

Does distance matter?

Invloed van de verandering in OV-studentenkaart

Op leerlingen in 6-vwo uit Groningen, Friesland en Drenthe die buiten dit gebied willen studeren en eerstejaars studenten aan de Rijksuniversiteit Groningen van buiten deze drie noordelijke provincies



Rijksuniversiteit Groningen
Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen
Bachelorscriptie Sociale Geografie & Planologie
Anne-Elisabeth Chardon
s2015900
Jessica Vogelzang
2013/2014

Samenvatting

Op 18 januari 2013 maakte minister Bussemaker van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap in een brief aan de Tweede Kamer bekend dat per januari 2016 een verandering zal optreden in de huidige vorm van OV-studentenkaart (Bussemaker, 2013). De mogelijke alternatieven zijn een trajectkaart, een kortingskaart of geen OV-studentenkaart.

Dit onderzoek streeft ernaar te achterhalen of (aankomende) studenten bereid zijn dezelfde afstand af te leggen per alternatief vervoersarrangement. Het gaat hierbij om 6-vwo'ers uit Groningen, Friesland en Drenthe die niet in dit gebied willen studeren en eerstejaars studenten aan de Rijksuniversiteit Groningen die niet uit deze noordelijke drie provincies komen. Om dit te onderzoeken zijn op acht scholen in de eerder genoemde provincies onder de, tot de doelgroep behorende, leerlingen enquêtes afgenomen. Studenten aan de Rijksuniversiteit Groningen werden via het internet benaderd en geënquêteerd. Daarnaast wordt ook onderzocht welke factoren van belang zijn bij een studiestadkeuze. Er werd verwacht dat met name de afstand en sociale factoren een grote rol zouden spelen (Bloemen & Dellaert, 2000; Holme, 2002; Van Leeuwen & Hop, 2000). Dit bleek niet het geval te zijn. Met name de kwaliteit van de universiteit en de sfeer van de stad werden als belangrijkste factoren gezien bij een studiestadkeuze.

Uit de resultaten is gebleken dat de gemiddelde afstand die de studenten en leerlingen bereid zijn af te leggen per alternatief vervoersarrangement verschilt. Met name de afschaffing van de OV-studentenkaart zou een grote afname van de gemiddelde afstand tot gevolg hebben. In dit geval speelt het geslacht een rol, uitwonende vrouwen zijn minder ver bereid te reizen dan uitwonende mannen (Frenette, 2006). De kortingskaart heeft, hoewel minder dan de afschaffing van de OV-studentenkaart, ook nog aanzienlijke invloed op gemiddelde afstand die studenten bereid zijn te reizen. De reikwijdte van een universiteit kan hierdoor afnemen, studenten zijn immers minder bereid ver te reizen voor deze universiteit en stad. Het meest gunstige alternatief zou de trajectkaart zijn, vrijwel alle leerlingen en studenten uit deze studie geven aan in hun voorkeursstad te gaan studeren als er een trajectkaart zou zijn.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 – Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Probleemstelling	5
1.3 Opbouw van de thesis	6
Hoofdstuk 2 – Theoretisch kader	7
2.1 Studiestadkeuze	8
2.2 Afstand	9
2.3 Conceptueel model.....	10
Hoofdstuk 3 – Methodologie	12
3.1 Meetinstrument	12
3.2 Respondenten.....	12
3.3 Procedure	13
3.4 Verwerking.....	14
Hoofdstuk 4 – Resultaten	15
4.1 Factoren van belang bij de studiestadkeuze.....	15
4.1.1 Leerlingen	15
4.1.2 Studenten.....	17
4.1.3 Vergelijking	18
4.2 Afstand	18
Hoofdstuk 5 – Conclusie	23
Hoofdstuk 6 – Discussie	25
Literatuurlijst	27
Bijlagen	Error! Bookmark not defined.
Bijlage 1 – Spreiding van geënquêteerde scholen	Error! Bookmark not defined.
Bijlage 2 – Herkomst geënquêteerde leerlingen en studenten.....	Error! Bookmark not defined.
Bijlage 3 - Papieren leerlingen enquête	Error! Bookmark not defined.
Bijlage 4 – Online studenten enquête	Error! Bookmark not defined.
Bijlage 5 – Online leerlingen enquête	Error! Bookmark not defined.
Bijlage 6 – Statistische toetsen.....	Error! Bookmark not defined.
<i>Bijlage 6.1</i>	Error! Bookmark not defined.
<i>Bijlage 6.2</i>	Error! Bookmark not defined.
<i>Bijlage 6.3</i>	Error! Bookmark not defined.
<i>Bijlage 6.4</i>	Error! Bookmark not defined.
<i>Bijlage 6.5</i>	Error! Bookmark not defined.
<i>Bijlage 6.6</i>	Error! Bookmark not defined.
<i>Bijlage 6.7</i>	Error! Bookmark not defined.
<i>Bijlage 6.8</i>	Error! Bookmark not defined.
<i>Bijlage 6.9</i>	Error! Bookmark not defined.

Hoofdstuk 1 – Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 18 januari 2013 stuurde minister Bussemaker van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap een brief naar de Tweede Kamer met daarin de toekomstplannen voor de studiefinanciering. De voorgestelde maatregelen waren:

- “de invoering van het sociaal leenstelsel;
- het doorvoeren van vereenvoudigingen;
- de invoering van een alternatief vervoersarrangement, ook voor minderjarige mbo’ers” (Bussemaker 2013, p. 1).

Een van de verdere doelstellingen in deze brief aan de Tweede Kamer was het toegankelijk maken van hoger onderwijs voor iedereen die wil en kan studeren. Voor deze toegankelijkheid is ook vervoer van en naar de studieplaats nodig. Per 1 januari 2016 zal de nieuwe OV-studentenkaart in werking treden (Bussemaker, 2013).

De huidige vorm van de OV-studentenkaart houdt in dat studenten of doordeweeks of in het weekend gratis met het openbaar vervoer kunnen reizen en het andere deel van de week met veertig procent korting (Dienst Uitvoering Onderwijs, 2013). Omdat er nog onduidelijkheid is over de definitieve vorm van de alternatieve vervoersarrangementen, zullen de volgende mogelijke alternatieven in dit onderzoek in acht worden genomen:

- volledige afschaffing van de OV-studentenkaart,
- een trajectkaart,
- een kortingskaart (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2013).

In het collegejaar 2012-2013 zijn in Nederland 52.800 van alle universitaire studenten die recht hebben op studiefinanciering thuiswonend, dat komt overeen met 27,8 procent van het totale aantal universitaire studenten (Dienst Uitvoering Onderwijs, 2013). Een deel van deze thuiswonende studenten zal in de studiestad wonen en zal dus niet ver hoeven reizen naar de universiteit. Het andere deel van de thuiswonende studenten zal niet in de studiestad wonen. Ook zijn er uitwonende studenten die niet wonen in de stad waar zij studeren (Kences, 2013). De studenten die niet wonen in de stad waar zij studeren, zullen een aantal keer per week gebruik maken van de OV-studentenkaart om naar college te gaan. Ook uitwonende studenten die wel in hun studiestad wonen, zullen gebruik maken van de OV-studentenkaart om af en toe naar het ouderlijk huis of naar vrienden reizen. Studenten zullen in twee van de drie mogelijke gevallen moeten gaan betalen voor het gebruik van het openbaar vervoer. Dit zou gevolgen kunnen hebben voor de keuze die studenten maken wat betreft de studiestad. Om kosten te besparen zouden studenten voor een dichterbij gelegen studiestad kunnen kiezen of eerder dichterbij hun studie gaan wonen (In 't Veld & Kouwenhoven, 2013).

1.2 Probleemstelling

Dit onderzoek streeft er naar voor (aankomende) studenten de verwachte verandering in gemiddelde afstand vanaf de woonplaats van de ouders in kaart te brengen aan de hand van de verandering in vervoersarrangement. De daaruit volgende hoofdvraag is:

In hoeverre zal er een verandering optreden in de gemiddelde afstand die studenten aan de Rijksuniversiteit Groningen die niet uit Groningen, Friesland of Drenthe komen, en aankomende universitaire studenten uit de noordelijke drie provincies die niet in Groningen willen gaan studeren, bereid zijn af te leggen van en naar hun studie als de OV-studentenkaart wordt afgeschaft of vervangen wordt door een trajectkaart of kortingskaart?

Onder (aankomende) studenten wordt onderzocht of de invoering van een alternatief vervoersarrangement invloed heeft op de studiestadkeuze en daarmee de gemiddelde afstand die zij bereid zijn af te leggen naar een universiteit. Er worden zowel zesdeklassers van het vwo, die uit de noordelijke drie provincies komen, maar hier niet willen studeren (vanaf nu: leerlingen of aankomende studenten genoemd), als eerstejaars studenten aan de Rijksuniversiteit Groningen (RUG), die niet uit deze provincies komen (vanaf nu: studenten) geënquêteerd. Dit zodat er een beeld ontstaat van (aankomende) studenten met en zonder ervaring met de OV-studentenkaart. Beide groepen zullen later met elkaar vergeleken worden zodat het duidelijk wordt of de ervaring met de OV-studentenkaart het keuzeprocess wellicht beïnvloedt. De keuze voor deze groepen is voortgekomen uit het feit dat deze (aankomende) studenten er voor kiezen om niet naar de dichtstbijzijnde studiestad te gaan en dus een relatief grotere afstand afleggen tussen het ouderlijk huis en de studiestad.

