



rijksuniversiteit
groningen

faculteit ruimtelijke
wetenschappen

Op weg naar school

Een onderzoek naar beweegreden van ouders om te kiezen voor een bepaalde mobiliteitsvorm bij het naar school brengen van hun kinderen.



Wilmar Stigter
Bachelorscriptie Technische Planologie

Colofon

| | |
|------------------------|---|
| Titel | Op weg naar school |
| Ondertitel | Een onderzoek naar de beweegreden van ouders om te kiezen voor een bepaalde mobiliteitsvorm bij het naar school brengen van hun kinderen. |
| Auteur | Wilmar Stigter wilmarstigter@outlook.com |
| Opleiding | Bachelor Technische Planologie Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen Rijksuniversiteit Groningen Studiejaar 2016 - 2017 |
| Begeleider | dr. Femke Niekerk f.niekerk@rug.nl |
| Inleverdatum | 12 juni 2017 |
| Versie | Definitief |
| Illustratie voorpagina | Ouders halen hun kinderen van basisschool De Wielen. Leeuwarden, 8 juni 2017 |

Samenvatting

In dit onderzoek zijn de beweegredenen van ouders om te kiezen voor een bepaalde mobiliteitsvorm bij het naar school brengen van hun kinderen in beeld gebracht. De centrale vraag was dan ook wat deze beweegredenen precies zijn. Het doel was om op basis van dit inzicht de ruimtelijke situatie rond basisscholen te verbeteren. Bij het in beeld brengen van de beweegredenen is specifiek gebruik gemaakt van de vier waarden uit de value theory: biosferische, altruïstische, hedonistische en egoïstische waarden. Deze waarden zijn onderzocht in samenhang met andere factoren. Hierbij kan gedacht worden aan de invloed van verkeersveiligheid op de mobiliteitskeuzes van ouders. Data is verzameld door middel van een enquête onder ouders van leerlingen van basisschool De Wielen in Leeuwarden Camminghaburen. Deze enquête is aangevuld met één interview met de directrice van de school. Door middel van regressieanalyses zijn de beweegredenen van ouders in kaart gebracht. De belangrijkste bevindingen waren dat een grotere afstand tussen het huis en de school er toe leidt dat ouders hun kinderen vaker met de auto naar school brengen. Ook het combineren van het halen en brengen met andere bestemmingen leidt tot meer autogebruik. Dit lijkt er op te duiden dat praktisch gemak de belangrijkste beweegreden is om te kiezen voor een bepaalde mobiliteitsvorm. Zaken als verkeersveiligheid en de mate waarin mensen aan bepaalde waarden hechten lijken een minder belangrijke rol te spelen. Deze factoren waren dan ook niet significant. Dit inzicht in beweegredenen van ouders kan worden gebruikt als basis bij het verbeteren van de ruimtelijke situatie rond basisscholen.

Inhoud

| | |
|---|----|
| Colofon | 1 |
| Samenvatting | 2 |
| Inhoud..... | 3 |
| 1. Inleiding..... | 5 |
| 1.1 Inleiding | 5 |
| 1.2 Achtergrond..... | 5 |
| 1.3 Onderzoeksprobleem | 6 |
| 1.4 Leeswijzer | 6 |
| 2. Theoretische achtergrond | 7 |
| 2.1 Inleiding..... | 7 |
| 2.2 Value theory | 7 |
| 2.3 Mobiliteit | 8 |
| 2.4 Conceptueel model..... | 8 |
| 2.5 Wetenschappelijke relevantie | 9 |
| 3. Methodologie | 10 |
| 3.1 Inleiding | 10 |
| 3.2 Argumentatie achter de gekozen methoden | 10 |
| 3.3 Dataverzameling enquête | 10 |
| 3.4 Analysemethode enquête | 10 |
| 3.5 Interview | 11 |
| 3.6 Link met het conceptueel model | 11 |
| 3.7 Reflectie datakwaliteit..... | 11 |
| 3.8 Ethische overwegingen | 11 |
| 4. Resultaten enquête | 12 |
| 4.1 Inleiding | 12 |
| 4.2 Algemene variabelen | 12 |
| 4.3 Verkeersveiligheid | 13 |
| 4.4 Waarden value theory | 16 |
| 4.5 Ketenverplaatsingen | 17 |
| 4.6 Onafhankelijke en afhankelijke mobiliteit | 18 |
| 4.7 Algemene bevindingen..... | 19 |
| 5. Ruimtelijke situatie en uitkomsten interview | 20 |
| 5.1 Inleiding | 20 |
| 5.2 Camminghaburen..... | 20 |
| 5.3 Situatie rond de school | 20 |
| 5.4 Interview directrice basisschool De Wielen..... | 23 |
| 6. Conclusie en discussie..... | 24 |
| 6.1 Inleiding | 24 |

| | |
|--|----|
| 6.2 Beantwoording van hoofdvraag en deelvragen | 24 |
| 6.3 Suggesties voor vervolgonderzoek | 25 |
| Bronnen | 27 |
| Bijlagen | 29 |
| Bijlage 1: begeleidende brief en enquête | 29 |
| Bijlage 2: interview guide | 34 |
| Bijlage 3: transcript interview | 35 |

1. Inleiding

1.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de achtergrond van het onderzoek toegelicht. Er wordt uitgelegd waarom het onderzoek maatschappelijk gezien relevant is en wat precies het onderzoeksprobleem is. Ook worden de hoofdvraag en de bijbehorende deelvragen gepresenteerd.

1.2 Achtergrond

Milieu problemen bedreigen de gezondheid, economische voorspoed en voedsel- en watervoorziening van mensen over de gehele wereld. Om deze negatieve effecten te verminderen zijn significante en urgente maatregelen nodig (Steg, 2016). Mensen dragen in belangrijke mate bij aan deze negatieve effecten, die dan ook worden verminderd als mensen consistent milieuvriendelijk gedrag vertonen (Dietz et. al., 2009). Vanwege de urgentie rond deze door mensen veroorzaakte problemen is aanpassing van menselijk gedrag noodzakelijk. Zo is een reductie van persoonlijk autogebruik ten faveure van meer milieuvriendelijke vormen van vervoer essentieel (Nordlund & Garvill, 2003). Om deze aanpassing te bereiken is het van belang om de menselijke dimensie van milieu problemen te begrijpen (Steg, 2016).

Een specifiek vraagstuk waarbij een reductie van het autogebruik gewenst is, betreft het mobiliteitsprobleem rondom basisscholen. Uit onderzoek van Kennisplatform CROW (2013) blijkt dat 30% van de basisschoolleerlingen met de auto naar school wordt gebracht, terwijl 87,7% van de basisschoolleerlingen op loopafstand (1 kilometer) en 97% op fietsafstand (2 kilometer) woont. Slechts 17% van hen komt zelfstandig (onafhankelijk) naar school. In 1994 werd 26% van de basisschoolleerlingen met de auto naar school gebracht. Er is dus sprake van een stijging van het autogebruik en een daling van onafhankelijke mobiliteit.

De bevindingen van Schoeppe et. al. (2016) sluiten aan bij deze cijfers. Ook zij benoemen het probleem dat de onafhankelijke mobiliteit van kinderen in ontwikkelde landen sterk is verminderd. Dit is niet alleen ongewenst vanuit een milieuperspectief, maar ook vanuit het perspectief van het kind zelf. Onafhankelijke mobiliteit heeft namelijk belangrijke voordelen. Zo versterkt het binding met medescholieren, ruimtelijke vaardigheden, navigatievaardigheden en gemeenschapsgevoel (Carver et. al., 2013). In veel westerse landen is onafhankelijke mobiliteit van kinderen vervangen door de autoafhankelijkheid van de ouders (Loo & Lam, 2015). Ouders spelen een belangrijke rol in het faciliteren van onafhankelijke mobiliteit van kinderen omdat zij dit kunnen toestaan of hier juist restricties kunnen opleggen (Schoeppe et. al., 2016). Ouders zijn gevoelig voor het beschermen van hun kinderen tegen potentiële gevaren in de buurt, zoals gemotoriseerd verkeer en vreemdelingen. Zij reageren hierop door restricties op te leggen op het gebied van mobiliteit (Karsten, 2005).

Dit is ongewenst omdat actieve vormen van mobiliteit belangrijke bronnen zijn van dagelijkse fysieke beweging. Daarnaast zorgt autoverkeer voor congestie bij scholen. Hierdoor ontstaat een onveilige omgeving voor voetgangers en fietsers en verslechtert de luchtkwaliteit (Collins et. al, 2011). De dagelijkse beweging van kinderen is van belang voor een gezonde botstructuur, motorische vaardigheden en een gezond gewicht (Schoeppe et. al., 2016). Bovendien is de kans groter dat kinderen die zijn opgevoed in een te beschermde omgeving een laag zelfvertrouwen en te grote afhankelijkheid ontwikkelen. Kinderen moeten ervaring opdoen in het verkeer om uit eerste hand te leren hoe met risico's en onverwachte situaties dient te worden om te gaan. Op deze manier leren zij hun eigen grenzen kennen en leren ze wanneer ze voorzichtig moeten zijn (Hilman, 2006). De dagelijkse trip naar school is dan ook een van de belangrijkste ritten gedurende de jonge levensjaren (Loo & Lam, 2015).

Om ervoor te zorgen dat zo min mogelijk kinderen met de auto naar school worden gebracht, is inzicht in de beweegredenen van ouders om te kiezen voor een bepaalde vorm van mobiliteit gewenst. Alleen met dit inzicht kan worden bepaald hoe de stijgende trend in autogebruik bij het brengen en halen kan worden omgebogen. Dit onderzoek tracht de beweegredenen in kaart te brengen en een bijdrage te leveren aan het inzicht en kennis op dit gebied. Op basis van dit inzicht kan gefundeerd beleid worden gevormd om het autogebruik te verminderen en negatieve omgevingseffecten te beperken.

1.3 Onderzoeksprobleem

Doel van dit onderzoek is het inzichtelijk maken van de beweegredenen van ouders van basisschoolleerlingen om te kiezen voor een bepaalde mobiliteitsvorm bij het naar school brengen van hun kinderen en deze kennis te gebruiken om de ruimtelijke situatie rond scholen te verbeteren. Dit inzicht wordt verkregen door de beweegredenen van ouders op één basisschool in kaart te brengen. Er is gekozen voor één basisschool om het onderzoek voldoende af te kunnen bakenen. Als case is een basisschool in Leeuwarden Camminghaburen geselecteerd. Bij het in kaart brengen van de beweegredenen wordt als kapstok de value theory zoals beschreven door Steg (2016) gebruikt. Deze theorie vormt de kern van dit onderzoek en wordt verder uitgelegd in het hoofdstuk over het theoretisch kader.

