de afweging om thuis te blijven wonen.

Student één: *“Dat het in het geheel natuurlijk goedkoper is, dat is wel een hele belangrijke factor. Dat is eigenlijk ook het complete verhaal naast het openbaar vervoer”* (De goede bereikbaarheid, auteur)

Student vijf: *“plus het financiële plaatje, het scheelt natuurlijk veel geld”*

Student zeven: *“Verder speelt mee dat ik nu een studieschuld heb van 2000 euro wat ik later moet afbetalen en ik wil verder geen studieschuld. Mijn vader en moeder verdienen niet veel dus ik moet mijn studie zelf ophoesten en een kamer is bijvoorbeeld weer 350 per maand. Van mijn ouders krijg ik verder geen geld dus daarom woon ik liever thuis.”*

De meeste studenten die aan het onderzoek meegewerkt hebben zeggen iets in de trant van de bovenstaande quotes. De studenten hebben de gratis reis er voor over in het belang van een lagere studieschuld aan het eind van hun studietijd. Zoals al eerder is geconcludeerd in 4.1.1 is het wel een voorwaarde dat de reis gratis is. Zoals Turley (2006) al aangaf is het voor veel studenten een reden om thuis te blijven wonen tijdens hun studie. Dat geldt ook voor de meeste deelnemers aan dit onderzoek. Alleen student zeven gaf aan dat hij ten koste van alles zoveel mogelijk geld wilde besparen. Ook in het geval dat er betaald moet worden voor de reis. Mulder en Clark (2002) concludeerde dat studenten met meer vermogende ouders een grotere kans hebben om uit huis te gaan omdat zij meer financiële ondersteuning krijgen. Student zeven wordt niet financieel ondersteund door de ouders en zijn kans om uit huis te gaan is in dit geval nihil omdat dit de duurdere optie is.

4.2 Bereikbaarheid via het openbaar vervoer

In de interviews met de studenten is een meer kwantitatieve vraag gesteld over wat voor hem/haar de maximale acceptabele reistijd is. Dit is gedaan om inzicht te krijgen in de huidige reistijd van de student en te kijken hoeveel de student nog bereid is om langer te reizen. Vervolgens werd ingehaakt op de mening van de student over de bereikbaarheid via het openbaar vervoer. Op de student uit Emmeloord na zijn alle reizigers bereid om iets langer te reizen. In tabel 4 is een overzicht gegeven

met de huidige reistijden en de acceptabele reistijden van de studenten. Dit is in tabelvorm gedaan om het overzichtelijk te maken.

Tabel 4: Huidige en acceptabele reistijd.

Geïnterviewde	Huidige reistijd	Acceptabele reistijd	Verskil	Beoordeling over bereikbaarheid
1	40 minuten	1 uur	20 minuten	Tevreden
2	1 uur en 5 minuten	1 uur en 30 minuten	25 minuten	Neutraal
3	1 uur en 5 minuten	1 uur en 30 minuten	25 minuten	Neutraal
4	45 minuten	1 uur	15 minuten	Tevreden
5	1 uur en 15 minuten	1 uur en 30 minuten	15 minuten	Neutraal
6	2 uur en 30 minuten	1 uur en 30 minuten	-60 minuten	Ontevreden
7	1 uur en 40 minuten	2 uur en 30 minuten	50 minuten	Neutraal
8	1 uur en 5 minuten.	1 uur en 30 minuten	25 minuten	Tevreden