Om de hoofdvraag te beantwoorden worden eerst de volgende deelvragen beantwoord:

- 1) Welke factoren spelen een rol bij de studiestadkeuze van eerstejaars studenten aan de RUG en zesdeklassers van het vwo uit de noordelijke drie provincies?
- 2) Wat is, zonder verandering in vervoersarrangement, de gemiddelde afstand tussen het ouderlijk huis en de studiestad van eerstejaars studenten aan de RUG en van zesdeklassers van het vwo uit de noordelijke drie provincies?
- 3) Wat zijn de verschillen en overeenkomsten tussen eerstejaars studenten aan de RUG en zesdeklassers van het vwo uit de noordelijke drie provincies wat betreft de factoren die een rol spelen bij de studiestadkeuze en de bereidheid een afstand af te leggen bij wijziging van het studentenvervoersarrangement?

1.3 Opbouw van de thesis

In deze thesis worden de volgende onderdelen besproken: in hoofdstuk 2, het theoretisch kader, worden belangrijke theorieën en concepten die aan de basis van dit onderzoek staan beschreven en worden verbanden tussen deze theorieën gelegd.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de methodologie beschreven. De keuze voor de manier van dataverzameling, wanneer en waar de data zijn verzameld en hoe het onderzoek is verlopen wordt hier in besproken.

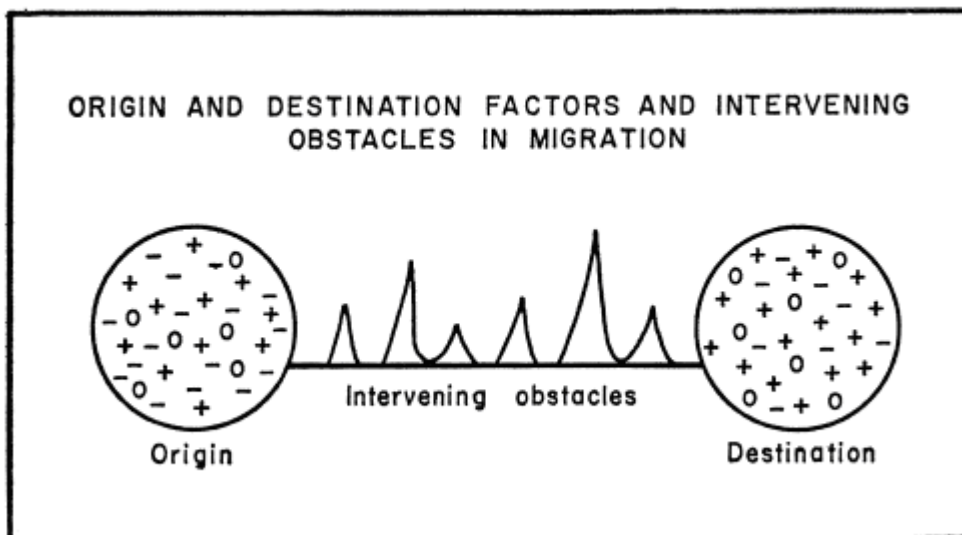
Hierna volgen in hoofdstuk 4 de resultaten van het onderzoek. Dit gebeurt op basis van de verschillen tussen de groepen respondenten en vervoersarrangementen. Hier wordt bovendien een link gelegd met de in het theoretisch kader besproken theorieën en concepten.

In hoofdstuk 5, de conclusie, wordt hoofdvraag beantwoord en worden de belangrijkste resultaten samengevat. In hoofdstuk 6 volgt de discussie over dit onderzoek en hoe de resultaten vallen toe te passen in ander onderzoek.

Hoofdstuk 2 - Theoretisch kader

In een ideale situatie zouden studenten gaan studeren waar zij willen. Bepaalde factoren, zoals afstand en financiële kosten, zouden in dat geval geen invloed op die keuze moeten hebben. Dit is echter niet het geval, aankomende studenten houden rekening met allerlei factoren en maken een afweging volgens hun eigen visie. Deze visie verschilt per persoon. Bovendien beschikken studenten niet over alle informatie wat betreft de studiekeuze, zij maken een afweging op basis van wat zij weten en belangrijk vinden, volgens de zogenaamde theorie van subjectieve rationaliteit (Simon, 1997).

Aan de hand van push- en pullfactoren zullen in dit hoofdstuk factoren die van belang zijn voor een studiestadkeuze weergegeven worden. In figuur 1 hieronder is het push- en pullfactoren model van Lee (1966) te zien. Het gaat in dit model om de factoren die een rol spelen bij migratie. Als studenten voor een studiestad kiezen migreren zij in zekere zin naar een andere stad. Negatieve aspecten van een plaats, pushfactoren, zijn in de figuur weergegeven met een minteken (-). De positieve aspecten, pullfactoren, met een plusteken (+). Tussen de plaats van oorsprong (*origin*, het ouderlijk huis) en de bestemming (*destination*, de studiestad) liggen tussenliggende obstakels (*intervening obstacles*), hierbij valt te denken aan de eerdergenoemde afstand en financiële kosten. Push- en pullfactoren zijn, net als subjectieve rationaliteit, persoonsgebonden. Wat voor sommigen een pushfactor is, kan voor anderen een pullfactor zijn (Simon, 1997; Lee, 1966). In de volgende paragraaf zullen met name pullfactoren die invloed hebben op de studiestadkeuze worden besproken omdat het gaat om het kiezen voor een stad.



Figuur 1: Model van push- en pullfactoren (Lee, 1966. p 50)

2.1 Studiestadkeuze

Kwaliteit van de universiteit

Als een studie in meerdere steden te vinden is, zal er een keuze gemaakt moeten worden voor een bepaalde stad. Dit gebeurt door middel van een vergelijking tussen reputaties van verschillende onderwijsinstellingen. Er wordt hierbij bijvoorbeeld gelet op inhoud van de vakken en moeilijkheidsgraad van de opleiding (Van Leeuwen & Hop, 2000). Als de kwaliteit hoog is, is dit een pullfactor voor aankomende studenten om voor een onderwijsinstelling te kiezen.

Sfeer van de stad

Een tweede factor die een rol kan spelen bij het kiezen van een studiestad is de locatie waar een bepaalde onderwijsinstelling staat (Bell, 2007; Van Leeuwen & Hop, 2000). Als er voor een studie verhuisd moet worden, zijn de voorzieningen en de sfeer van de stad waar de universiteit staat belangrijk (Sá et al., 2004). De aantrekkelijkheid van een bepaalde stad wordt volgens Van Leeuwen & Hop (2000) door 1 op 25 leerlingen als belangrijkste factor gekozen bij het kiezen voor een onderwijsinstelling.

Sociale invloeden

Naarmate de afstand tot een universiteit toeneemt wordt het lastiger om informatie te krijgen (Leppel, 1993). Sinds men tegenwoordig steeds meer gebruik kan maken van het internet speelt dit in mindere mate. Nog steeds is het echter van belang ook andere informatiebronnen te gebruiken (Clodt et al., 2009). Een doorslaggevende factor voor studiekeuze is de informatie die een aankomend student uit het eigen sociale netwerk verkrijgt. Door het praten met anderen over de keuzes, overwegen aankomende studenten hun mogelijkheden (Holme, 2002; Van Leeuwen & Hop, 2000). De sociale invloed van vrienden is het grootste door gesprekken die leerlingen met elkaar hebben. Slechts zes procent van de vwo-leerlingen geeft aan dat het van belang is of hun vrienden dezelfde studie gaan doen (Bloemen & Dellaert, 2000; Holme, 2002; Van Leeuwen & Hop, 2000). De invloed vanuit de omgeving weegt volgens Berings et al. (1998) zwaarder voor vrouwen dan voor mannen.

De studie is alleen in deze stad te vinden en loting

Sommige leerlingen hebben geen keuze als het gaat om de studiestad, de studie die zij willen doen is alleen in één bepaalde stad te vinden (Van Leeuwen & Hop, 2000). In het verlengde hiervan zou loting ook een rol kunnen spelen bij het kiezen voor een bepaalde stad. In sommige steden is er voor een bepaalde studie een loting en in andere steden niet (Dienst Uitvoering Onderwijs, 2013). Stel er is geen loting in een bepaalde stad en in

een andere stad wel, dan zou dit een pullfactor kunnen zijn voor de eerste stad en pushfactor voor de tweede stad.

Afstand

Reisafstand tot een universiteit is belangrijk bij het kiezen voor een bepaalde universiteit en studiestad. Aankomende studenten zijn niet bereid ver naar een universiteit te reizen (Van Leeuwen & Hop, 2000). Volgens Leppel (1993) heeft de afstand meer invloed op de keuze dan de door haar onderzochte factoren zoals geslacht, inkomen en studiekeuze.

Voor ongeveer één derde van de vwo-leerlingen is het belangrijk dat de opleiding die zij willen volgen in de eigen regio te vinden is (Bloemen & Dellaert, 2000).

De (aankomende) studenten die onderzocht worden kiezen er juist voor om niet naar de dichtstbijzijnde studiestad te gaan. Het zou kunnen dat door de invoering van een alternatief vervoersarrangement deze keuze anders wordt. Met de huidige OV-studentenkaart kunnen studenten vrij reizen, als er een alternatief komt kan de invloed daarvan merkbaar zijn op de bereidheid een bepaalde afstand af te leggen. De factoren die van invloed zijn op de bereidheid een bepaalde afstand af te leggen worden in de volgende paragraaf besproken.