Uit deze onderzoeksdoelstelling volgt de volgende hoofdvraag:

Hoe kan gedragskennis op basis van de value theory over beweegredenen van ouders van kinderen op een basisschool in Leeuwarden Camminghaburen om te kiezen voor een bepaalde vorm van mobiliteit bij het naar school brengen van hun kind worden gebruikt om de ruimtelijke omgeving van basisscholen te verbeteren?

Uit deze hoofdvraag volgen een aantal deelvragen:

- Hoe kan de value theory worden toegepast in het verkrijgen van gedragskennis rondom mobiliteitskeuzes van ouders van basisschoolleerlingen?
- Wat zijn de beweegredenen, gezien vanuit de value theory, van ouders van basisschoolkinderen in Leeuwarden Camminghaburen om te kiezen voor een bepaalde vorm van mobiliteit bij het naar school brengen van hun kind?
- Hoe kan inzicht in deze beweegredenen worden gebruikt om de ruimtelijke situatie rond scholen te verbeteren?

1.4 Leeswijzer

Voor het beantwoorden van deze vragen wordt in de scriptie de volgende opbouw gehanteerd:

In hoofdstuk 2 wordt dieper ingegaan op de theorie die als basis dient voor het onderzoek en worden de belangrijke begrippen uitgelegd. Ook wordt uitgelegd waarom het onderwerp wetenschappelijk gezien van toegevoegde waarde is. In het daarop volgende hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de methodologie. Er wordt onder andere beschreven hoe de data is verzameld. De uitkomsten en analyse van de enquête zijn opgenomen in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 worden de uitkomsten van het interview en de ruimtelijke situatie rond de geselecteerde basisschool besproken. In het laatste hoofdstuk wordt dieper op de uitkomsten van het onderzoek ingegaan en worden deze kritisch bediscussieerd.

2. Theoretische achtergrond

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de theorie die de basis voor dit onderzoek vormt. Tevens worden enkele belangrijke begrippen gedefinieerd. Daarnaast komt aan bod waarom dit onderzoek wetenschappelijk gezien relevant is en wordt het conceptueel model toegelicht.

2.2 Value theory

In het onderzoek wordt als raamwerk de value theory uit het artikel van Steg (2016) gebruikt. Omdat in deze theorie waarden een belangrijke rol spelen, is het van belang om vast te stellen wat met waarden wordt bedoeld. Feather (1995, p. 1135) definieert waarden als volgt: “values can be conceived as abstract structures that involve the beliefs that people hold about desirable ways of behaving or about desirable end states”. Waarden variëren in belang van persoon tot persoon en kunnen hiërarchisch geordend worden. Ze zijn abstract, algemeen en behouden een zekere stabiliteit gedurende de tijd. Ook zijn waarden niet neutraal. Mensen hechten vaak sterk aan hun centrale waarden (Feather, 1995). Volgens Schwartz (1992, geciteerd in van der Werf et. al., 2013, p. 55) zijn waarden: “desirable and transsituational goals that serve as guiding principles in one’s life”. Van der Werf et. al. (2013) benadrukken daarnaast dat waarden reflecteren wat mensen belangrijk vinden in hun leven en dat ze raken aan hoe mensen zichzelf willen zien, wat voor persoon ze willen zijn, en hoe ze zichzelf daadwerkelijk zien.

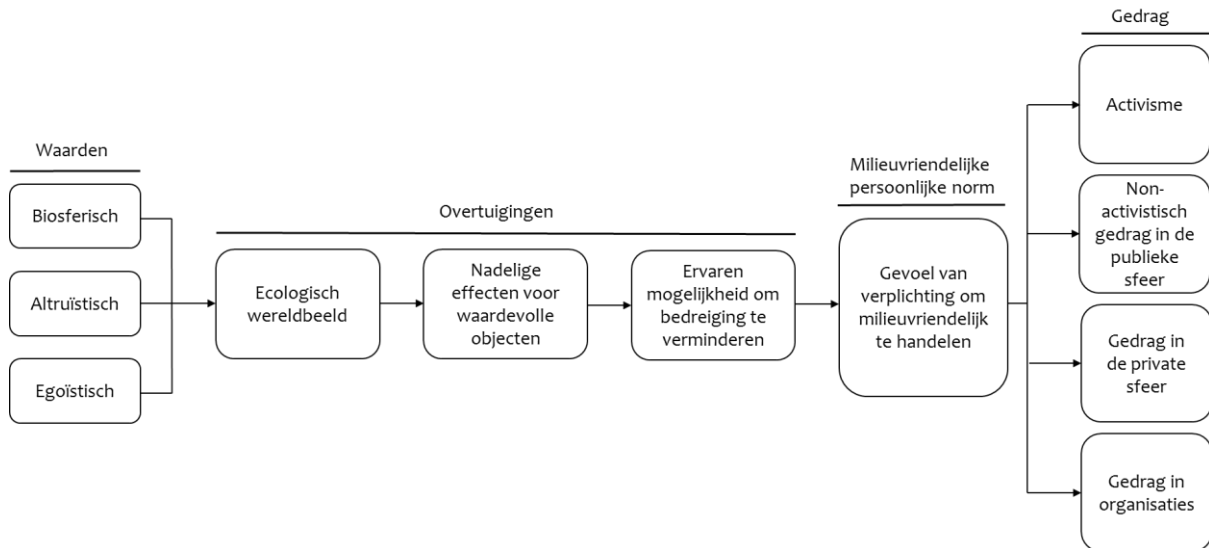
Steg (2016) onderscheidt in haar value theory vier typen waarden: hedonistische waarden, egoïstische waarden, altruïstische waarden en biosferische waarden. Aan de hand van deze waarden probeert zij milieuvriendelijk gedrag te verklaren. Hedonistische waarden zorgen ervoor dat mensen belang hechten aan het reduceren van inspanningen en aan datgene waardoor zij zichzelf goed voelen. Egoïstische waarden leiden tot een focus op het vergroten van bijvoorbeeld status of financieel vermogen. Altruïstische waarden bewegen mensen er toe iets te doen wat een ander ten goede komt. Biosferische waarden zorgen er tot slot voor dat mensen zich bewust zijn van de gevolgen van hun keuzes en handelingen voor de natuur en de omgeving. Elk individu beschikt over deze vier waarden, maar de mate waarin mensen aan een specifieke waarde hechten verschilt. Daarnaast is het zo dat veel mensen wel handelen naar hun biosferische waarden, maar dit niet consistent doen. Wanneer het handelen naar biosferische waarden veel tijd, geld of inspanning kost en daarmee conflicteert met egoïstische en hedonistische waarden, is de kans minder groot dat mensen naar hun biosferische waarden handelen. Hier komt ook de link tussen waarden en de ruimtelijke omgeving naar voren. Deze link is onderling wederkerig. Aan de ene kant hebben waarden via de daaraan verbonden acties van mensen invloed op de ruimtelijke omgeving. Dit verband is ook opgenomen in het conceptueel model, dat wordt beschreven in paragraaf 2.4. Aan de andere kant heeft de ruimtelijke omgeving invloed op de mate waarin waarden worden geactiveerd en ondersteund (Steg, 2016). Via een beleidsstrategie kan worden getracht deze activatie en ondersteuning van biosferische en altruïstische waarden te bewerkstelligen.

Steg is niet de enige auteur die ingaat op het belang van waarden bij het verklaren van milieuvriendelijk gedrag. Zij borduurt voort op andere auteurs die waarden gebruiken bij het verklaren van menselijk gedrag. Echter, niet elke auteur gebruikt dezelfde set waarden. Schwartz (1992, 1994, in Nordlund & Garvill, 2002) gebruikt bijvoorbeeld de Value Inventory Scale waarin tien waarden centraal staan.

Dietz et. al. (1999) en Stern (2000) ontwikkelden de value-belief-norm theory waarop Steg (2016) zich baseert. Het model uit het artikel van Stern (2000) is weergegeven in figuur 1. In dit model vormen value theory, norm activation theory en de new ecological paradigm de drie bouwblokken (Jansson et. al., 2011). Het eerste bouwblok aan de linkerzijde wordt gevormd door drie waarden: altruïstische, egoïstische en biosferische waarden. Van deze waarden hebben de altruïstische en biosferische waarden logischerwijs een positieve invloed op milieuvriendelijk gedrag en de egoïstische waarden een negatieve invloed.

Deze waarden leiden via de overtuigingen en de milieuvriendelijke persoonlijke norm tot het uiteindelijke gedrag. Uit het model valt op te maken dat wanneer een individu zich bewust is van de gevolgen van bepaald gedrag voor het milieu en daar eigen verantwoordelijkheid aan toeschrijft, dit een basis vormt voor het ontwikkelen van een milieuvriendelijke persoonlijke norm (Jansson et. al., 2011).

Aan de linkerkzijde van het model bevinden zich dus de meer centrale elementen van iemands persoonlijkheid. Naarmate opgeschoven wordt naar de rechterzijde van het model worden de elementen specifiek en zijn meer gericht op overtuigingen ten aanzien van de relatie tussen de mens en de omgeving, de gevolgen en de individuele verantwoordelijkheid om zelf corrigerende actie te ondernemen (Stern, 2000). In het model heeft elke variabele directe invloed op de volgende variabele en daarmee ook op de variabelen die verderop in de keten zijn geplaatst.



Figuur 1: VBN theory of environmentalism (afkomstig van Stern, 2000)

Dit hele model is relevant omdat het sterk gerelateerd is aan de theorie van Steg (2016). Ook laat het goed zien hoe bepaalde waarden, via een set van overtuigingen, leiden tot een norm en het uiteindelijke gedrag. Het model is daarmee qua structuur goed vergelijkbaar met het conceptueel model dat in dit onderzoek centraal zal staan. In dit conceptueel model staan namelijk ook de waarden centraal, en zijn het de waarden die de basis vormen voor bepaald gedrag. In het conceptueel model gaat het specifiek om gedrag dat valt onder gedrag in de private sfeer. Er wordt namelijk ingegaan op individueel autogebruik. Dit valt niet te scharen onder activisme, non-activistisch gedrag in de publieke sfeer of gedrag in organisaties.