Op geïnterviewde zes en zeven na ligt het verschil voor iedereen tussen de 15 en 25 minuten. De meerderheid is bereid langer te reizen dan nu het geval is. Alleen geïnterviewde zes vindt zijn reis te lang en zou liever minder lang reizen. Opvallend is de lange maximale acceptabele reistijd van student zeven. Zoals eerder genoemd wil student zeven ten koste van alles zo min mogelijk kosten maken. Hierdoor is zijn maximale acceptabele reistijd hoog want thuiswonen is goedkoper en daarom zal hij het reizen er wel voor over moeten hebben. Wat verder opvalt is dat elke student een andere perceptie heeft van de duur van de reis. Waar respondent vijf een uur en een kwartier moet reizen, maar zijn reis nog wel als "kort en eenvoudig te doen" beschrijft, hoeft respondent vier maar 45 minuten te reizen maar bestempelt hij de reis als "te doen, het hoort erbij". Dit klinkt negatiever terwijl de reistijd aanzienlijk minder is. Het voorgaande geeft aan dat de perceptie van bereikbaarheid per persoon verschilt en dat het in het desbetreffende stuk om ervaringen gaat. Daarom is in de tabel een kolom opgenomen met de beoordeling van de studenten over de bereikbaarheid van de universiteit via het openbaar vervoer. We kunnen hierbij drie categorieën onderscheiden: een groep die tevreden is, een groep neutraal is en een groep die ontevreden is.

De groep studenten die tevreden zijn over de bereikbaarheid via het openbaar vervoer zien dit ook echt als reden om thuis te blijven wonen. Deze groep heeft tevens de kortste reistijd.. De termen die deze studenten gaven over de bereikbaarheid waren: "kort", "eenvoudig te doen" en "geolied". In dit geval gaat het om geïnterviewden één, vier en acht. Deze studenten hebben minder tijdverlies met reizen en schieten met een verhuizing naar de stad dan ook minder op dan de andere studenten. Geïnterviewde nummer één geeft dan ook een goed voorbeeld dat de goede bereikbaarheid wel degelijk meespeelt en dat hij er qua tijd weinig mee opschiet als hij in Groningen zou wonen.

"Dus dat het hier zo goed te bereiken is en dat hij zo vaak gaat heeft zeker meegespeeld. (...) Ik heb er ook wel eens over nagedacht: stel ik zou in Helpman op kamers wonen, en ik moet fietsen, of met de

bus naar Zernike, dan ben ik qua reistijd niet zo veel beter uit en qua kosten is dat natuurlijk weer een stuk hoger.”

Ook bij student vier speelt de goede bereikbaarheid mee in zijn beslissing om thuis te blijven wonen. Hij verwoordt dit als volgt:

“(…) maar een half uur, dat speelt wel echt mee.”

Wat bij de groep studenten die positief zijn over de bereikbaarheid verder opvalt is: omdat zij de reis als kort ervaren, zij alle *dissatisfiers accepteren*. Het maakt de studenten bijvoorbeeld niet zoveel uit dat zij moeten staan omdat de rit met de bus naar Zernike maar maximaal een kwartiertje is. De goede bereikbaarheid heeft bij deze studenten dus invloed op de gehele reis in positieve zin. De volgende citaten van student één en vijf laten het voorgaande goed zien.

“Wat wel een nadeel aan het openbaar vervoer is als het heel druk is kun je niet zitten en even wat werken of lezen. Bij Assen-Groningen is dat op zich geen probleem want het is maar een kwartiertje”

“Ook zitten en staan maakt me niet zoveel uit omdat het maar een kwartiertje is, dus daar kan ik ook niet over klagen”

Van de overige geïnterviewden vindt de rest, op respondent zes na, de reis “acceptabel” of “om het even”. Zij zijn neutraal over de reis en vinden het geen reden om uit huis te gaan, het is echter ook geen reden om thuis te blijven wonen. De onderstaande citaten laten de mening van studenten zien die neutraal zijn over de reis. De vraag die aan student vijf gevraagd werd is in hoeverre de bereikbaarheid meespeelt in zijn beslissing om thuis te blijven wonen.

Student drie: *“Iets langer dan een uur onderweg zijn vind ik nog wel acceptabel.”*

Student vijf: *“Kijk, qua tijd is het nu gewoon acceptabel. (...) Factor ov is in zoverre belangrijk dat het het mogelijk maakt om thuis te blijven wonen, maar het speelt niet mee. Reizen is gewoon niet erg.”*

Student zes is als enige negatief over de bereikbaarheid, hij vindt zijn reis dan ook te lang en wil daarom naar de stad verhuizen. De reden dat hij dat nog niet gedaan heeft is omdat hij er eerst zeker van wilde zijn dat hij zijn BSA zou halen. Bij het behalen hiervan weet hij zeker dat hij in Groningen blijft studeren en dat is het moment dat hij naar Groningen zal verhuizen. Zijn maximale acceptabele reistijd is overschreden (zie tabel 4) en daarom is hij niet langer bereid de reis te maken. Hij heeft nog wel redenen om thuis te blijven wonen omdat hij daar werk heeft en een deel van zijn vriendengroep in die omgeving woont. Maar de slechte bereikbaarheid heeft in dit geval de overhand.