2.2 Afstand

De afstand ten opzichte van het ouderlijk huis is bij het maken van een studiestadkeuze een belangrijke factor voor aankomende studenten (Bloemen & Dellaert, 2000; Leppel, 1993; Van Leeuwen & Hop, 2000). Deze afstand kan worden gezien als een tussenliggend obstakel bij de keuze voor een stad. Er zijn twee soorten kosten die er voor zorgen dat afstand tot een universiteit uitmaakt, namelijk financiële kosten en emotionele kosten (Frenette, 2006). Dit zijn beide tussenliggende obstakels die met afstand te maken hebben.

De financiële kosten verschillen per alternatief. Als er geen OV-studentenkaart meer zal zijn, zullen alle kosten voor vervoer naar de student gaan. Indien er een trajectkaart komt is de reis op een bepaald traject gratis, de student moet dan alleen de kosten voor extra reizen buiten het traject op zich nemen. Hierbij valt te denken aan een stage, excursie of vrienden die in andere steden wonen. Als de OV-studentenkaart wordt vervangen door een kortingskaart zal nog steeds een deel van de reiskosten voor de student zijn. Situationeel kapitaal is de mate waarin studenten in staat zijn om de kosten die te maken hebben met mobiliteit te overkomen (Trumberg, 2011, in Andersson et al., 2012). Dit situationeel kapitaal is na wijziging van de huidige OV-studentenkaart nodig om de afstand tussen het ouderlijk huis en de studie te overbruggen.

De emotionele kosten hebben te maken met het wegtrekken uit de bekende omgeving naar een nieuwe stad vol nieuwe mensen. Dit nieuwe leven betekent dat men oude

vrienden minder vaak ziet, minder zorg van de ouders ontvangt en opeens op eigen benen moet staan. Dit kan emotioneel zwaar zijn. Emotionele kosten verschillen per persoon en het sociale netwerk kan invloed hebben op de mate waarin deze emotionele kosten spelen. Vrouwen hebben een warmere band met de ouders waardoor zij eerder geneigd zijn dichterbij huis te gaan studeren dan mannen (Frenette, 2006).

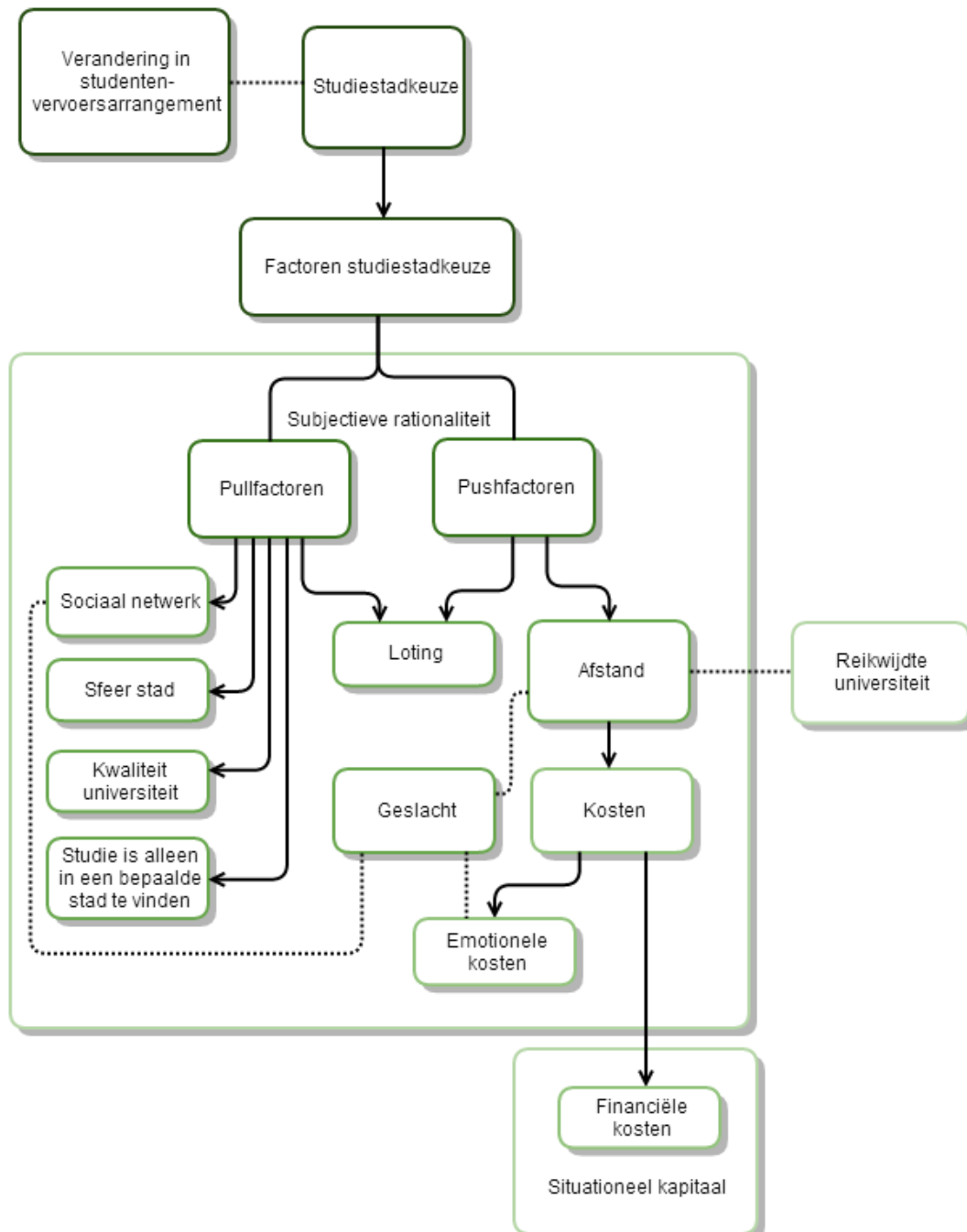
Hierboven is beschreven waarom afstand tot een onderwijsinstelling van invloed is voor (aankomende) studenten. Andersom is het voor een onderwijsinstelling ook belangrijk dat zij bereikbaar is voor studenten.

Christaller's centrale plaatsentheorie gaat over een ruimtelijk patroon waarin voorzieningen zich vestigen. Voor een bepaalde voorziening is er een drempelwaarde nodig, een minimum draagvlak. Sommige voorzieningen hebben een lagere drempelwaarde dan andere (Atzema et al., 2002). Een universiteit trekt uit een groot gebied studenten aan. Naast de studenten uit Nederland krijgt de RUG er elk jaar studenten uit circa 115 landen bij (Rijksuniversiteit Groningen, 2013). De huidige vorm van OV-studentenkaart maakt het, wat betreft kosten, aantrekkelijk om te reizen. De reikwijdte van een universiteit is mogelijk mede hierdoor groot. De bereidheid van studenten om naar een universiteit te reizen zou kunnen afnemen in het geval van een alternatief vervoersarrangement.

2.3 Conceptueel model

In figuur 2 is het conceptueel model aan de hand van de eerder beschreven theorieën te zien. Op basis van push- en pullfactoren (Lee, 1966) en de subjectieve rationaliteit (Simon, 1997) kiezen aankomende studenten voor een studiestad. Verschillende factoren spelen hierbij een rol. Zo vallen onder pullfactoren bijvoorbeeld de sfeer van de stad, dat een studie alleen in een bepaalde stad is te vinden en de kwaliteit van de universiteit (Bell, 2007; Sá et al., 2004; Van Leeuwen & Hop, 2000). Een tussenliggend obstakel of pushfactor om te kiezen voor een verder weg gelegen stad kan de afstand zijn (Bloemen & Dellaert, 2000; Leppel, 1993; Van Leeuwen & Hop, 2000). Er zijn twee soorten kosten die met het overbruggen van afstand te maken hebben, namelijk financiële kosten en emotionele kosten (Frenette, 2006). De financiële kosten verschillen niet per persoon dus zijn buiten de subjectieve rationaliteit weergegeven. Situationeel kapitaal zorgt er voor dat de financiële kosten met betrekking tot afstand overwonnen kunnen worden (Trumberg, 2011, in Andersson et al., 2012). Het geslacht heeft invloed op verschillende aspecten in het model. Zo zijn vrouwen gevoeliger voor de band met hun ouders waardoor het kan dat zij eerder dichterbij het ouderlijk huis gaan studeren (Frenette, 2006). Ook in invloed vanuit het sociale netwerk weegt zwaarder mee voor vrouwen dan voor mannen (Berings et al., 1998). In dit onderzoek wordt allereerst de invloed van de

verschillende push- en pullfactoren onderzocht. Vervolgens wordt dieper ingegaan op de invloed die de verandering in OV-studentenkaart heeft op de gemiddelde afstand die studenten bereid zijn te reizen. Spelen bijvoorbeeld financiële en emotionele kosten per alternatief vervoerarrangement een andere rol? Hierna kan ingegaan worden op de reikwijdte van een universiteit. Zal deze afnemen als er een ander vervoersarrangement komt?



Figuur 2: Conceptueel model (Chardon, 2013)

Hoofdstuk 3 - Methodologie

3.1 Meetinstrument

Met behulp van enquêtes kan er kwantitatieve data verzameld worden over bepaalde eigenschappen van een groep. Voor deze methode is gekozen omdat, in tegenstelling tot bijvoorbeeld het houden van interviews, een zo groot en divers mogelijke groep studenten en leerlingen in een relatief korte tijd benaderd kan worden. Een nadeel van enquêteren is dat door het type vragen niet diep op de kwaliteit van de gegevens wordt ingegaan, zoals bij een interview wel het geval zou zijn geweest. Motieven voor een gemaakte keuze worden slechts in beperkte mate achterhaald (Clifford et al., 2010; Hay, 2010).