2.3 Mobiliteit

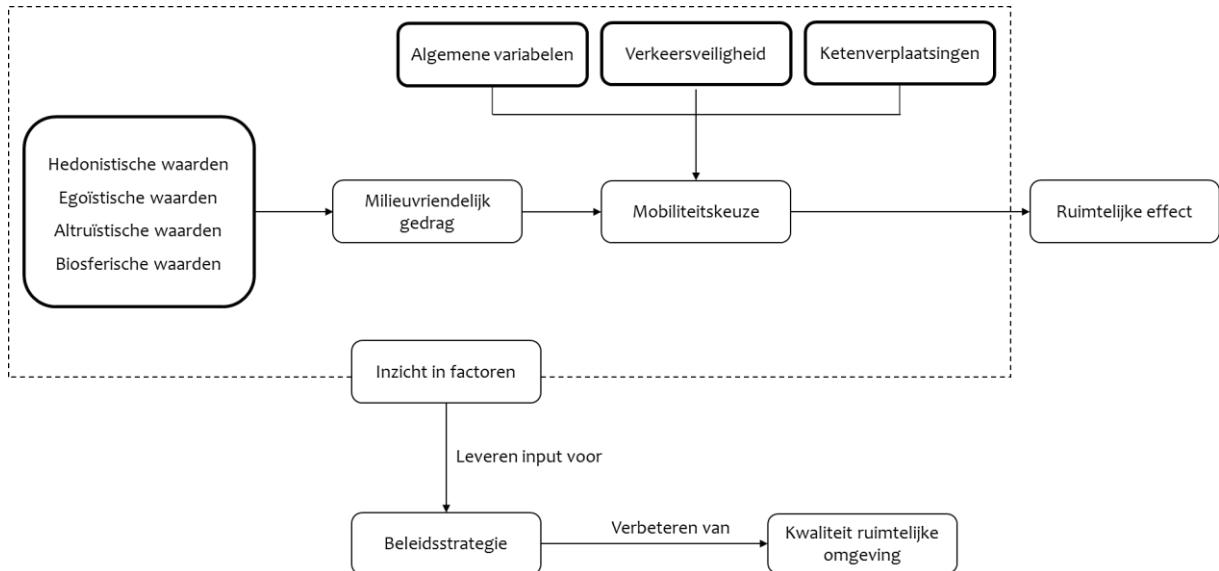
Naast dat het van belang is om vast te stellen wat precies met waarden wordt bedoeld, is het noodzakelijk om in te gaan op wat precies onder mobiliteit wordt verstaan. Immers, waarden en mobiliteit worden in dit onderzoek aan elkaar gerelateerd. In het algemeen kan een kind de weg naar school op twee manieren afleggen: begeleid of zelfstandig. Onafhankelijke mobiliteit refereert naar het vermogen van kinderen om zich te verplaatsen zonder ouderlijke ondersteuning (Carver et. al., 2013). O'Brien et. al. (2000, geciteerd in Loo en Lam, 2015, p. 90) definiëren onafhankelijke mobiliteit als: “the state where children are travelling on their own without being escorted by an adult”. Een tweede onderscheid kan worden gemaakt tussen actieve en passieve vormen van mobiliteit. Actieve vormen van mobiliteit zijn bijvoorbeeld lopen en fietsen. Mitra (2013) bundelt deze onder het begrip Active School Transportation (ATS). Met passieve mobiliteit wordt vooral bedoeld op brengen en halen met de auto. In dit onderzoek komen zowel actieve en passieve mobiliteit als afhankelijke en onafhankelijke mobiliteit naar voren.

2.4 Conceptueel model

In het onderzoek wordt gebruik gemaakt van het conceptueel model dat is weergegeven in figuur 2. In dit model zijn vier onderdelen te onderscheiden die van invloed zijn op de mobiliteitskeuze. Het eerste onderdeel wordt gevormd door de vier waarden uit de value theory van Steg. In het model beïnvloeden deze vier waarden de mate waarin mensen geneigd zijn milieuvriendelijk gedrag te vertonen. De mate van milieuvriendelijk gedrag vertaalt zich weer in een mobiliteitskeuze bij het naar school brengen van het kind.

Deze mobiliteitskeuze wordt echter niet alleen beïnvloed door de vier waarden. Ook andere factoren spelen een rol. Het is daarom van belang om de waarden in samenhang met deze andere factoren te onderzoeken. Deze factoren vormen de andere drie hoofdonderdelen in het model. Het eerste onderdeel bestaat uit algemene variabelen. Hierbij kan gedacht worden aan de leeftijd van de kinderen, het aantal kinderen op de basisschool en het opleidingsniveau van de ouders. Deze variabelen zijn gebaseerd op een rapport van de

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (2010). In dit rapport kwamen deze variabelen ook naar voren. Er is voor gekozen deze variabelen in het model op te nemen om een goed beeld te krijgen van de achtergrond van de respondent. Het tweede onderdeel bestaat uit verkeersveiligheid. Hierbij gaat het om de veiligheid van de route naar school. Het derde onderdeel bestaat tot slot uit ketenverplaatsingen. Hierbij draait het om het combineren van het halen en brengen met andere bestemmingen. Elk van deze drie onderdelen heeft in het model invloed op de mobiliteitskeuze.



Figuur 2: Conceptueel model. De vier genoemde onderdelen zijn gemarkeerd.

De uiteindelijke mobiliteitskeuze heeft een ruimtelijke effect, denk hierbij aan luchtvervuiling of geluidsoverlast. Inzicht in factoren die van invloed zijn op de mobiliteitskeuze kan als input worden gebruikt bij het ontwerpen van een beleidsstrategie. Deze beleidsstrategie kan weer bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving. In het onderzoek wordt het model getest. Er wordt gekeken of de vier waarden uit de value theory, de algemene variabelen, verkeersveiligheid en ketenverplaatsingen van invloed zijn op de uiteindelijke mobiliteitskeuze. Dit sluit aan bij de eerder genoemde deelvraag 2. Daarnaast wordt onderzocht hoe inzicht in deze factoren kan worden gebruikt in een beleidsstrategie om de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving te verbeteren. Dit sluit dan weer aan bij deelvraag 3.

2.5 Wetenschappelijke relevantie

Een onderzoek naar de beweegredenen van ouders om te kiezen voor een bepaalde vorm van mobiliteit op basis van de value theory is relevant omdat sociaal onderzoek en gedragsonderzoek cruciaal zijn bij het behouden en verbeteren van een duurzame leefomgeving (Vlek & Steg 2007). Sociale wetenschappen zouden een prominente rol moeten spelen in milieuonderzoek, omdat individuele keuzes, voorkeuren en gedrag grote implicaties hebben voor het milieu (Steg, 2016). Academisch onderzoek focust vaak op technische oplossingen in plaats van op manieren om leefstijlen en sociale normen aan te passen (D'Agostino et. al., 2011).

Dit onderzoek levert specifiek een wetenschappelijke bijdrage in kennis over de relatie tussen de vier waarden en de mobiliteitskeuzes die mensen maken. Het onderzoek biedt inzicht in de invloed die waarden hebben op de manier waarop ouders hun kinderen naar school brengen. Daarnaast levert het onderzoek een wetenschappelijke bijdrage door in kaart te brengen wat voor invloed de algemene variabelen, verkeersveiligheid en ketenverplaatsingen hebben op mobiliteitskeuzes van ouders. Hiermee biedt het onderzoek een toevoeging in kennis over het gebruik van waarden in combinatie met andere factoren in het onderzoeken van mobiliteitspatronen. Tot slot levert het onderzoek kennis over het toepassen van de value theory op een praktijkvraagstuk en het meetbaar maken van de waarden uit deze theorie.

3. Methodologie

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op hoe de data is verzameld en waarom de gekozen methoden zijn geselecteerd. Daarnaast wordt uitgelegd hoe de data is geanalyseerd en wat de voordelen van deze manier van analyseren zijn. Tot slot wordt ingegaan op de kwaliteit van de verzamelde data en enkele ethische aspecten die naar voren kwamen bij het verzamelen van de data.

3.2 Argumentatie achter de gekozen methoden

Om de benodigde data voor dit onderzoek te verzamelen is gebruik gemaakt van een enquête aangevuld met één interview. In de enquête, waarin de value theory van Steg (2016) als leidraad diende, werden de beweegredenen van ouders om te kiezen voor een bepaalde vorm van mobiliteit in kaart gebracht. Volgens McLafferty (2010) zijn enquêtes nuttig bij het in kaart brengen van de houding en mening van mensen over bijvoorbeeld problemen op het gebied van milieu en de omgeving. Aangezien dit onderzoek draait om het in kaart brengen van houdingen en meningen van ouders en het onderzoek raakvlakken heeft met het milieu en de omgeving, waren enquêtes de aangewezen onderzoeksmethode voor dit deel van het onderzoek.

Een voordeel van enquêtes onder ouders boven bijvoorbeeld interviews met ouders, is dat enquêtes anoniem zijn. Omdat het in het onderzoek gaat over waarden en normen kunnen er ouders zijn die in een interview hier niet open over willen zijn, maar in een enquête wel. Ook is het zo dat ouders over het algemeen eerder bereid zijn om een enquête in te vullen dan dat zij mee willen doen aan een interview. Een interview kost meer tijd en de drempel is hoger. Verder is van belang dat door middel van een enquête het gedrag van een grote groep ouders in beeld kon worden gebracht en representatieve kwantitatieve data kon worden verzameld. Dit zou bij interviews of focusgroepen met ouders niet mogelijk zijn geweest. Tegenover deze voordelen van een enquête onder ouders stond het nadeel dat met deze enquête geen inzicht in het beleid van de school werd verkregen. Daarom is ervoor gekozen de enquête onder ouders aan te vullen met een interview met de directrice van de basisschool. Er is dus gebruik gemaakt van verschillende onderzoeksmethoden. Hoe het verzamelen van de data precies is verlopen wordt uitgelegd in de onderstaande paragrafen.

3.3 Dataverzameling enquête

De enquête is afgenomen bij ouders van leerlingen van basisschool De Wielen in Leeuwarden Camminghaburen. Er is contact gezocht met de directrice van de basisschool, zodat de enquête via deze basisschool zelf verspreid kon worden. Nadat de enquête door de school was goedgekeurd, heeft de school eerst een vooraankondiging op het digitale platform Mijn School geplaatst. Hierin werd aangegeven dat er een papieren enquête onder leerlingen verspreid zou worden. De tekst van deze vooraankondiging is in samenwerking met de basisschool opgesteld. Het doel van de vooraankondiging was om ervoor te zorgen dat ouders alvast voorbereid werden op het feit dat er een enquête aankwam. Vervolgens is aan de oudste leerling van elk gezin een envelop met daarin een papieren enquête meegegeven. Deze enquête is toegevoegd in bijlage 1. Bij de enquête zat een begeleidende brief waarin de aanleiding en het doel van het onderzoek werden uitgelegd. De ouders konden de ingevulde enquête in de envelop weer mee terug geven aan hun kind.