“Ja omdat de reis zo lang duurt maakt het wel dat ik dichterbij wil wonen, het breekt me nu wel een beetje op. Het is gewoon te ver en te lang.(...) Het nadeel van de reis vind ik groter dan het nadeel van het achterlaten van alles wat ik daar nog heb.”

Volgens het onderzoek van Benenson et al. (2017) kan een goede bereikbaarheid van een locatie via het openbaar vervoer het gebruik van het openbaar vervoer naar deze locatie significant verhogen. De studenten in dit onderzoek die aangaven dat de bereikbaarheid via het openbaar vervoer goed was zagen dit ook echt als een reden om thuis te blijven wonen. Beide resultaten laten zien dat de bereikbaarheid een grote rol speelt. Volgens de literatuur (Milakis et al., 2015) heeft een reiziger een

maximale acceptabele reistijd. Als de reis langer is zal de reiziger zijn reis niet meer willen maken en zal hij/zij dit op een andere manier proberen te doen. Dit komt overeen met de situatie waarin student zes zich in bevindt en ook hij is niet langer bereid om de reis te maken en daardoor naar de stad van de universiteit gaat verhuizen.

4.3 Kwaliteit en beoordeling van de reis

De studenten hebben allemaal een mening over de bereikbaarheid en de duur van de reis. Maar zoals door Redman et al. (2012) is omschreven heeft iedere reiziger ook een mening over de kwaliteit van de reis. Aan de studenten is een meer gesloten vraag gesteld of zij onder de streep de reis als positief of negatief beoordelen. Hieruit bleek dat de studenten in dit onderzoek het reizen met het openbaar vervoer over het algemeen als positief ervaren. Dit betekent dat er meer *satisfaction* is opgetreden tijdens de reis dan *dissatisfaction*. De studenten zijn allemaal erg tevreden over de dienstregeling van lijn vijftien richting Zernike omdat deze elke vijf minuten gaat. Ook de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer wordt geroemd, en dan vooral de stiptheid.

Student twee: *“Wat mij dus wel bevalt, is die stiptheid en de betrouwbaarheid. Laten we zeggen zo’n 95% van de keren zijn ze op de geplande tijd aanwezig met misschien een overschrijding van een minuut of vijf maar niet veel meer, dus dat vind ik zeer positief.”*

Het laatste aspect dat de studenten veelal noemen als positief aan het openbaar vervoer zijn de overstapmomenten. De overstapmomenten zijn voor vele studenten kort en eenvoudig te doen. (quotes)

Een ander resultaat van de analyse van de interviews is dat door de positieve beoordeling, de studenten ook bereid zijn om langer te reizen. Dit komt overeen met de conclusie van Milakis et al. (2015). Zij stellen dat een positieve beoordeling van de reis de maximale acceptabele reistijd verhoogd. In het onderstaande citaat van student zeven wordt dit naar voren gebracht. Aan de student werd gevraagd waarom zijn maximale acceptabele reistijd zo hoog lag en of de goede beoordeling van de reis hierin meespeelt.

“Ja dat speelt zeker mee. Overstaptijd is er nauwelijks en ik kan het grootste gedeelte van de reis gewoon zitten.”

Hoewel de studenten onder de streep vooral positief waren over de reis zijn er natuurlijk ook momenten van negatieve ervaringen in het openbaar vervoer. Iets wat vooral genoemd wordt is de drukte in het openbaar vervoer. Drukke in de bus zorgt er in veel gevallen voor dat je zal moeten staan. Waardoor het comfort van de reis weer minder wordt. Student twee en zeven verwoorden dit als volgt.