Om zo veel mogelijk leerlingen en studenten te kunnen benaderen, is niet alleen een papieren versie van de enquête gemaakt (bijlage 3) maar ook een online versie (bijlage 4 en 5). Op de enquête staat vermeld dat er vertrouwelijk met de gegevens wordt omgegaan en dat de enquête anoniem is.

3.2 Respondenten

Om de deelvragen en uiteindelijk de hoofdvraag te kunnen beantwoorden werden enquêtes afgenomen onder twee groepen:

- 1) universitaire studenten die aan de RUG studeren en niet uit de noordelijke drie provincies komen en;
- 2) zesdeklassers van het vwo uit de noordelijke drie provincies die graag buiten dit gebied willen gaan studeren.

Het betreft een groep leerlingen en studenten die vanuit het ouderlijk huis gezien niet naar de dichtstbijzijnde studiestad gaat. Volgens Berings et al. (1998) heeft meer dan 85% van de leerlingen nog geen studiekeuze gemaakt in het begin van klas 6. Hoewel dit gaat over de situatie ongeveer 16 jaar geleden, zal een deel van de leerlingen die in dit onderzoek geënquêteerd is dus nog geen definitieve studiekeuze hebben gemaakt.

Per provincie werden zesdeklassers van een aantal middelbare scholen geënquêteerd. Elk van deze scholen bevindt zich in een ander deel van de provincie. Zie tabel 1 en bijlage 1 voor een overzicht van de scholen per provincie.

Tabel 1: Overzicht geënquêteerde scholen

Groningen	Friesland	Drenthe
Prædinius Gymnasium Groningen	CSG Comenius (locatie Mariënborg) Leeuwarden	CS Vincent van Gogh (locatie Lariks) Assen
OSG Winkler Prins (locatie Pinksterstraat) Veendam		Roelof van Echten College (locatie Julianastraat) Hoogeveen
RSG De Borgen (locatie Lindenberg) Leek	RSG Simon Vestdijk Harlingen	CSG Dingstede Meppel

Op elk van de middelbare scholen zijn zo veel mogelijk zesdeklassers geënquêteerd. Het aantal leerlingen dat per school geënquêteerd kon worden was van tevoren onduidelijk omdat het om een specifieke groep leerlingen gaat en een aantal leerlingen niet zal weten waar hij of zij zou willen gaan studeren. Zowel leerlingen met een alfaprofiel als leerlingen met een bètaprofiel werden geënquêteerd zodat er verschillende richtingen qua studie gerepresenteerd worden.

3.3 Procedure

Van tevoren werd contact opgenomen met elk van de scholen om toestemming te vragen. Enkele scholen gaven de voorkeur aan een online versie zodat deze onder de leerlingen kon worden verspreid zonder dat de lessen werden verstoord, andere scholen hadden het liefst een persoonlijk bezoek zodat de docenten zo min mogelijk extra werkzaamheden hadden. Een enkele school was bereid de enquêtes zelf uit te printen en per post te versturen. Een verzoek aan de leerlingen was om de enquête in stilte te maken zodat ze niet door elkaar beïnvloed worden. Deze verschillen kunnen zorgen voor een scheve respons, niet alle leerlingen hebben de enquête onder dezelfde omstandigheden ingevuld.

Om een gevarieerd beeld van eerstejaars studenten van verschillende faculteiten te krijgen werd via sociale media de enquête voor studenten verspreid. Zo plaatste de Universiteitskrant van de RUG bijvoorbeeld een link naar de enquête en werd de enquête in verschillende Facebook-groepen voor eerstejaars studenten geplaatst.

De leerlingenenquête is door 185 respondenten ingevuld. Studenten waren lastiger te benaderen, uiteindelijk zijn er 48 bruikbare studentenenquêtes verzameld. De herkomst van de studenten en leerlingen zijn te zien in bijlage 2.

3.4 Verwerking

Omdat het lastig kan zijn voor (aankomende) studenten om de afstand in te schatten tussen het ouderlijk huis en de stad waar zij (willen) studeren werd in de enquête niet gevraagd om een indicatie van een afstand te geven. In plaats daarvan werd naar de woonplaats van de leerlingen en de herkomst van studenten gevraagd. Daarnaast moesten (aankomende) studenten per alternatief vervoersarrangement aangeven in welke stad zij willen studeren. De afstanden tussen de woonplaats van de ouders en de studiestad werd gemeten via de kortste route qua reistijd met het openbaar vervoer.

De verwerking gebeurde met het statistische programma SPSS Statistics 17.0. De online enquêtes werden gedownload als Excelbestand en worden omgezet in een SPSS-bestand. Met dit programma werden via de functie *Analyse t-toetsen*, *Chi-kwadraat toetsen* en *variantie-analyse* uitgevoerd (zie bijlage 6). De voorwaarden voor een *t-toets* zijn: dat het gaat om een ratio of interval variabele (bijvoorbeeld afstand), dat er sprake is van onafhankelijke cases en dat de verdeling normaal is of het gaat om een groot aantal cases. Bij een *Chi-kwadraat toets* wordt het verband gemeten tussen twee nominale (geslacht versus factor) of ordinale variabelen. Er bestaan specifieke eisen voor de verwachte aantallen per cel. Ook voor deze toets geldt dat de cases onafhankelijk zijn. Bij de *variantie-analyse* wordt een ratiovariabele (afhankelijk, bijvoorbeeld afstand) verklaard aan de hand van nominale of ordinale variabelen met een aantal categorieën, zoals geslacht (Norušis, 2010).

Om de verandering in gemiddelde afstand duidelijk te laten zien, is er voor gekozen om deze weer te geven in een kaart. De gemiddelde afstanden werden in het programma ArcMap 10.2 ingevoerd en met behulp van de functie *Buffer* werd de afstand zichtbaar gemaakt.

De ervaring met de OV-studentenkaart zorgt voor een insiderpositie in dit onderzoek, daarom is extra rekening gehouden met het stellen van neutrale vragen. De antwoordcategorieën zijn zo verdeeld dat er geen bias ontstaat. Een mogelijkheid voor studenten en leerlingen om een extra optie toe te voegen indien de antwoordmogelijkheden niet volstaan is er zowel om neutraliteit te waarborgen, als om extra informatie waar in eerste instantie niet aan is gedacht in te winnen.

Hoofdstuk 4 - Resultaten

In dit hoofdstuk zullen de resultaten worden besproken. Onder de eerstejaars studenten zijn 48 bruikbare enquêtes afgenomen, waarvan 25 mannen (52,1%) en 23 vrouwen (47,9%). In totaal zijn op acht middelbare scholen enquêtes afgenomen, het gaat om een totaal van 185 leerlingen waarvan 76 mannen (41,1%) en 109 vrouwen (58,9%).

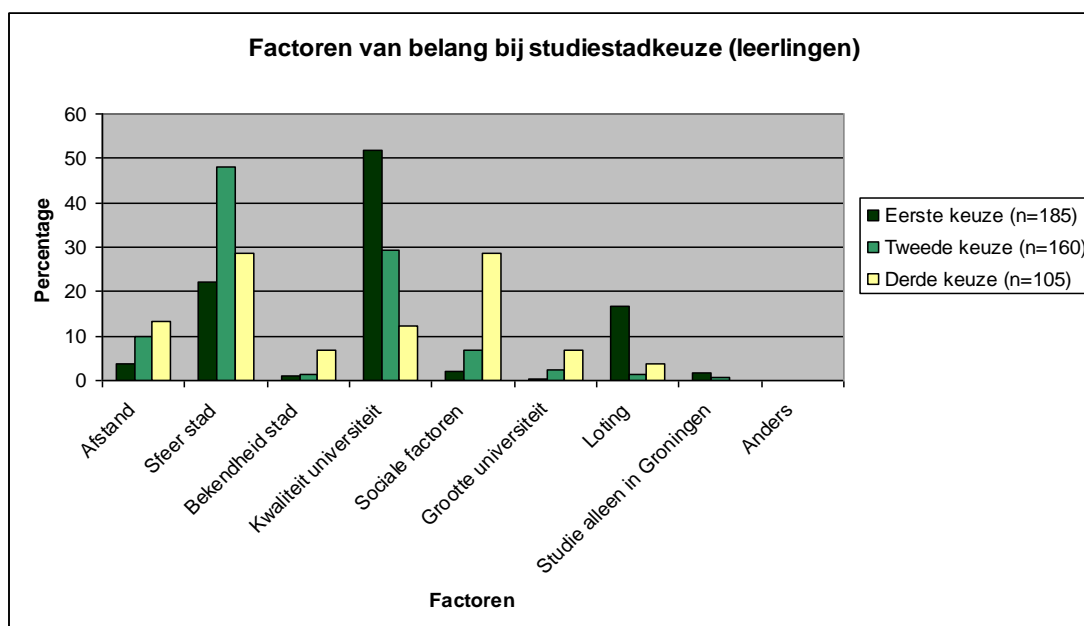
4.1 Factoren van belang bij de studiestadkeuze

Om de factoren die van belang zijn bij het kiezen van een studiestad te achterhalen is hiernaar gevraagd (zie bijlage 3, vraag 5; bijlage 3, 'pagina 3' en bijlage 5, 'pagina 5'). Leerlingen en studenten kregen de opdracht deze factoren op volgorde van wat voor hen belangrijk is te zetten. De opties, zoals besproken in het theoretisch kader, zijn als volgt:

1. Afstand ten opzichte van het ouderlijk huis
2. Sfeer van de stad
3. Bekendheid met de stad
4. Kwaliteit van de universiteit
5. Sociale factoren
6. Grootte van de universiteit
7. Ik ben hier ingeloot
8. De studie die ik (wil) doe(n) is alleen in deze stad te vinden
9. Anders, namelijk:

4.1.1 Leerlingen

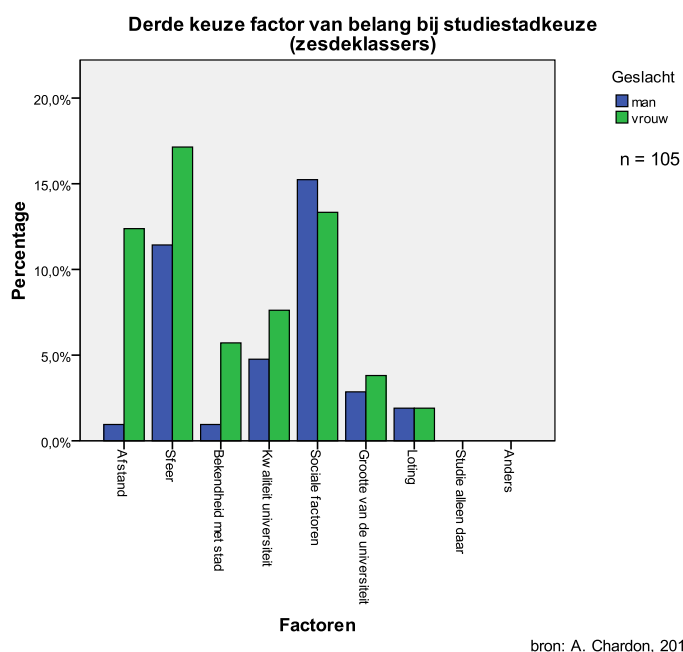
Zoals in figuur 3 is te zien, worden vooral de kwaliteit van de universiteit (51,9%) en de sfeer (22,2%) van de stad door leerlingen als belangrijke factoren gekozen.



Figuur 3: Factoren van belang bij studiestadkeuze leerlingen (Chardon, 2013)

Leerlingen maken een vergelijking tussen universiteiten als het gaat om de kwaliteit (Van Leeuwen & Hop, 2000). Dit blijkt voor de geënquêteerde leerlingen de belangrijkste factor die van belang is bij een studiestadkeuze te zijn. De sfeer van de stad komt op de tweede plaats. Bell (2007) stelt dat de sfeer van een stad ook belangrijk is bij het maken van een keuze, dit is in overeenstemming met de resultaten van de leerlingen. Er bestaat geen verband tussen de gemaakte keuze van leerlingen, en het geslacht. Bij de eerste keuze is het significantieniveau 0,359 (zie ook bijlage 6.1). Ook bij de tweede keuze bestaat er, met een significantieniveau van 0,546, geen verband tussen het geslacht en de gekozen factoren sfeer en kwaliteit (zie ook bijlage 6.2).

Als derde keuze worden de sfeer van de stad en de sociale factoren even vaak gekozen (28,6%). In figuur 4 is te zien dat vrouwen vaker dan mannen sfeer kiezen. Hoewel het om een klein verschil gaat, kiezen mannen vaker de sociale factoren. Op basis van de literatuur werd verwacht dat vrouwen meer invloed zouden ondervinden van de sociale factoren (Berings et al., 1998). Door het kleine aantal en de verdeling van de cases is het niet mogelijk om een significant verband aan te tonen (Norušis, 2010). Opvallend is ook dat veel meer vrouwen dan mannen aangeven afstand als derde te kiezen. Frenette (2006) stelt dat vrouwen onder invloed van emotionele kosten eerder dichterbij het ouderlijk huis gaan studeren, dit zou een reden kunnen zijn. Gezien het ook hier gaat om een kleine groep leerlingen kunnen ook hier geen conclusies aan verbonden worden. Er bestaan voor de factoren waarbij de groepen respondenten groot genoeg waren geen verbanden tussen het geslacht en de keuze (significantieniveau van 0,600, zie ook bijlage 6.3).

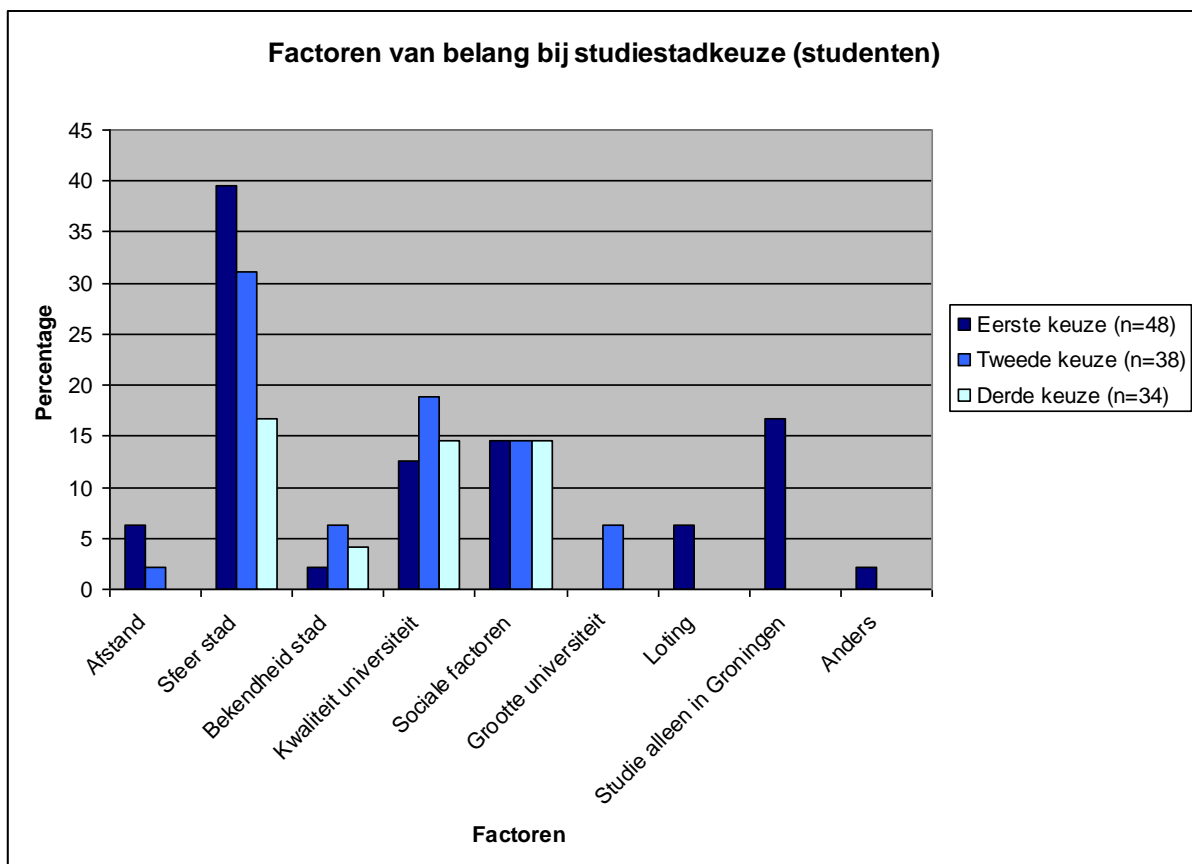


Figuur 4: Derde keuze factor van belang bij studiestadkeuze per geslacht (vwo-6)

4.1.2 Studenten

In figuur 5 hieronder is af te lezen welke factoren door studenten hoe vaak gekozen zijn. Sfeer werd het vaakst gekozen als belangrijke factor (39,6%). Sociale factoren (14,6%) en de kwaliteit van de universiteit (12,5%) werden daarna het meest gekozen. Zoals Bell (2007) al beschreef, is niet alleen de kwaliteit van de universiteit belangrijk maar ook zeker de stad waar deze in staat. De sociale factoren, waarbij de link gelegd kan worden naar het door Holme (2002) beschreven sociale netwerk, worden minder vaak gekozen dan de sfeer van de stad. Er werd verwacht dat sociale factoren juist een redelijk grote rol zouden spelen bij de keuze (Van Leeuwen & Hop, 2000). Bij de studenten gaat dit niet op, zij kiezen massaal voor de sfeer van de stad.

De student die als eerste keuze de reden "Anders, namelijk:" koos, gaf als opmerking dat zij in Groningen heel goedkoop kon wonen in het huis van kennissen en dat dit de doorslaggevende factor was om voor Groningen te kiezen. Dit kan gelinkt worden aan de sociale factor. Door middel van het sociale netwerk van deze student, heeft zij een woning kunnen bemachtigen en heeft zij voor Groningen gekozen. Het sociale netwerk kan voor sommigen een doorslaggevende factor zijn (Holme, 2002; Van Leeuwen & Hop (2000).



Figuur 5: Factoren van belang bij studiestadkeuze studenten (Chardon, 2013)

4.1.3 Vergelijking

Het grootste verschil in gekozen factoren tussen leerlingen en studenten is dat studenten de sfeer van de stad de belangrijkste factor vinden om voor Groningen te kiezen. Bij leerlingen gaat het vooral om de kwaliteit van de universiteit, op de tweede plaats komt de sfeer van de stad. Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat leerlingen nog midden in het keuzeproces zitten, zij houden nog met allerlei factoren rekening. Studenten zijn deze fase al gepasseerd en zijn wellicht vergeten waar zij allemaal op hebben gelet. Dit is slechts een aanname.