Deze analoge methode is verkozen boven de digitale methode omdat de verwachting was dat de respons dan hoger zou zijn. Een papieren enquête trekt meer de aandacht dan een digitaal bericht tussen de andere berichten op het platform Mijn School. Ook biedt een papieren enquête meer overzicht. Hierdoor konden ouders direct zien dat de enquête relatief kort was. De ouders hadden anderhalve week de tijd om de enquête in te vullen. Tussentijds is er nog een herinnering op het platform Mijn School geplaatst waarin ouders nogmaals is verzocht de enquête in te vullen. Ook deze tekst is in samenwerking met de school opgesteld. De herinnering had natuurlijk als doel om een zo hoog mogelijke respons te verkrijgen.

3.4 Analysemethode enquête

De met de enquête verzamelde data is geanalyseerd met SPSS. In deze analyse is gebruik gemaakt van meervoudige lineaire regressie, enkelvoudige lineaire regressie en logistische regressie. Welke analysemethode werd gekozen is afhankelijk van de variabelen die als verklaring werden ingezet en de variabele die zij dienden te verklaren. Er is voor regressie gekozen omdat het voordeel van regressie is dat

verschillende verklarende variabelen in samenhang geanalyseerd kunnen worden. Zo konden variabelen die te maken hadden met verkeersveiligheid als één blok geanalyseerd worden. Dit versterkt de kracht van de analyse. Tevens is regressie een relatief geavanceerde methode. Er kan namelijk niet alleen vastgesteld worden dat er een verband is, maar ook wat de kracht en richting van een verband is. Dit is noodzakelijk bij het onderzoeken van het type factoren die in dit onderzoek centraal staan. Tot slot is er naast SPSS gebruik gemaakt van Google Maps om de afstand tussen de woonlocatie van de respondent en de locatie van de school te bepalen. De woonlocatie van de respondent was bekend omdat er in de enquête naar het adres is gevraagd.

3.5 Interview

Nadat de enquête was afgenomen, de data geanalyseerd en de uitkomsten vastgesteld, is een interview met de directrice van de basisschool afgenomen. In dit interview stonden de uitkomsten van de enquête en hoe de basisschool hier in haar beleidsstrategie op kan inspelen centraal. Het interview vormde daarmee een aanvulling op de enquête, omdat in de enquête de beleidsstrategie geen aandacht kreeg. Er is voor gekozen het interview een semigestructureerd karakter te geven. Hiervoor is gekozen omdat het van belang was dat de geïnterviewde genoeg ruimte had om eigen invulling aan het gesprek te geven. De in het gesprek gebruikte interview guide is toegevoegd in bijlage 2. Het interview is opgenomen en vervolgens getranscribeerd. Dit transcript is toegevoegd in bijlage 3.

3.6 Link met het conceptueel model

Uit deze opzet voor het verzamelen van de data volgt dat het ‘inzicht in factoren’ uit het conceptueel model wordt verkregen door middel van de enquête. De enquête dekt daarmee het bovenste deel van het conceptueel model af. Het onderste deel van het conceptueel model, met daarin de beleidsstrategie en de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving, wordt afgedekt door het interview.

3.7 Reflectie datakwaliteit

Een beperking van de data verzameld met de enquête en het interview is dat deze slechts afkomstig is van één school. Hierdoor is de reikwijdte van de uitspraken die uiteindelijk gedaan kunnen worden beperkt. Daarnaast is data die is verzameld met een enquête altijd enigszins oppervlakkig. De antwoordmogelijkheden zijn gesloten, waardoor er weinig ruimte is voor eigen input van de respondenten. Ook kunnen respondenten vragen verkeerd begrepen hebben of snel en slordig hebben ingevuld. Hierdoor kunnen fouten in de data ontstaan.

3.8 Ethische overwegingen

In dit onderzoek kwamen enkele ethische vraagstukken naar voren. Een belangrijk aandachtspunt was dat ik zowel onderzoeker, buurtbewoner als oud-leerling van de te onderzoeken basisschool ben. Dat ik oud-leerling ben had als voordeel dat ik in samenwerking met de school de data kon verzamelen. Het nadeel van het zijn van buurtbewoner is dat je wellicht niet geheel objectief bent en de onafhankelijkheid van het onderzoek niet volledig is. Als buurtbewoner ben je nu eenmaal belanghebbende met een andere kijk dan iemand die helemaal van buiten komt. Er is getracht hier rekening mee te houden door de vragen in de enquête en in de vragenlijst voor het interview zo neutraal mogelijk te formuleren. Daarnaast is de inhoud van de enquête goedgekeurd door de school en de begeleider van het bachelorproject. De enquête is dus ook door twee andere partijen goed bevonden. Dit komt de neutraliteit van de dataverzameling en het onderzoek in het algemeen ten goede.

Daarnaast is er nog een tweede ethisch vraagstuk van belang. Dit vraagstuk betrof de vraag of er in de enquête naar het adres van de respondent gevraagd diende te worden. Er is voor gekozen om dit wel te doen. Hiervoor is gekozen omdat de verwachting was dat afstand een belangrijke rol zou spelen bij de mobiliteitskeuzes. Aangezien uit de gegevens van Kennisplatform CROW (2013) bleek dat de afstanden tussen woonlocaties van leerlingen en de basisschool vaak vrij klein zijn, was het noodzakelijk om de afstand zo precies mogelijk te bepalen. Daarom kon niet alleen naar de postcode gevraagd worden, maar was het nodig om naar het exacte adres te vragen. Of een respondent aan het begin of aan het eind van een straat woont kan namelijk al verschil maken.

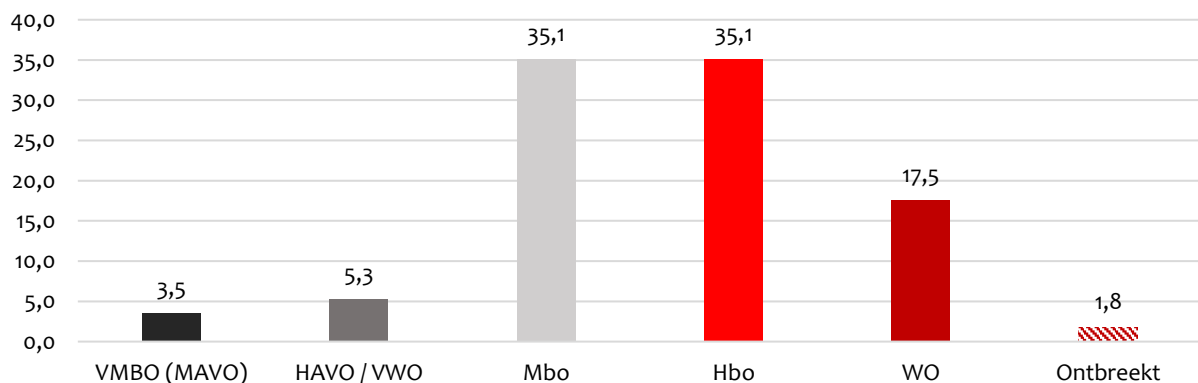
4. Resultaten enquête

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten die zijn voortgekomen uit de enquête besproken. Deze resultaten zijn opgesplitst in een aantal paragrafen. Deze paragrafen komen overeen met de onderdelen die zijn benoemd in hoofdstuk 2 bij de bespreking van het conceptueel model. Alleen de paragraaf met als onderwerp onafhankelijke mobiliteit is niet als apart onderdeel benoemd. Dit onderwerp wordt dermate belangrijk geacht dat het wel wordt meegenomen in deze analyse. Het belang van onafhankelijke mobiliteit is beschreven in hoofdstuk 1. Tot slot wordt het hoofdstuk afgesloten met een korte samenvatting.

4.2 Algemene variabelen

In totaal zijn 100 enquêtes verspreid, waarvan er 57 zijn ingevuld. Er is dus een respons van 57% behaald. Van de respondenten is 26% man en 74% vrouw. Dit verschil kan worden verklaard doordat aan de gezinnen is gevraagd om de enquête in te laten vullen door de ouder of verzorger die het vaakst de kinderen haalt en brengt. Kennelijk halen vrouwen vaker de kinderen van school dan mannen. Een dergelijk groot verschil in sekse komt vaker voor in onderzoek uitgevoerd onder ouders. Zo bedroeg het aandeel vrouwelijke respondenten in een vergelijkbaar onderzoek uitgevoerd door Carver et. al. (2013) 88%. De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 42 jaar. Van hen heeft 64,9% één kind op de basisschool, 29,8% twee kinderen en 5,3% drie kinderen. Drie kinderen is ook het maximum. De gemiddelde leeftijd van het jongste kind op de basisschool is 7 jaar. Het opleidingsniveau is weergegeven in figuur 3. 70,2% van de respondenten heeft een Mbo- dan wel Hbo-opleiding afgerond. 17,5% geeft aan een WO opleiding te hebben afgemaakt.



Figuur 3: Hoogst afgemaakte opleiding (in procenten)

Om te onderzoeken of deze variabelen invloed hebben op de mobiliteitskeuze bij het brengen en halen naar school is een meervoudige lineaire regressie uitgevoerd. In deze regressie vormt aandeel autogebruik de te verklarende variabele. Deze variabele is als volgt geconstrueerd:

$$\text{aandeel autogebruik} = \frac{\text{aantal keer per week halen met de auto} + \text{aantal keer per week brengen met de auto}}{\text{totaal aantal keer per week halen en brengen}}$$

Door het aantal keer per week halen en brengen met de auto te delen door het totaal aantal keer per week halen en brengen wordt gecorrigeerd voor het feit dat niet elke ouder even vaak haalt en brengt. Iemand die bijvoorbeeld vijf keer per week haalt en brengt, en dit altijd met de auto doet, scoort 100%. Dit geldt ook voor iemand die maar twee keer per week haalt en brengt, maar dit ook altijd met de auto doet.

Naast dat er respondenten zijn die hun kind halen en brengen, zijn er ook respondenten waarvan alle kinderen in het gezin altijd zelfstandig naar school gaan. Deze respondenten scoren 0% voor aandeel autogebruik. Zij behalen dus dezelfde score als een respondent die altijd op de fiets haalt en brengt. Van de respondenten kiest 23,6%, bijna een kwart dus, altijd voor de auto bij het naar school brengen van de kinderen.