“Nou ja dat noemde ik net dus al, in de bussen naar Zernike is het soms zo alle Jezus druk”

“Wat ik nog wel erg vind is dat die bussen soms zo vol zitten. Lijn vijftien is echt veevervoer, sardientjes in een blik. Dat vind ik nog wel eens jammer.”

Hoewel de betrouwbaarheid aan de ene kant geroemd wordt, en dan met name de stiptheid, wordt deze aan de andere kant soms als negatief ervaren. Zo noemde een student dat hij het vervelend

vindt dat er altijd wat mis kan gaan tijdens de reis waardoor de hele reis ontregeld is. Kortom, de onzekerheid die je met het openbaar vervoer hebt. Student vier verwoordde dit als volgt:

“In de winter is het (de betrouwbaarheid, auteur) af en toe wel wat minder en soms heb je wel dat er iemand voor de trein springt en dat weet je dan soms pas als je daar bent, dat vind ik wel minder want dan is je hele reis ontregeld.”

Omdat de studenten over het algemeen positief waren over hun reis is aan de studenten gevraagd of de positieve beoordeling van de reis meespeelt in hun afweging om thuis te blijven wonen. Hieruit bleek dat de beoordeling van de reis als zodanig geen reden is om thuis te blijven wonen. Een ander opvallend punt aan de onderstaande citaten is dat hoewel de studenten positief zijn over hun reis, zij vooral inhaken op het feit dat een negatieve beoordeling van de reis mee kan spelen in de afweging om thuis te blijven. Of een negatieve beoordeling van de reis meespeelt in de afweging om thuis te blijven wonen kan door deze scriptie niet worden beantwoord omdat geen van de studenten negatief was over zijn reis. Literatuur suggereert wel dat dit zo is. Aangezien een negatieve beoordeling zorgt voor een kortere maximale acceptabele reistijd (Milakis et al. 2015) en ervoor kan zorgen dat de maximale acceptabele reistijd onder de huidige acceptabele reistijd komt te liggen.

Student twee: *“Nee eigenlijk niet. (...) Als je in Groningen zou wonen heb je weer andere nadelen tijdens het reizen. Bijvoorbeeld dat je door de regen moet fietsen, er is dan ook altijd wel iets dat je niet bevalt.”*

Student drie: *“Het is geen reden om naar de stad te verhuizen, voor sommige andere wel want ik ken wel mensen die heel snel klaar waren met de bus.”*

Hoofdstuk 5: Conclusie

5.1 Conclusie

De hoofdvraag van het onderzoek luidt: In hoeverre wordt het openbaar vervoer door een student meegenomen in de afweging om thuis te blijven wonen? Om deze vraag te kunnen beantwoorden is onderzocht in hoeverre studenten het gratis openbaar vervoer, de bereikbaarheid via het openbaar vervoer en de beoordeling van de reis meenemen in hun afweging om thuis te blijven wonen.

Alle studenten hechten veel waarde aan het studentenreisproduct. Dit is dan ook het belangrijkste aspect in de afweging om thuis te blijven wonen. Alle studenten zouden bij wegvallen van het studentenreisproduct verhuizen naar de stad van de universiteit. Zelfs de studenten die bij afschaffing van het studentenreisproduct een financieel voordeel hebben om thuis te blijven wonen. Hiermee lijkt het financiële aspect van het openbaar vervoer belangrijker te zijn dan het financiële voordeel dat thuiswonen biedt.

Ook bereikbaarheid speelt mee in de afweging om thuis te blijven wonen. Als sprake is van een goede bereikbaarheid weegt dit bij de respondenten niet op tegen een te behalen tijdswinst bij verhuizen naar de stad. In het geval dat de bereikbaarheid als slecht ervaren wordt speelt de maximale acceptabele reistijd een rol: deze wordt dan eerder bereikt. Als de huidige reistijd de maximale acceptabele reistijd overschrijdt krijgt de slechte bereikbaarheid de overhand in de afweging om thuis te blijven wonen en wordt de keuze gemaakt om dichterbij te gaan wonen en dus uit huis te gaan.