In tegenstelling tot de verwachtingen op basis van de literatuur kiezen de respondenten afstand niet als een belangrijke factor om voor een bepaalde stad te kiezen (studenten: 6,3%, leerlingen: 3,8%) (Bloemen & Dellaert, 2000; Van Leeuwen & Hop, 2000). De bekendheid met de stad is ook voor beide groepen geen doorslaggevende factor. Op basis van de theorie werd verwacht dat sociale invloeden belangrijk waren bij het kiezen van een studiestad (Holme, 2002; Bloemen & Dellaert, 2000). Voor de respondenten bleekt dit mee te vallen. In vergelijking met de leerlingen geven studenten iets vaker aan sociale factoren belangrijk te vinden (respectievelijk 2,2% en 14,6%). Bij leerlingen komen deze factoren vooral op de derde plaats terwijl studenten deze factoren zowel als eerste, tweede en derde keuze redelijk veel kiezen. Of dit een significant verschil is, kon helaas niet worden getest omdat er niet aan de voorwaarden van een *Chi-kwadraat toets* kon worden voldaan.

4.2 Afstand

In deze paragraaf wordt in de tekst onderscheid gemaakt tussen leerlingen, studenten en de verschillende woonsituaties. De leerlingen en studenten die er voor kiezen om thuis te blijven wonen zullen een grotere afstand naar de universiteit af moeten leggen dan degenen die op kamers (gaan) wonen in de studiestad. Als een thuiswonende student gratis kan reizen is het aantrekkelijker om de afstand naar de universiteit af te leggen dan wanneer dit niet het geval is. Voor een uitwonende student zal het voor het reizen naar de studie minder uitmaken aangezien deze dicht(er) bij de universiteit woont. Het is door het beperkte aantal (aankomende) studenten dat thuis wil blijven wonen helaas niet mogelijk om een significant verschil in afstand aan te kunnen tonen (Norušis, 2010).

Om een verschil in gemiddelde afstand die studenten en leerlingen bereid zijn af te leggen aan te kunnen tonen, is het eerst nodig om de gemiddelde afstand die zij af zouden willen leggen als zij gratis konden reizen te weten. Voor studenten bedraagt deze afstand gemiddeld 191,7 kilometer. Te verwachten is dat vrouwen dicht(er) bij het ouderlijk huis zullen blijven wonen dan mannen (Frenette, 2006). Een *t-toets voor twee onafhankelijke steekproeven* laat een significantieniveau van 0,305 voor de groep

studenten zien. Dit betekent dat er geen significant verband bestaat tussen het geslacht van de student en de gemiddelde afstand (zie bijlage 6.4).

Voor leerlingen bedraagt de gemiddelde afstand 218,8 kilometer. Ook voor deze groep zijn *t-toetsen voor twee onafhankelijke steekproeven* uitgevoerd. Alleen in het geval dat er geen OV-studentenkaart zou zijn, zijn mannen bereid verder te reizen dan vrouwen (significantieniveau van 0,040, zie bijlage 6.5). Het verschil blijkt vooral voor leerlingen die op kamers willen gaan te bestaan, voor toekomstige thuiswonende studenten bestaat er geen significant verschil in gemiddelde af te leggen afstand per geslacht (bijlage 6.6 en 6.7). De emotionele kosten zouden als er niet meer gratis gereisd kan worden op kunnen spelen. Om kosten te besparen zou er minder vaak gereisd kunnen worden. Met name uitwonende vrouwen zijn, als dit het geval is, eerder geneigd om dichterbij te gaan studeren (Frenette, 2006).

De verandering in gemiddelde afstand die studenten en leerlingen bereid zijn af te leggen per alternatief vervoersarrangement en de procentuele verandering zijn weergegeven in tabel 2 hieronder.

Tabel 2: Gemiddelde afstand die studenten en leerlingen bereid zijn af te leggen per alternatief vervoersarrangement en procentuele verandering in de gemiddelde afstand t.o.v. OV-studentenkaart*

		Uitwonend		Thuiswonend		Weet ik niet/ Geen antwoord	
Leerlingen	OV	221,3 km		215,1 km		195,6 km	
	Traject	219,9 km	-0,6%	190,1 km	-11,6%	179,6 km	-8,2%
	Korting	153,8 km	-30,5%	82,1 km	-61,8%	104,0 km	-46,8%
	Geen OV	117,5 km	-46,9%	74,4 km	-65,4%	62,0 km	-68,4%
Studenten	OV	199,6 km		124,4 km**		n.v.t	
	Traject	204,2 km	+2,3%	124,4 km**	0%**	n.v.t	
	Korting	118,2 km	-40,8%	63,4 km**	-49,0%**	n.v.t	
	Geen OV	90,5 km	-54,7%	52,4 km**	-57,9%**	n.v.t	

* gemeten via de kortste route met het openbaar vervoer

** gebaseerd op een klein aantal respondenten (5)

Opvallend is de lichte stijging in gemiddelde afstand voor uitwonende studenten als er een trajectkaart is. Dit komt doordat een student aangaf in de Randstad te willen studeren zodat veel grote steden binnen zijn traject te vinden zijn en hij als hij daarheen zou willen, niet (veel) hoeft te betalen voor zijn reis.

Om er achter te komen of er een verschil in gemiddelde afstand is aan te tonen per alternatief zijn er *t-toetsen voor gepaarde waarnemingen* gedaan. Een respondent geeft

namelijk per alternatief vervoersarrangement aan wat de afstand is die hij af zou willen leggen naar een universiteit (Norušis, 2010). Hieruit is gebleken dat er voor zowel leerlingen als studenten geen significant verschil bestaat in gemiddelde afstand voor de trajectkaart (significantieniveau van 0,119, bijlage 6.9). Als gekeken wordt naar de tabellen 2 en 3 was dit ook te verwachten. Het procentuele verschil is klein en een groot deel van de respondenten (97,9% van de studenten en 96,8% van de leerlingen) zou nog steeds in de stad studeren waar zij in eerste instantie voor gekozen hebben.

Voor de alternatieven kortingskaart en geen OV-studentenkaart bestaat wel een significant verschil voor zowel leerlingen als studenten. Beide alternatieven hebben een significantieniveau van 0,000 (bijlage 6.9). De afstand neemt significant af voor deze alternatieven.

Tussen leerlingen en studenten bestaat een verschil in gemiddelde afstand die zij bereid zijn af te leggen in het geval van een normale OV-studentenkaart en als het gaat om de kortingskaart. Respectievelijk gaat het om een significantieniveau van 0,005 en 0,045. In beide gevallen zijn leerlingen bereid een grotere afstand af te leggen dan studenten (zie tabel 2 en bijlage 6.8).

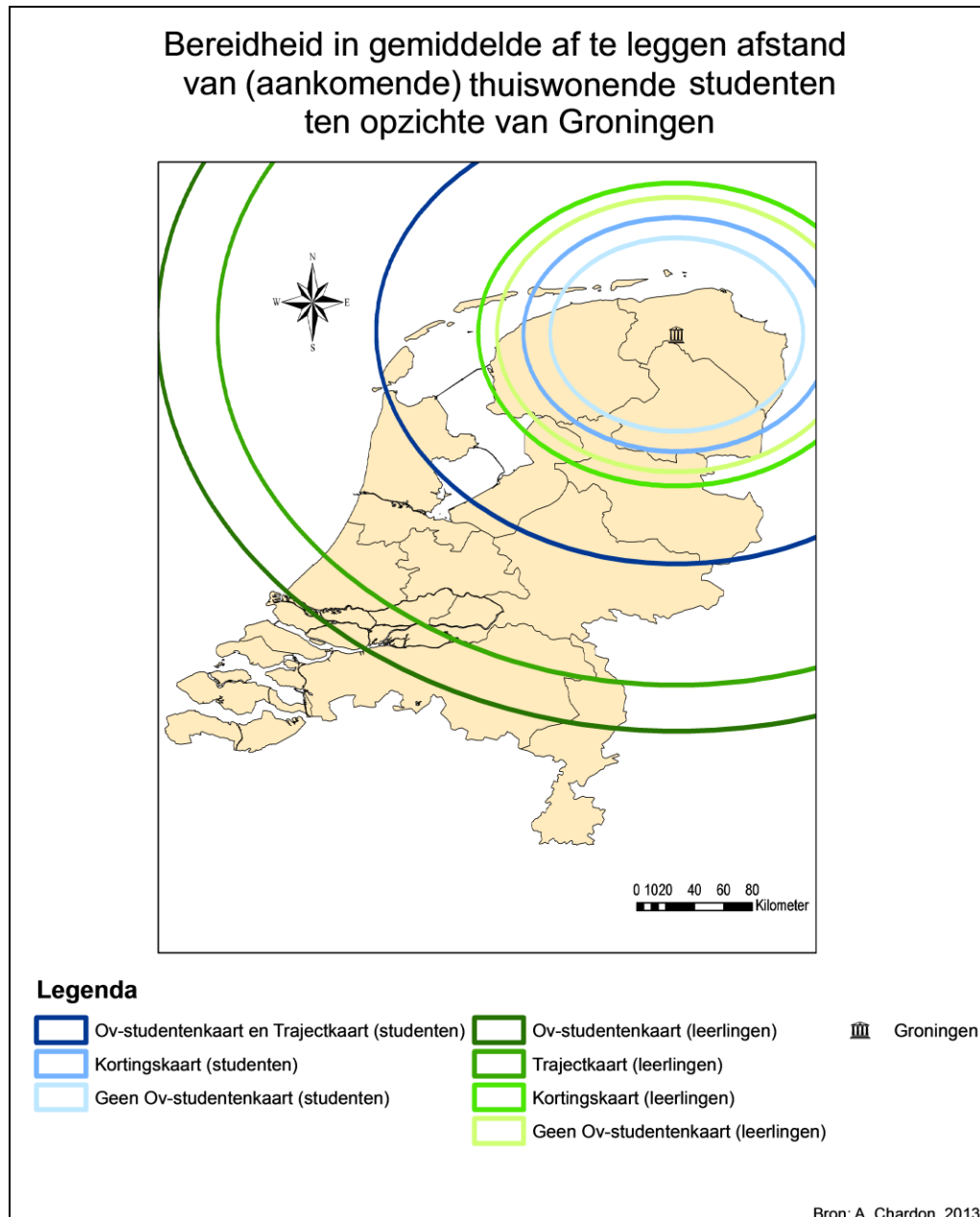
Zoals te zien is in tabel 3, neemt het percentage (aankomende) studenten dat in de stad van hun voorkeur zou willen studeren per alternatief vervoersarrangement af. Omdat de reikwijdte van een universiteit wordt bepaald door de afstand die een student bereid is af te leggen, kan deze afnemen zodra de reiskosten stijgen (Atzema et al., 2002). Omdat de RUG de enige universiteit in het noorden is, is deze mogelijk minder goed te bereiken vanuit de rest van het land dan andere universiteiten.