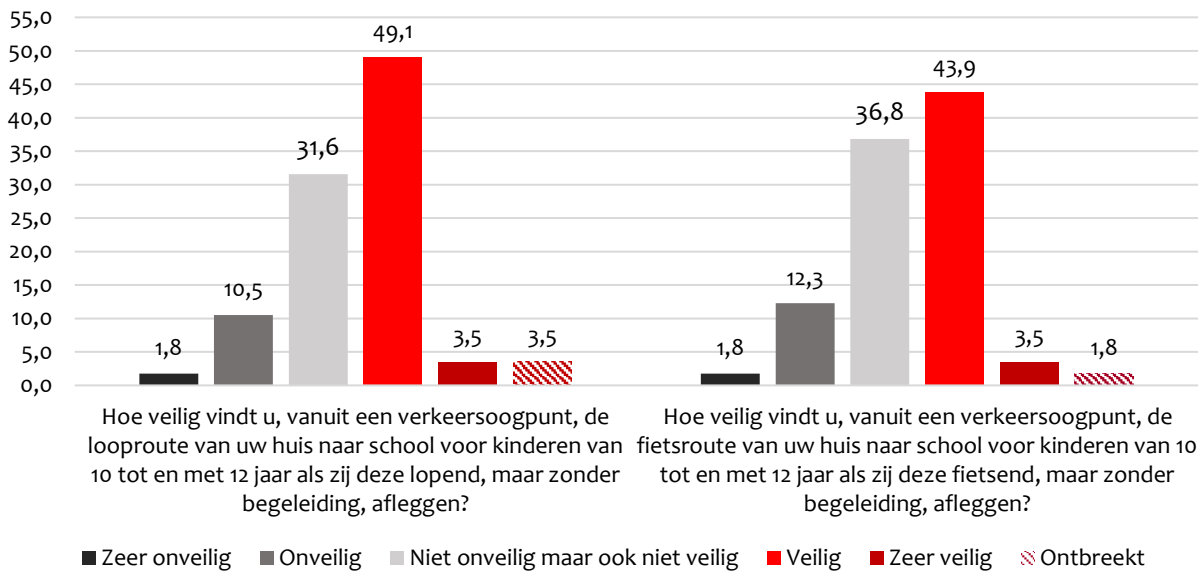
In de regressie zijn als verklarende variabelen de variabelen geslacht, geboortejaar, hoogste afgemaakte opleiding, aantal kinderen op de basisschool en leeftijd van het jongste kind uit het gezin op de basisschool gebruikt. Geslacht is hier opnieuw gecodeerd en in de regressie opgenomen als dummy, omdat het een nominale variabele betreft. Eenzelfde type bewerking heeft plaatsgevonden voor de variabele opleidingsniveau. Er is voor gekozen om bij deze variabele het hoogste opleidingsniveau te gebruiken als referentiecategorie. In dit geval is dat Wetenschappelijk Onderwijs (WO). Deze variabele is uit de regressie weggelaten.

De nulhypothese die hoort bij deze toets luidt als volgt: in de populatie is er geen lineair verband tussen aandeel autogebruik aan de ene kant en de verklarende variabelen aan de andere kant. De uitkomsten van de statistische toets zijn weergegeven in tabel 1. Het model als geheel is niet significant en dit geldt dan ook voor de individuele variabelen. De nulhypothese wordt aangenomen. Hieruit volgt dat er geen lineair verband is tussen aandeel autogebruik aan de ene kant en de verklarende variabelen aan de andere kant.

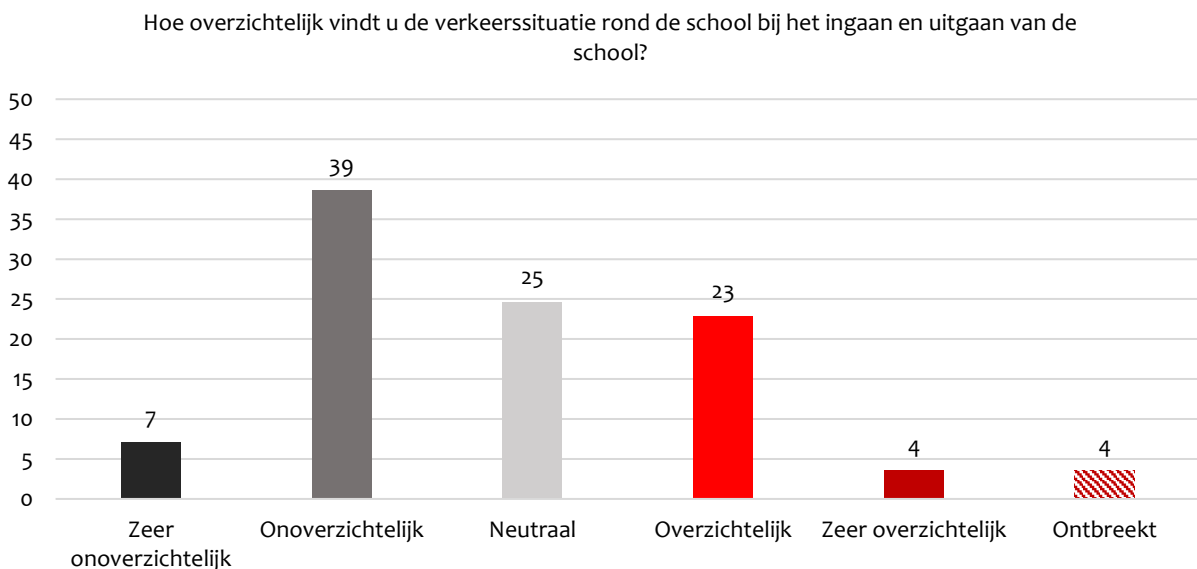
| Tabel 1: uitkomsten meervoudige lineaire regressie | |
|---|----------------------|
| Significantie model | 0,779 |
| R-kwadraat | 0,109 |
| Individuele variabelen | Significantie |
| Geslacht | 0,966 |
| Geboortejaar | 0,676 |
| Aantal kinderen op basisschool | 0,730 |
| Leeftijd jongste kind | 0,740 |
| Wel of geen VMBO (MAVO) | 0,342 |
| Wel of geen HAVO / VWO | 0,987 |
| Wel of geen Mbo | 0,693 |
| Wel of geen Hbo | 0,337 |
| Wel of niet een ander opleidingsniveau | 0,963 |

4.3 Verkeersveiligheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de rol van verkeersveiligheid als beweegreden bij de modaliteitskeuze van ouders. Er is aan de ouders gevraagd hoe veilig zij de looproute en de fietsroute tussen het huis en de school vinden. Ook is gevraagd hoe overzichtelijk zij de verkeerssituatie rond de school vinden bij het ingaan en uitgaan van de school. De uitkomsten van deze vragen zijn weergegeven in de figuren 4 en 5. Bij de vragen over de veiligheid van de looproute en fietsroute is specifiek de leeftijdscategorie van 10 tot en met 12 jaar opgenomen. In deze leeftijdscategorie zijn kinderen over het algemeen goed in staat om te fietsen. Hiermee wordt voorkomen dat ouders bij de beoordeling van de fietsroute de leeftijd van hun eigen kind in acht nemen. Het kan dan gebeuren dat ouders de route bijvoorbeeld als zeer onveilig beoordelen omdat hun kind nog maar 5 jaar oud is.



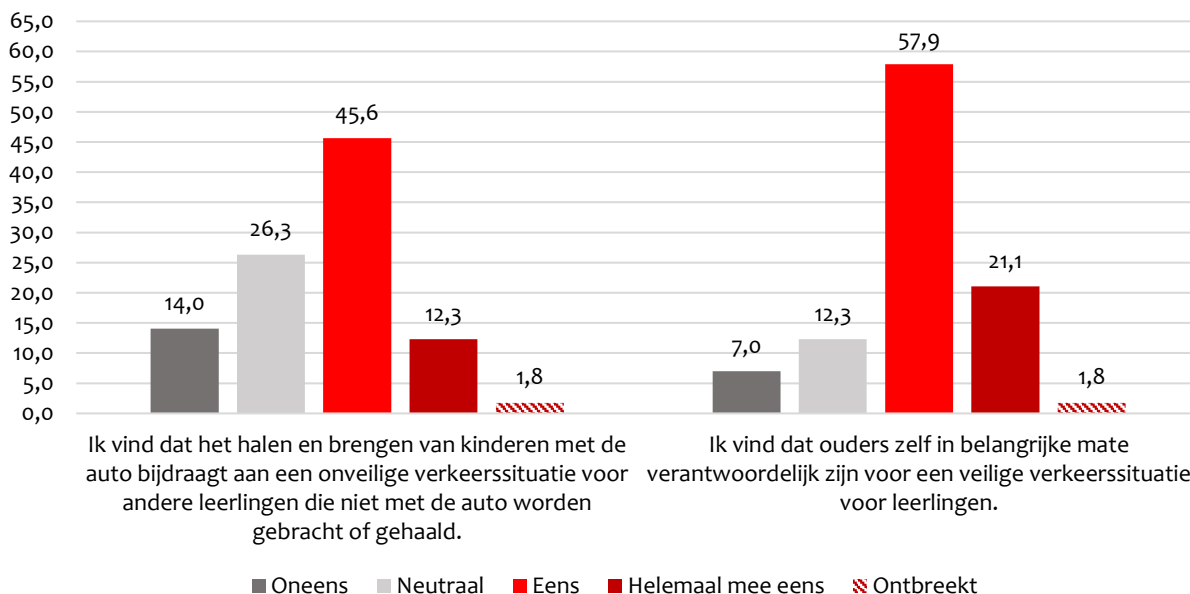
Figuur 4: veiligheid looproute en fietsroute (in procenten)



Figuur 5: overzichtelijkheid verkeerssituatie rond de school (in procenten)

Wat opvalt aan figuur 4 is dat weinig ouders de fietsroute en looproute als zeer onveilig of juist als zeer veilig beoordelen. Daarnaast beoordeelt 49,1% de looproute als veilig, terwijl 43,1% de fietsroute als veilig beoordeelt. Tussen deze beoordelingen zit dus een verschil. Verder is interessant dat 38,6% de verkeerssituatie rond de school als onoverzichtelijk en 7% als zeer onoverzichtelijk beoordeelt. Kennelijk wordt de route tussen het huis en de school over het algemeen als veilig ervaren, maar vinden ouders de situatie rond de school zelf onoverzichtelijk.

Twee andere variabelen die vallen onder deze paragraaf over verkeersveiligheid zijn meer gericht op de eigen verantwoordelijkheid van de ouders als het gaat om verkeersveiligheid. De uitkomst van deze variabelen is weergegeven in figuur 6.



Figuur 6: bijdrage aan onveilige verkeerssituatie en eigen verantwoordelijkheid ouders (in procenten)

Opvallend aan figuur 6 is dat 14% van de ouders het oneens is met de stelling dat het halen en brengen van kinderen met de auto leidt tot een onveilige verkeerssituatie voor andere leerlingen die niet met de auto worden gebracht of gehaald. Wanneer vervolgens gekeken wordt naar de eigen verantwoordelijkheid van ouders voor een veilige verkeerssituatie is slechts 7% het hier mee oneens en geeft 12,3% neutraal aan.