Alle studenten zijn positief over de reis zelf. Aspecten die vooral als positief ervaren worden zijn: stiptheid, gemakkelijke overstapmomenten en een goede dienstregeling van lijn vijftien naar Zernike. Negatieve aspecten die vooral worden genoemd zijn: drukte en de onzekerheid die je hebt omdat er altijd wat mis kan gaan met de dienstregeling. Hoewel de studenten onder de streep positief zijn over de reis speelt beoordeling van de reis niet mee in de afweging om thuis te blijven wonen. Er wordt daarbij vooral gedoeld op het feit dat een negatieve beoordeling er wel voor kan zorgen dat een student uit huis zal gaan. Dit kan hier echter niet hard gemaakt worden omdat dit onderzoek geen gegevens heeft opgeleverd met betrekking tot een negatieve beoordeling van de reis.

Al met al speelt het openbaar vervoer wel degelijk mee bij studenten en hun afweging om thuis te blijven wonen. Het studentenreisproduct is hierin cruciaal. De bereikbaarheid kan ook meespelen. Het financiële voordeel van thuiswonen wordt vooral als bijkomend voordeel gezien, mits het studentenreisproduct geldig is. Uit het onderzoek is niet gebleken dat de beoordeling van de reis meespeelt in de afweging.

5.2 Reflectie

De doelgroep waarmee gewerkt is in dit onderzoek was relatief gemakkelijk benaderbaar. Omdat de werving van studenten in het begin stroef verliep zal ik hier een volgende keer beter over nadenken. In dit geval had ik dat kunnen doen door vanaf het begin al proactief op zoek te gaan, waardoor het eerder duidelijk zou zijn dat het op de oorspronkelijke manier niet zou gaan lukken. Ik ben wel tevreden over de groep respondenten die ik uiteindelijk gekregen heb omdat ze allemaal verschillende reizen maken en verschillende afstanden afleggen. Dit is belangrijk omdat het verhaal dan vanuit verschillende situaties belicht wordt en je overeenkomsten/verschillen tussen de studenten kunt analyseren. Bij de eerste constructieve feedback op het onderzoek heb ik mij teveel laten meeslepen door de diversiteit en hoeveelheid van de data waardoor ik de focus op de kern van het onderzoek verloor. Hierdoor was de lijn in de scriptie onduidelijk geworden. Een voorbeeld hiervan is *place attachment*. Tijdens de interviews met de studenten kwam naar voren dat de keuze om thuis te blijven wonen voor een deel afhangt van de *place attachment* die de student met de omgeving thuis heeft. *Place attachment* wordt door Scannell en Gifford (2009) omschreven als de binding die een persoon heeft met een voor die persoon belangrijke plaats. Bij de geïnterviewde studenten bleek deze binding vooral te komen door de ouders, vrienden in de buurt en een baan in de buurt. Omdat deze studie zich focust op het openbaar vervoer is er niet verder ingegaan op de *place attachment* van studenten. Daarom is er aan het eind van het onderzoek nog eens goed gekeken naar de onderzoeksvraag en is de scriptie hergestructureerd om een betere lijn in de scriptie te krijgen. Ik stelde mijzelf de vraag: Wat wil ik nou eigenlijk onderzoeken? Daarna heb ik de focus weer volledig op het openbaar vervoer gelegd.

5.3 Aanbevelingen

In deze studie heeft de rol van het openbaar vervoer voorop gestaan. Uit dit onderzoek komt naar voren dat het openbaar vervoer in de vorm van een studentenreisproduct juist zeer belangrijk is voor studenten. Mijn aanbeveling aan de overheid is om het studentenreisproduct gehandhaafd te houden. De overheid zou het zelfs kunnen overwegen om een reiskostenvergoeding voor andere vormen van onderwijs beschikbaar te stellen. Uit de interviews met de studenten is gebleken dat de rol van *place attachment* erg groot is. Voor vervolgonderzoek kan dit interessant zijn.

Literatuurlijst

ABF Research (2014). *De vraag naar studentenhuysvesting en het effect daarop van de kabinetsmaatregelen Hoger Onderwijs*. r2013-0056CP. Delft: ABF Research.

Beirão, G. & Sarsfield Cabral, J.A. (2007). Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study. *Transport policy*, 14 (2007), pp 478-489.