Tabel 3: Stadiestad per alternatief vervoersarrangement (aantallen en percentages)

		Studeren in Groningen		Niet studeren in Groningen	
		Aantal	Percentage	Aantal	Percentage
Leerlingen	OV	0	0%	185	100%
	Traject	6	3,2%	179	96,8%
	Korting	71	38,4%	114	61,6%
	Geen OV	100	54,1%	85	45,9%
Studenten	OV	48	100%	0	0%
	Traject	47	97,9%	1	2,1%
	Korting	18	37,5%	30	62,5%
	Geen OV	9	18,8%	39	81,2%

Blauw: percentage dat nog steeds gaat studeren waar zij in eerste instantie wilden

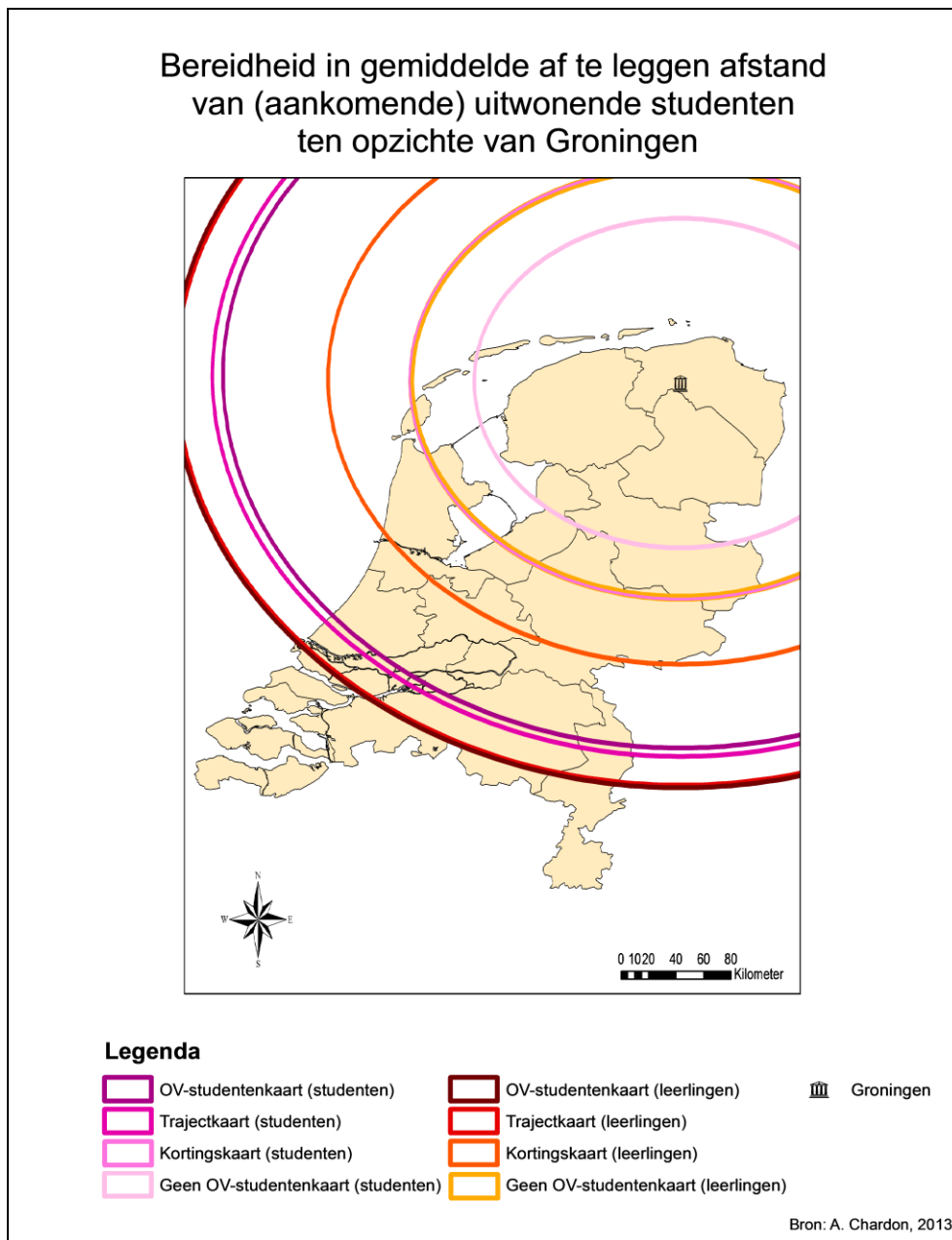
Omdat er door (aankomende) thuiswonende studenten vaker gereisd zal worden dan door (aankomende) uitwonende studenten is hierin een onderscheid gemaakt. In de volgende kaarten is de gemiddelde afstanden te zien vanuit Groningen omdat zo gemakkelijker het verschil te zien is tussen leerlingen en studenten. Kaart 1 laat de bereidheid in gemiddelde af te leggen afstand van (aankomende) thuiswonende studenten zien. De blauwe lijn geeft studenten weer, de groene leerlingen. Hoe lichter de kleur van de lijn, hoe meer de student aan reiskosten moet betalen.



Kaart 1

Op kaart 2 is de gemiddelde afstand per vervoersarrangement voor (aankomende) uitwonende studenten te zien. Ten opzichte van kaart 1 zijn vooral thuiswonende

studenten bereid minder ver te reizen dan uitwonende. Zoals ook uit de resultaten is gebleken is op beide kaarten te zien dat leerlingen bereid zijn een grotere afstand af te leggen dan studenten.



Kaart 2

Hoofdstuk 5 - Conclusie

Op basis van de theorie werd verwacht dat met name de sociale factoren en de afstand ten opzichte van het ouderlijk huis belangrijk zouden zijn bij het maken van een studiestadkeuze (Bloemen & Dellaert, 2000; Holme, 2002; Van Leeuwen & Hop, 2000).

Uit de resultaten is gebleken dat dit niet het geval is voor de geënquêteerde groep (aankomende) studenten. Sociale factoren worden slechts door 2,2 procent van de leerlingen en 14,6 procent van de studenten als belangrijkste factor gekozen.

De studenten kozen de sfeer van de stad als belangrijkste factor (39,6%). Dit is in overeenstemming met wat Bell (2007) stelt, dat ook de omgeving van een onderwijsinstelling van belang is. Leerlingen vonden vooral de kwaliteit van de universiteit belangrijk (51,9%). Volgens Berings et al. (1998) zouden de sociale factoren zwaarder wegen voor mannen dan voor vrouwen. Ook dit bleek, gezien de resultaten, hier niet op te gaan.

De gemiddelde afstand die studenten bereid zijn af te leggen bedraagt 191,7 kilometer. Voor leerlingen ligt deze afstand op 218,8 kilometer. Frenette (2006) stelt dat vrouwen eerder dichterbij het ouderlijk huis blijven studeren dan mannen. Alleen in het geval dat er geen OV-studentenkaart zou zijn, bestaat er voor de afstand die aankomende uitwonende studenten bereid zijn af te leggen een significant verschil op basis van geslacht. Mannen zijn in dat geval bereid verder te reizen dan vrouwen. In de overige gevallen blijkt er geen verschil op basis van geslacht te zijn.

Het is uit de resultaten gebleken dat met name de afschaffing van de OV-studentenkaart een significante afname van de gemiddelde afstand tot gevolg zou hebben. De kortingskaart heeft, hoewel minder dan de afschaffing van de OV-studentenkaart, ook nog aanzienlijke invloed op de gemiddelde afstand die studenten bereid zijn te reizen. Het meest gunstige alternatief voor de studenten zou de trajectkaart zijn, bijna alle leerlingen en studenten geven aan dezelfde keuze gemaakt te hebben in die situatie. Bovendien zou deze variant ook geen verschil in gemiddelde afstand op basis van geslacht als gevolg hebben.

Hieruit volgt dat het antwoord op de hoofdvraag als volgt is samen te vatten. De mate waarin de gemiddelde afstand, die eerstejaars studenten aan de Rijksuniversiteit Groningen en aankomende universitaire studenten uit de noordelijke drie provincies die niet in dit gebied willen studeren af zouden willen leggen, verschilt per alternatief vervoersarrangement. Hoe meer de student zelf moet betalen aan reiskosten, hoe minder ver hij bereid is te reizen.