De laatste variabele die hoort bij verkeersveiligheid en de route naar school is de afstand die moet worden afgelegd. Op basis van het adres van de respondent is voor elke case de afstand tussen de school en het huis bepaald. De gemiddelde afstand bedraagt 895 meter. 66,7% van de respondenten woont binnen loopafstand (1 kilometer) en 96,5% van de respondenten woont binnen fietsafstand (2 kilometer). 80,7% van de respondenten woont binnen 1200 meter afstand. Dit komt redelijk overeen met de in de inleiding van dit onderzoek genoemde gegevens van Kennisplatform CROW (2013). Hierin werd vermeld dat 87,7% van de kinderen op loopafstand en 97% op fietsafstand woont.

Om te achterhalen of er een verband is tussen deze variabelen en de modaliteitskeuze van ouders is een meervoudige lineaire regressie toegepast. De te verklaren variabele is wederom aandeel autogebruik. De nulhypothese die hoort bij deze toets luidt als volgt: in de populatie is er geen lineair verband tussen aandeel autogebruik enerzijds en de variabelen op het gebied van verkeersveiligheid en de variabele afstand anderzijds. De uitkomsten van deze regressie zijn weergegeven in tabel 2.

| Tabel 2: uitkomsten meervoudige lineaire regressie | | | |
|---|---------------------|---------------------------------------|-------|
| Significantie model | 0,00 | | |
| R-kwadraat | 0,291 | | |
| Geselecteerde variabelen | Significantieniveau | Niet-gestandaardiseerde coëfficiënt B | VIF |
| Afstand tussen het huis en de school | 0,008 | 0,000 | 1,104 |
| Eigen bijdrage ouders | 0,015 | -0,145 | 1,104 |
| Uitgesloten variabelen | | | |
| Veiligheid looproute | | | |
| Veiligheid fietsroute | | | |
| Overzichtelijkheid verkeerssituatie rond de school | | | |
| Eigen verantwoordelijkheid ouders voor een veilige verkeerssituatie | | | |

In de regressie zijn de verklarende variabelen toegevoegd door middel van de optie forward. Alleen de variabelen die significant bijdragen aan de verklarende kracht worden dan in het model opgenomen. In tabel 2 zijn deze weergegeven onder geselecteerde variabelen. De variabelen die niet significant bijdragen aan de

verklarende kracht staan onder uitgesloten variabelen. Er is voor deze optie gekozen om alleen de verklarende kracht van de variabelen die ook daadwerkelijk significant zijn te meten, dus los van de variabelen die niet significant zijn. Voor alle verklarende ordinale variabelen geldt dat er wordt uitgegaan van equidistante intervallen.

Het uiteindelijk verkregen model is significant, uitgaande van het standaard significantieniveau ($p < 0,05$). 29,1% van de variantie in aandeel autogebruik wordt verklaard door het model. De twee individuele variabelen die significant zijn en dus in het model zijn opgenomen, zijn de afstand tussen het huis en de school en eigen bijdrage ouders. Deze variabele betrof de vraag waarin aan de respondenten werd gevraagd of het halen en brengen met de auto van kinderen bijdraagt aan een onveilige verkeerssituatie voor andere kinderen die niet met de auto worden gebracht of gehaald. Daarnaast geldt dat voor beide variabelen de VIF-waarden kleiner zijn dan 10. Er is dus geen sprake van problematische onderlinge samenhang tussen de verklarende variabelen, ook wel multicollineariteit genoemd.

Op basis van deze gegevens wordt de nulhypothese verworpen en kan de volgende conclusie worden getrokken: er is een positief lineair verband tussen de variabele afstand en aandeel autogebruik en een negatief lineair verband tussen eigen bijdrage ouders en aandeel autogebruik. Dit wil zeggen dat naarmate respondenten verder van school wonen, zij hun kind vaker met de auto naar school brengen. Respondenten die vinden dat het brengen en halen van kinderen met de auto bijdraagt aan een onveilige verkeerssituatie voor andere leerlingen die niet met de auto worden gebracht of gehaald, brengen hun kinderen minder vaak met de auto naar school.

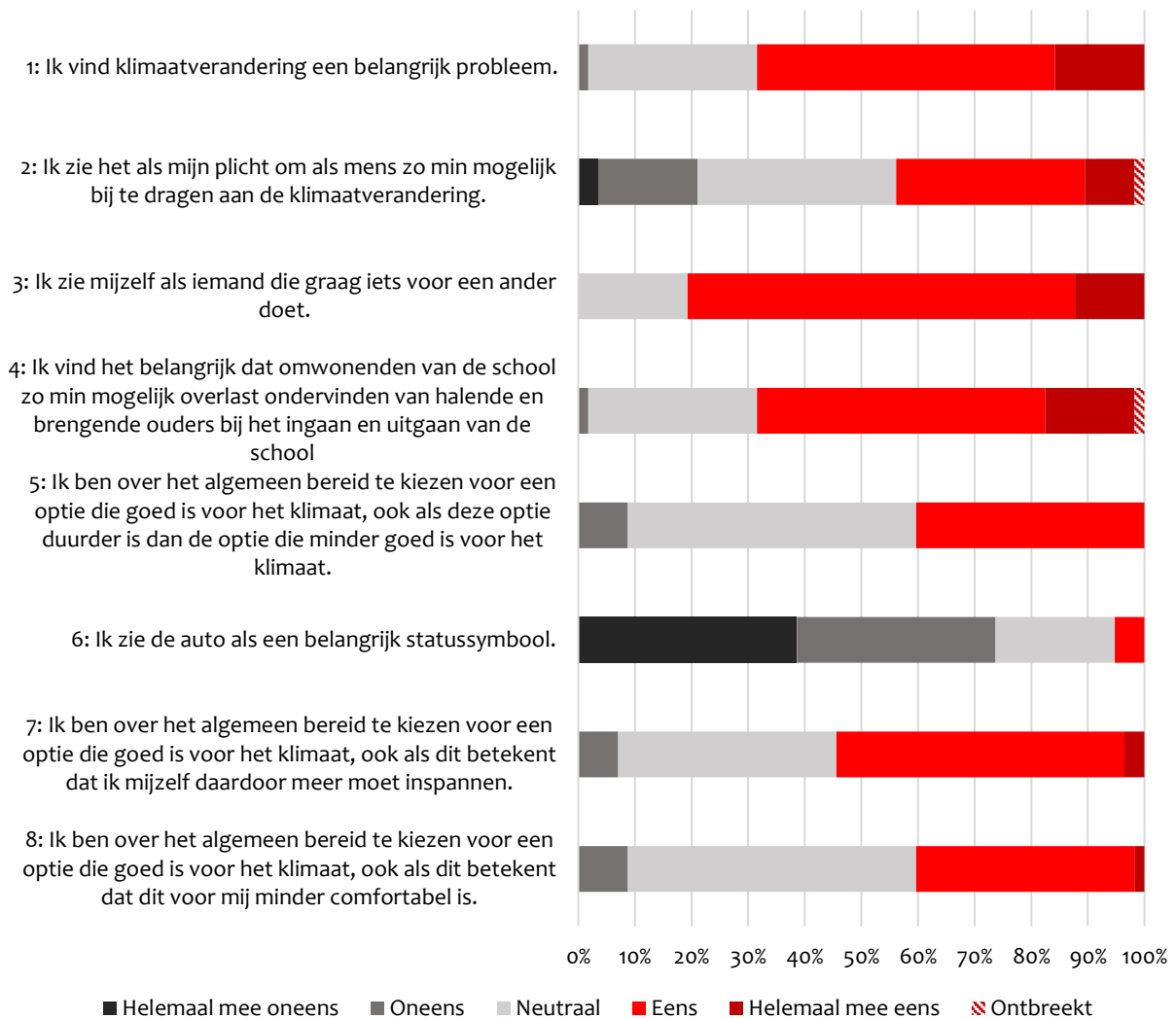
Dat een grotere afstand naar school er toe leidt dat kinderen minder vaak lopend of fietsend naar school gaan, is in lijn met eerder onderzoek uitgevoerd door Timperio et. al. (2006). Zij vonden een negatieve relatie tussen afstand en lopen en fietsen naar school. Ook Davison et. al (2008, in Carver et. al., 2013, p. 75) benoemden dat “distance is a key barrier to walking/cycling to school”. Dat de variabelen op het gebied van verkeersveiligheid niet significant zijn is opvallend. Timperio et. al. (2004) vonden bijvoorbeeld een negatieve relatie tussen de beleving van ouders daar waar het gaat om verkeersveiligheid en het lopen en fietsen van 10- tot 12-jarigen naar lokale bestemmingen. Volgens Timperio et. al. (2004) blijkt dit ook uit andere onderzoeken. Zij benoemen onder andere Seaton & Wall (2001) en Morris et. al. (2001).

4.4 Waarden value theory

In deze paragraaf wordt ingegaan op de vier waarden uit het conceptueel model, gebaseerd op de value theory van Steg (2016). In de enquête zijn aan de respondenten acht stellingen voorgelegd om deze waarden te meten. Elke waarde werd gemeten door middel van twee stellingen. De uitkomsten van deze stellingen zijn weergegeven in figuur 7.

In de figuur geven stelling 1 en 2 een indicatie van biosferische waarden, 3 en 4 van altruïstische waarden, 5 en 6 van egoïstische waarden en 7 en 8 van hedonistische waarden. Uit de eerste twee stellingen blijkt dat er een verschil is tussen het zien van klimaatverandering als een belangrijk probleem, en de plicht om zelf als mens zo min mogelijk bij te dragen aan de klimaatverandering. 17,5% van de respondenten geeft namelijk aan het oneens te zijn met stelling 1, terwijl dit bij stelling 2 maar 1,8% is. Uit stelling 3 blijkt dat vrijwel alle respondenten zichzelf in meer of mindere mate zien als iemand die graat iets voor een ander doet. De variabele die er qua antwoordverdeling uitspringt is stelling 6. Slechts 5,3% heeft bij deze stelling eens aangekruist.

Deze variabelen kunnen worden gebruikt om het conceptueel model dat is toegelicht in het hoofdstuk over de theoretische achtergrond te testen. Dit model stelt dat de mate waarin mensen hechten aan een bepaalde waarde zich vertaalt in een mobiliteitskeuze. Zo zouden mensen die sterk hechten aan biosferische waarden eerder moeten kiezen voor een optie die het klimaat en de omgeving minder belast (Steg, 2016). Dit geldt ook voor mensen die sterk hechten aan altruïstische waarden. Altruïstische waarden bewegen mensen er toe anderen zo min mogelijk tot last te zijn. Voor egoïstische en hedonistische waarden geldt het tegenovergestelde. Mensen die sterk aan deze waarden hechten zijn meer gericht op zichzelf en houden minder rekening met het klimaat en de omgeving. De vraag is of de mate waarin mensen aan een bepaalde waarde hechten zich in de praktijk ook vertaalt in een verschil in mobiliteitskeuzes, in dit geval bij het naar school brengen van de kinderen.