Benenson, I., Ben-Elia, E., Rofé, Y. & Geyzersky, D. (2017). The benefits of a high-resolution analysis of transit accessibility. *International Journal of Geographical Information Science*. 31:2 (2017), pp. 213-236.

Bron, P. & van Hagen, M. (2006). Enhancing the Experience of the Train Journey: Changing the focus from Satisfaction to Emotional Experience of Customers. *Transport Research Procedia*, 1 (2014), pp 253-263.

CBS (2017). *Weer minder jongeren verhuysd naar universiteitssteden*. Geraadpleegd op 02-01-2017 via <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2017/01/weer-minder-jongeren-verhuysd-naar-universiteitssteden>. Den Haag: CBS.

Centraal Planbureau (2014). *Aflossing en inkomenseffecten studievoorschot*. Centraal Planbureau: Den Haag.

Christie, H. (2007). Higher education and spatial (im)mobility: nontraditional students and living at home. *Environment and Planning*, 39 (2007), pp. 2445-2463.

Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (2010). *Key Methods in Geography*. 2e editie, Sage.

Cope, M. (2010). Coding Transcripts and Diaries. In N. Clifford, S. French, G. Valentine (Red.), *Key Methods in Geography* (pp. 440-452). London: Sage

Edwards, R. & Holland, J. (2013). *What is qualitative interviewing?* London: Bloomsbury Publishing.

Fortuyn, P (2002). *Babyboomers – Autobiografie*. Uithoorn: Karakter Uitgevers B.V.

Van Hagen, M., Peek, G.J. & Kieft, S. (2000). De functie van het station: een visie. *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (CVS)*.

Milakis, D., Cervero, R., van Wee, B. & Maat, K. (2015). Do people consider an acceptable travel time? Evidence from Berkeley, CA. *Journal of Transport Geography*, 44 (2015), pp 76-86.

Mulder, C. H., and Clark, W. A. V. (2002). Leaving home for college and gaining independence. *Environment and Planning A*, 34 (2009), pp 981-989.

NIBUD (2015). *Studentenonderzoek 2015 Achtergrondstudie bij Handreiking Student & Financiën*.

O'sullivan, D., Morrison, A. & Shearer, J. (2000). Using desktop GIS for the investigation of accessibility by public transport: an isochrones approach. *International journal of geographical information science*, 14 (2000), pp 85-104.

Redman, L., Friman, M., Gärling, T. & Hartig, T. (2012). Quality attributes of public transport that attract car users: A research review. *Transport policy*, 25 (2013), pp 119-127.

RTV Noord (2016). *Driekwart Groningse studenten betaalt teveel huur*. Geraadpleegd op 28-11-2016 via <http://www.rtvnoord.nl/nieuws/163082/Driekwart-Groningse-studenten-betaalt-teveel-huur>. Groningen: RTV Noord.

Scannel, L. & Gifford, R. (2009). Defining place attachment: A tripartite organizing framework. *Journal of Environmental Psychology*, 30, 1–10

Turley, Ruth N. López. (2016). When Parents Want Children To Stay Home For College. *Research In Higher Education*, 47 (2006), pp 823-846.

Voss, A. (2014). Collective public-transport tickets and anticipated majority choice: A model of student tickets. *Transportation Research Part A*, 80 (2015), pp 263-276.

Wee, van B., Annema, J.A. (2009); *Verkeer en vervoer in hoofdlijnen*, bussum: Countinho, 2nd edition, p15-21.

Bijlagen

Bijlage 1: Interview guide:

Mijn naam is Rieme Logher en ik studeer sociale geografie en planologie aan de rijksuniversiteit Groningen. Voor mijn scriptie doe ik onderzoek naar de invloed van het openbaar vervoer op de keuze om thuis te blijven wonen. Hiervoor zou ik jou graag willen interviewen. Wat ik je ongeveer ga vragen is hoe je naar de universiteit reist, hoe je dit beleeft en of je andere keuzes zou maken als bepaalde situaties anders waren. In mijn onderzoek zal je volledig anoniem blijven, tenzij je graag wil dat ik je eigen naam gebruik. Mag ik je om toestemming vragen om het interview op te nemen? Er zal vertrouwelijk om worden gegaan met de gegevens van het onderzoek. Dit houdt in dat de transcripten en opnames van het interview niet openbaar gemaakt zullen worden, deze zullen alleen toegankelijk zijn voor studenten en docenten van de rijksuniversiteit Groningen.