Ondanks dat het niet is onderzocht door middel van de enquête, lijkt het alsof financiële kosten invloed hebben op de keuze van (aankomende) studenten wat betreft de reisafstand. Hoe groter het deel dat de studenten zelf moeten betalen is, hoe dichter bij het ouderlijk huis zij zouden willen studeren. Dit is dus niet met zekerheid te zeggen.

De reikwijdte van een universiteit kan afnemen als er een alternatief vervoersarrangement wordt ingevoerd. Hoe meer de student zelf moet betalen aan reiskosten, hoe minder ver een student bereid is te reizen, hoe meer de reikwijdte afneemt. Omdat de RUG de enige universiteit in het noorden is, is deze mogelijk minder goed te bereiken vanuit de rest van het land dan andere universiteiten. De leerlingen die uit de noordelijke drie provincies komen zouden voor een gedeelte juist wel in Groningen gaan studeren aangezien dit voor hun de dichtstbijzijnde universiteit is.

Hoofdstuk 6 – Discussie

Doordat dit onderzoek over een specifieke groep (aankomende) studenten gaat, zou het lastig kunnen zijn deze resultaten voor ander onderzoek te gebruiken. Het gaat in dit onderzoek om een relatief geïsoleerde universiteit, de RUG. In de rest van Nederland liggen de universiteiten op een minder grote afstand van elkaar, met name in de Randstad. In andere landen, waar universiteiten wellicht verder uit elkaar liggen, is er geen sprake van een OV-studentenkaart. De situatie met geen OV-studentenkaart zoals in dit onderzoek zou eventueel toepasbaar zijn.

Het was lastig om de totale reisafstand van studenten en leerlingen te berekenen. De websites van de Nederlandse Spoorwegen en andere maatschappijen geven alleen de reistijd weer, niet de afstand die is afgelegd. Er is wel een tariefenhetenkaart te vinden, het probleem hiermee is echter dat de deze eenheden die vermeld staan bij een traject, niet overal overeenkomen met het aantal kilometers op een traject (zie kaart 6) (Nederlandse Spoorwegen, 2013). Bovendien zijn de tariefenheten voor andere manieren van vervoer, bijvoorbeeld de bus, niet te vinden. De reisafstand is geprobeerd om via de route die het openbaarvervoer neemt te meten, deze afstand kan dus afwijken van de daadwerkelijke afstand.



Kaart 6: Tariefenhetenkaart (Nederlandse Spoorwegen, 2013)

Het is mogelijk dat er studenten en leerlingen zijn die enkele vragen niet goed hebben gelezen. Ondanks de beschrijving van wat een trajectkaart inhoudt, geven leerlingen

toch aan dichterbij de woonplaats van de ouders te gaan studeren. De verwachting was dat dit alternatief bijna geen invloed zou hebben, toch gaan enkele leerlingen in Groningen studeren, in plaats van de oorspronkelijke keuze elders in het land. Hiervoor kon geen verklaring gevonden worden. Dezelfde onzekerheid over het juist invullen van de antwoorden bestaat ook voor studenten. In de inleiding van de online enquête staat duidelijk dat het gaat om studenten die niet uit Groningen, Friesland en Drenthe komen. Desondanks hadden vier studenten uit deze drie provincies de enquête ingevuld.

Een beperking aan dit onderzoek is dat er niet gevraagd is naar de motieven van het dichterbij gaan studeren als er een alternatief vervoersarrangement zou zijn. Vooral de invloed van het financiële aspect werd gemist bij de analyse. Omdat er per alternatief vervoersarrangement een ander bedrag betaald wordt en (aankomende) studenten hoe meer er betaald moet worden, dichterbij gaan studeren zou dit de reden kunnen zijn. Ook de invloed van emotionele kosten werd niet voldoende onderzocht. Deze zou onder de sociale factoren kunnen gelden maar er zijn geen specifieke vragen over de band met het ouderlijk huis gevraagd. Verder was het wellicht gemakkelijker geweest voor de analyse om de factoren die van belang zijn bij een studiestadkeuze te analyseren als (aankomende) studenten elke factor een cijfer van 1 tot 10 zouden moeten geven.

Een mogelijkheid was geweest de leerlingen en studenten niet alleen naar de afstand te vragen, maar ook naar de reistijd en kosten verbonden aan het reizen. Reistijd en kosten zijn verbonden aan de afstand maar wellicht zien leerlingen en studenten het niet als hetzelfde. Bovendien zou het voor sommige leerlingen en studenten een mogelijkheid kunnen zijn om te investeren in een andere vorm van vervoer als er geen OV-studentenkaart meer is. In plaats van dichterbij de woonplaats van de ouders te gaan studeren, kunnen ze kosten drukken door een andere manier van vervoer. In dit geval zou de afstand niet afnemen maar de kosten en reistijd wel. Voor dit soort mogelijkheden is er wel eventueel de opmerkingen sectie, maar er is geen gerichte vraag voor. Deze mogelijkheden zouden in toekomstig onderzoek onderzocht kunnen worden.

Literatuurlijst

- Andersson, E., Malmberg, B. & Östh, J. (2012). Travel-to-school distances in Sweden 2000-2006: changing school geography with equality implications. *Journal of Transport Geography*, 23(SI), 35-43.
- Atzema, O., Lambooy, J., Van Rietbergen, T. & Wever, E. (2002). *Ruimtelijke economische dynamiek*. Tweede, herziene druk. Bussum: Uitgeverij Coutinho.
- Bell, C. A. (2007). Space and place: Urban parents' geographic preference for schools. *The Urban Review*, 39 (4), 375-404.
- Bloemen, H. & Dellaert, B. (2000). *De studiekeuze van middelbare scholieren. Een analyse van motieven, percepties en preferenties*. Den Haag: OSA.
- Berings, D., Lacante, M., Schodts, L., Fruyt, F. de, & Colla, A. (1998) Het studiekeuzeproces met betrekking tot het hoger onderwijs. *Tijdschrift voor hoger onderwijs*, 16 (1), 3-22.
- Bussemaker, J. (2013). *Hoofdlijnenbrief studiefinanciering. Toekomstbestendige studiefinanciering voor sterke onderwijskwaliteit*. 479080. Den Haag.
- Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (2010). *Key Methods in Geography*. Tweede editie. California: SAGE.
- Cloodt, D., Cörvers, F., Heijke, H., Thor, J. van, (2009). The impact of distance deterrence on the choice of field of study in vocational education in the Netherlands. *Investigaciones de Economía de la Educación*, 5, 605-624.
- Dienst Uitvoering Onderwijs (2013). *Aantallen 2012-2013*. Geraadpleegd op 7-10-2013 via <http://www.duo.nl/organisatie/pers/aantallen.asp>.
- Dienst Uitvoering Onderwijs (2013). *Weten hoe het werkt*. Geraadpleegd op 13-01-2014 via <https://www.duo.nl/particulieren/student-hbo-of-universiteit/loten/weten-hoe-het-werkt.asp>
- Frenette, M. (2006). Too far to go on? Distance to school and university participation. *Education Economics*, 41(1), 31-58.

Hay, I. (2010). *Qualitative research methods in human geography*. Derde editie. Ontario: Oxford University Press.

Holme, J.J. (2002). Buying homes, buying schools: School choice and the social construct of school quality. *Harvard Educational Review*, 72(2), 177-207.

Kences (2013). *Landelijke Monitor Studentenhuisvesting*. R2013-0030CP. Delft: ABF Research.

Lee, E. S. (1966). Theory of Migration. *Demography*. Volume 3 (1). 47-57.

Leppel, K. (1993). Logit Estimation of a Gravity Model of the College Enrollment Decision. *Research in Higher Education*. 34(3), 387-398.

Nederlandse Spoorwegen (2013). *Tarieven*. Geraadpleegd op 10-12-2013 via <http://www.ns.nl/reizigers/klantenservice/klantenservice/tarieven>.

Norušis, M. J. (2010). *PASW Statistics 18 Guide to Data Analysis*. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.

Rijksuniversiteit Groningen (2013). *RUG verwelkomt 1500 internationale studenten*. Geraadpleegd op 13-01-2014 via <http://www.rug.nl/news-and-events/news/archief2013/nieuwsberichten/0820welcomingceremony2013>

Sá, C., Florax, R.J.G.M. & Rietveld, P. (2004). Determinants of the Regional Demand for Higher Education in The Netherlands: A Gravity Model Approach. *Regional Studies*, 38(4), 375-392.

Simon, H. A. (1997). *Models of Bounded Rationality*. Derde editie. Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology.

Tweede Kamer der Staten-Generaal (2013). *Studiefinanciering sociaal leenstelsel*. Geraadpleegd op 25-10-2013 via http://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/dossiers/studiefinanciering_sociaal_leenstelsel.jsphhttp://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/

Van Leeuwen, M. & Hop, J.P. (2000). Instroom in het Hoger Onderwijs. Het studiekeuzegedrag van havo- en vwo-leerlingen. *Tijdschrift voor hoger onderwijs*, 18(1), 3-14.

Veld, N. in 't & Kouwenhoven, M. (2013). *Maatschappelijke effecten afschaffing ov-studentenkaart*. Zoetermeer: Panteia/Significance.

Afbeelding:

NS Hispeed (2014). *Travelling with OV-Chipkaart*. Geraadpleegd op 09-01-2014 via <http://www.nshispeed.nl/en/buying-train-tickets/travelling-with-ovchipkaart>.