Figuur 7: uitkomst indicatoren waarden value theory

Om dit te achterhalen zijn de variabelen door middel van een meervoudige lineaire regressie geanalyseerd. Ook hier was aandeel autogebruik de te verklaren variabele en vormden de acht stellingen de verklarende variabelen. De nulhypothese die hoort bij deze toets luidt als volgt: in de populatie is er geen lineair verband tussen aandeel autogebruik aan de ene kant en de vier waarden aan de andere kant. Uit de analyse van de uitkomsten bleek dat geen van de individuele variabelen significant waren. Dit geldt dan logischerwijs ook voor het model als geheel. De mate waarin mensen aan een bepaalde waarde hechten, vertaalt zich, op basis van de data die is verzameld met de enquête, in de praktijk niet in een bepaalde mobiliteitsvorm. De nulhypothese wordt dus aangenomen. Er kan niet geconcludeerd worden dat mensen die sterk hechten aan biosferische waarden of altruïstische waarden hun kind minder vaak met de auto naar school brengen. Tevens kan er niet geconcludeerd worden dat mensen die sterk hechten aan egoïstische dan wel hedonistische waarden hun kind vaker met de auto naar school brengen. Hiermee is dus niet aangetoond dat de lineaire relatie zoals die is beschreven in het conceptueel model, ook op dit onderwerp van toepassing is.

4.5 Ketenverplaatsingen

Een ander onderdeel dat van belang is bij het onderzoeken van mobiliteitskeuzes van ouders bij het naar school brengen van hun kind zijn ketenverplaatsingen. Ketenverplaatsingen houden in dit geval in dat ouders de trip naar school combineren met een andere bestemming, bijvoorbeeld het werk. De vraag is of ouders die vaker in één keer doorgaan naar een andere bestemming hun kind vaker met de auto naar school brengen. Om dit te onderzoeken is een enkelvoudige lineaire regressie uitgevoerd. De te verklaren variabele is aandeel autogebruik. De verklarende variabele is aandeel ketenverplaatsingen. Deze variabele is als volgt geconstrueerd:

$$\text{aandeel keten} = \frac{1}{2} \times \frac{\text{aantal keer per week na het brengen in één keer door naar een andere bestemming dan het huis}}{\text{totaal aantal keer per week brengen}} + \frac{\text{aantal keer per week bij het halen in één keer door van een andere bestemming dan het huis}}{\text{totaal aantal keer per week halen}}$$

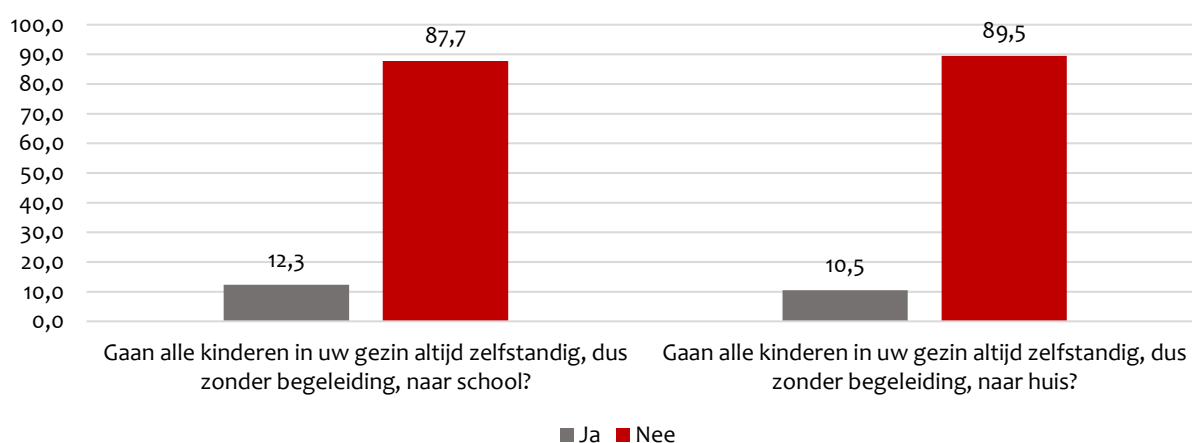
Het aantal keer per week dat iemand het halen en brengen combineert met een andere bestemming wordt dus gecorrigeerd voor het totaal aantal keer per week halen en brengen. Hierdoor ontstaat een variabele die meet hoe vaak een respondent het halen en brengen combineert met een andere bestemming. Bij deze regressie hoort de volgende nulhypothese: in de populatie is er geen lineair verband tussen aandeel autogebruik en aandeel ketenverplaatsingen. De uitkomsten van de enkelvoudige lineaire regressie zijn weergegeven in tabel 3.

| Tabel 3: uitkomsten enkelvoudige lineaire regressie | |
|---|-------|
| Significantie model | 0,000 |
| R-kwadraat | 0,378 |
| Significantie aandeel ketenverplaatsingen | 0,000 |
| Niet-gestandaardiseerde coëfficiënt B | 0,655 |

Het model als geheel en de variabele aandeel ketenverplaatsingen zijn significant ($p < 0,05$). 37,8% van de variantie in aandeel autogebruik wordt verklaard door aandeel ketenverplaatsingen. De niet-gestandaardiseerde coëfficiënt B is groter dan 0. De nulhypothese wordt verworpen. Hieruit volgt dat er een positief lineair verband is tussen aandeel autogebruik aan de ene kant en aandeel ketenverplaatsingen aan de andere kant. Dit betekent dat ouders die het naar school brengen en halen combineren met een andere bestemming, hun kind vaker met de auto brengen en halen.

4.6 Onafhankelijke en afhankelijke mobiliteit

Zoals in paragraaf 2.3 is vermeld, wordt in dit onderzoek zowel ingegaan op actieve en passieve mobiliteit als afhankelijke en onafhankelijke mobiliteit. Naast dat het interessant is om te onderzoeken wat voor vervoermiddel ouders kiezen en welke beweegredenen hierachter zitten, is het eveneens interessant om in te gaan op de vraag welke factoren een rol spelen bij het wel of niet zelfstandig naar school gaan. De uitkomst van de variabelen die afhankelijke en onafhankelijke mobiliteit hebben gemeten zijn weergegeven in figuur 8. Uit de figuur blijkt dat voor maar een klein deel van de gezinnen geldt dat alle kinderen uit het gezin altijd zelfstandig naar school gaan.



Figuur 8: afhankelijke en onafhankelijke mobiliteit (in procenten)

Om te onderzoeken welke factoren een rol spelen bij het zelfstandig naar school gaan, zijn twee logistische regressies uitgevoerd. In de ene regressie vormt wel of niet zelfstandig naar school de te verklaren variabele, in de andere regressie wel of niet zelfstandig naar huis. Hierbij is de codering gebruikt waarin 'nee' 1 is en 'ja' 0. Er is voor logistische regressie gekozen omdat de te verklaren variabelen binair zijn. De verklarende variabelen zijn in twee blokken toegevoegd. In het eerste blok zijn afstand tussen het huis en de school en gemiddelde leeftijd van het jongste kind uit het gezin opgenomen. In het tweede blok zijn veiligheid van de looproute, veiligheid van de fietsroute en overzichtelijkheid van de verkeerssituatie rond de school opgenomen. Er is voor deze variabelen gekozen omdat de verwachting was dat deze factoren de keuze van

ouders of zij hun kind wel of niet zelfstandig naar school laten gaan beïnvloedt. Door de variabelen in twee blokken toe te voegen kunnen de algemene variabelen los van de variabelen op het gebied van verkeersveiligheid worden geanalyseerd.

De nulhypothese die bij deze twee toetsen hoort luidt als volgt: in de populatie zijn alle regressiecoëfficiënten gelijk aan nul. Voor beide regressies is alleen het eerste blok significant. Deze uitkomsten zijn weergegeven in tabel 4 en 5. De variabele leeftijd van het jongste kind uit het gezin is in beide gevallen significant. De nulhypothese wordt verworpen. De bijbehorende Exponent B ligt tussen 0 en 1. Dit is een logische uitkomst die betekent dat naarmate de leeftijd van het jongste kind uit het gezin hoger is, de kans groter is dat alle kinderen uit het gezin zelfstandig naar school gaan.

Deze uitkomst is in lijn met eerder onderzoek (bijvoorbeeld Valentine, 1997 en Hilman et. al., 1990, in Carver et. al., 2013) dat suggereert dat onafhankelijke mobiliteit van kinderen toeneemt met de leeftijd. De variabelen die betrekking hebben op verkeersveiligheid zijn niet significant. Dit betekent dat er niet geconcludeerd kan worden dat verkeersveiligheid invloed heeft op het wel of niet zelfstandig naar school gaan. Dit gaat in tegen eerdere bevindingen van Hilman et. al (1990, in Carver et. al., 2010, p. 1799), waaruit bleek dat: “parents’ concerns about road safety cause them to restrict their children’s unaccompanied journeys home from school”.

| Tabel 4: uitkomsten logistische regressie (blok 1) | | |
|--|----------------------|-------------------|
| Te verklaren variabele: wel of niet zelfstandig naar school | | |
| Significantie model | 0,000 | |
| Nagelkerke R ² | 0,599 | |
| Individuele variabelen | Significantie | Exponent B |
| Leeftijd jongste kind uit het gezin | 0,017 | 0,328 |
| Afstand tussen het huis en de school | 0,219 | 1,002 |

| Tabel 5: uitkomsten logistische regressie (blok 1) | | |
|--|----------------------|-------------------|
| Te verklaren variabele: wel of niet zelfstandig naar huis | | |
| Significantie model | 0,000 | |
| Nagelkerke R ² | 0,634 | |
| Individuele variabelen | Significantie | Exponent B |
| Leeftijd jongste kind uit het gezin | 0,022 | 0,214 |
| Afstand tussen het huis en de school | 0,617 | 1,001 |

4.7 Algemene bevindingen

In de voorgaande paragrafen zijn een aantal conclusies getrokken. Deze conclusies worden hier samengevat. In hoofdstuk 6 worden de conclusies in een breder perspectief geplaatst.

De persoonlijke kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingsniveau vertonen geen verband met de mobiliteitskeuze van ouders. Dit geldt ook voor het aantal kinderen op de basisschool en de leeftijd van het jongste kind. De waarden afkomstig uit de value theory lijken geen rol te spelen bij de mobiliteitskeuze. Geen van de stellingen waarmee deze waarden gemeten zijn waren significant. Afstand en het combineren van het halen en brengen met andere bestemmingen vertonen daarentegen wel een relatie met de mobiliteitskeuze. Naarmate de afstand groter is en het halen en brengen vaker wordt gecombineerd met een andere bestemming, worden kinderen meer met de auto naar school gebracht. Als het gaat om het wel of niet zelfstandig naar school gaan speelt de leeftijd van het jongste kind uit het gezin een rol. Afstand en verkeersveiligheid spelen daarentegen geen rol. Tot slot brengen ouders die vinden dat het halen en brengen met de auto leidt tot onveilige verkeerssituaties voor andere leerlingen die niet met de auto worden gebracht of gehaald, hun kinderen minder met de auto naar school.