1. Over de reis algemeen

Kun je me vertellen hoe je van huis naar de universiteit reist?

Hoe lang duurt deze reis in totaal inclusief wachttijden?

Hoe vaak maak je deze reis per week? Hoe lang al?

Reis je vaak samen met iemand of alleen? Wat vind je fijner? kun je me uitleggen waarom?

Heb je ook alternatieve vervoersmiddelen? Zo ja: waarom kies je dan toch voor het openbaar vervoer?

2. Beleving van de reis

Dan wil ik nu graag praten over dingen die je bevallen of juist niet bevallen aan je reis met het openbaar vervoer.

Wat bevalt je aan je reis met het openbaar vervoer? Waarom? Verschilt dit per vervoersmethode?

Wat bevalt je juist niet aan je reis met het openbaar vervoer? Waarom niet? Verschilt dit per vervoersmethode?

Hoe lang van de totale reistijd moet je wachten op een bus/trein? Wat vind je van de wachttijden bij het overstappen? Wat doe je tijdens het wachten? Ervaar je het wachten en overstappen als vervelend?

Vind je dat de bus/trein vaak genoeg rijdt? Vind je dat de bus/trein snel genoeg rijdt? (per vervoersmethode behandelen)

Vind je de reis die je maakt comfortabel? Is de drukte in de bus/trein ook wel eens een reden voor je om een college over te slaan?

Nu we een paar dingen behandeld hebben, zijn er nog andere dingen die je te binnen geschoten zijn die je bevallen of juist niet bevallen aan het openbaar vervoer? Of andere dingen die je er nog graag over kwijt wil?

Je bent positief/negatief: In hoeverre heeft dit meegespeeld in de keuze om thuis te blijven wonen?

Welke factoren zouden jou wel kunnen bewegen om uit huis te gaan?

3. Bereikbaarheid universiteit

Dan zou ik je nog graag willen vragen hoe je over het algemeen denkt over de bereikbaarheid van de universiteit met het openbaar vervoer vanaf jouw huis. Zou dit beter kunnen?

Stel nou: de universiteit was minder goed bereikbaar vanaf jouw huis. Hoe lang zou je maximaal met het openbaar vervoer willen reizen? Als het langer is dan (antwoord respondent), zou uit huis gaan dan aantrekkelijker worden? En hoe zit het met alternatieve vervoersmiddelen?

4. Studentenreisproduct

Je kan gratis naar de universiteit reizen met je studentenreisproduct. Nu zijn er de afgelopen jaren discussies geweest in de 2^e kamer om dit af te schaffen. Uiteindelijk is besloten deze toch te handhaven. Maar stel dat dit niet zo was, zou je deze reis ook maken als het studentenreisproduct afgeschaft zal worden?

Zou uit huis gaan in dit geval aantrekkelijker worden? Hoeveel geld zou je kwijt zijn aan het reizen in dit geval?

En andere reismogelijkheden?

5. Redenen thuis wonen

Dan wil ik nu nog even inhaken op het feit dat je als student nog thuis woont. Zou je me een paar redenen kunnen noemen waarom, naast het ov?

In hoeverre spelen financiën een rol?

Hoe kijk je tegen uit huis wonen aan? Heb je er wel eens over nagedacht om dat te gaan doen? Wat was dan toch de afweging om het niet te doen?

Ben je van plan om tijdens de rest van je studie thuis te blijven wonen of zie je jezelf op korte termijn nog uit huis gaan?

Dan ben ik nu door mijn vragen heen. Is er tijdens het interview nog iets in je opgekomen wat ik nog niet heb gevraagd en dat je nog wel graag kwijt wilt? Dan wil ik je bij deze hartelijk bedanken voor deelname aan mijn onderzoek.