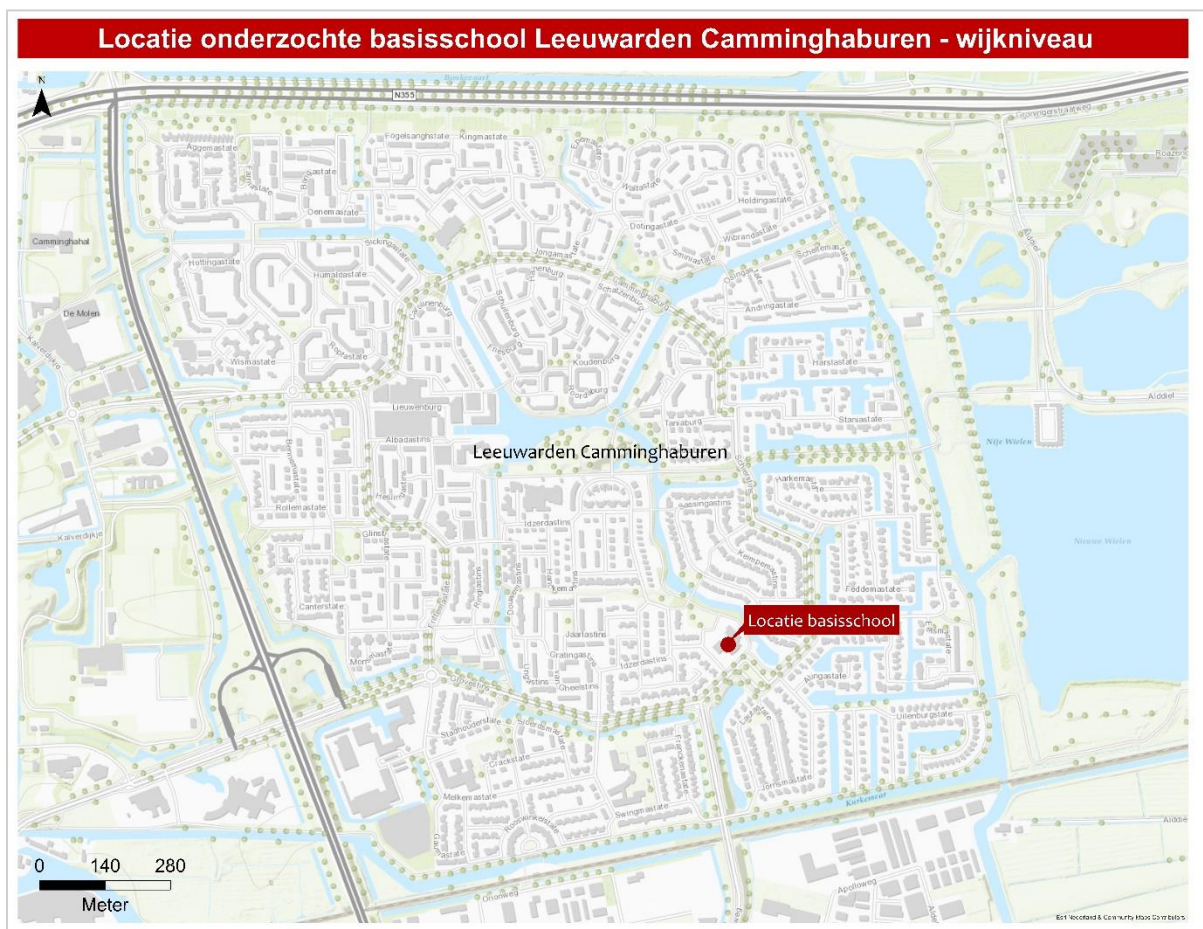
5. Ruimtelijke situatie en uitkomsten interview

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige ruimtelijke situatie rond de school. Daarnaast worden de resultaten van het interview besproken. Het hoofdstuk biedt daarmee een verduidelijking van de context waarbinnen de enquête heeft plaatsgevonden.

5.2 Camminghaburen

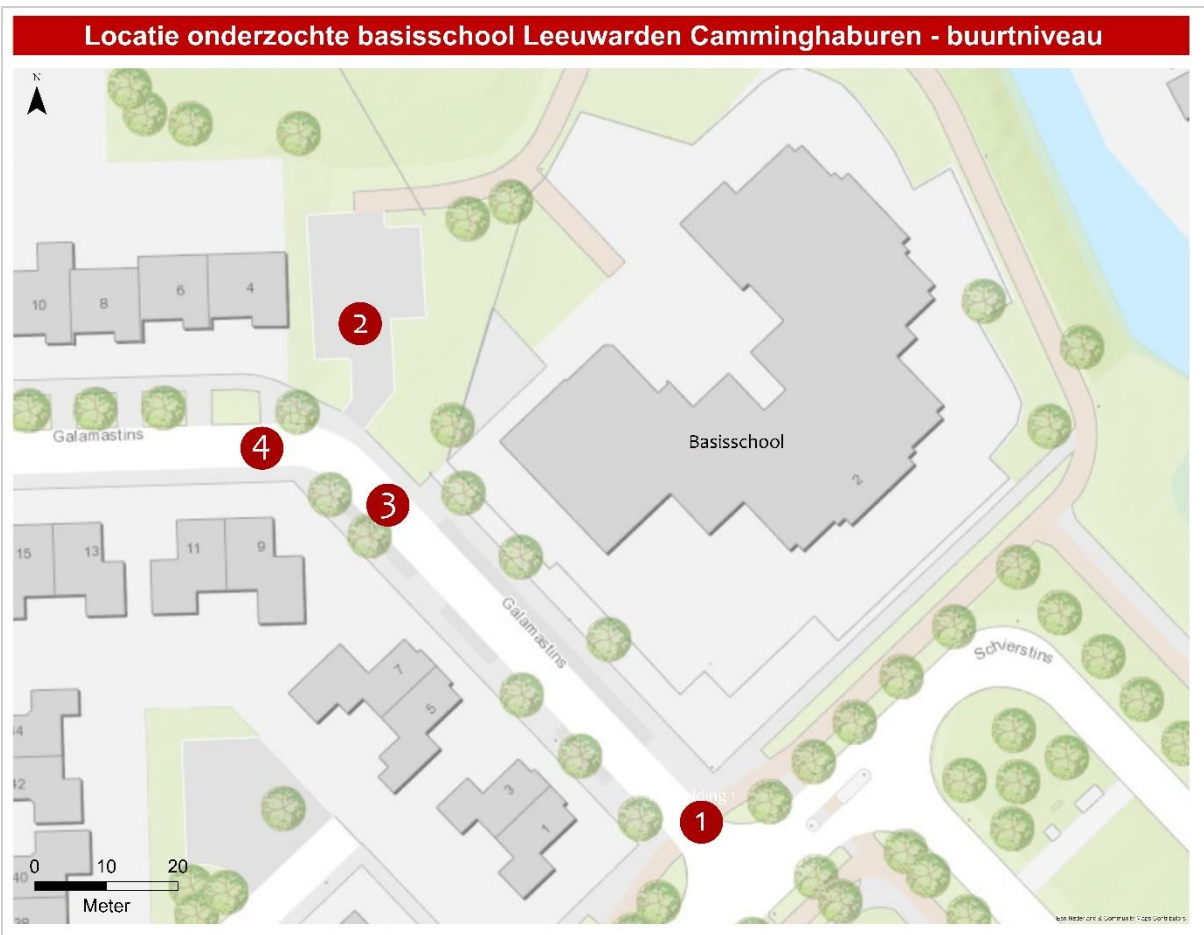
Basisschool De Wielen is gelegen in het zuiden van Camminghaburen. Deze locatie is weergegeven in figuur 9. De wijk is grotendeels gebouwd in de jaren 80 en 90 van de vorige eeuw en opgezet volgens een concentrische structuur. Door de wijk loopt één rondweg waar een snelheid geldt van 50 kilometer per uur. Op andere wegen mag 30 kilometer per uur gereden worden. Fietsers kunnen zich verplaatsen via de 30 kilometer per uur zones of via vrij liggende fietspaden. Fietsen op rijbanen waar een snelheid geldt van meer dan 30 kilometer per uur komt niet voor.



Figuur 9: Leeuwarden Camminghaburen met de locatie van de onderzochte basisschool. Aan de noord- en westkant wordt de wijk begrensd door respectievelijk de Groninger Straatweg (N355) en de Anne Vondelingweg. Aan de zuidkant loopt de spoorlijn richting Groningen. Aan de oostkant wordt de wijk begrensd door het natuur- en recreatiegebied De Groene Ster.

5.3 Situatie rond de school

De ruimtelijke situatie rond de school en de problemen die er op dit moment zijn worden beschreven aan de hand van een aantal afbeeldingen. Deze afbeeldingen geven een beeld van de gemiddelde situatie rond de school vlak voor dat deze 's middags uit gaat. In figuur 10 zijn de locaties waar de foto's zijn genomen weergegeven. De nummers op de kaart corresponderen met de nummers van de afbeeldingen.



Figuur 10: directe omgeving van de basisschool met nummers van de afbeeldingen.



Afbeelding 1

Aan beide zijden van de straat zijn parkeerhavens aanwezig. Deze zijn vaak bezet, waardoor ouders half of helemaal op de stoep parkeren. Aan de rechterzijde van de straat geldt een parkeerverbod, maar dit wordt regelmatig overtreden.



Afbeelding 2

Naast de school is een parkeerplaats gelegen. Omdat deze parkeerplaats regelmatig vol is, wordt op het voetbalveld of half in de plantsoenen geparkeerd. Hierdoor beschadigt het gras van het veld en de plantsoenen.



Afbeelding 3

Het parkeren op de stoep zorgt ervoor dat de stoepen verzakken. Tevens wordt de doorgang voor mensen op de stoep belemmerd.



Afbeelding 4

Parkeren op straat bemoeilijkt de doorstroming. Daarnaast ontstaan soms onoverzichtelijke situaties, omdat auto's en fietsers om geparkeerde auto's heen moeten rijden en daarbij gebruik maken van de andere weghelft. Ook blokkeert het de doorgang van dienstvoertuigen, denk hierbij aan vuilniswagens.

5.4 Interview directrice basisschool De Wielen

Om te inventariseren hoe de school met de problemen om kan gaan, is een interview met de directrice van de basisschool afgenomen. In dit interview zijn de resultaten van de enquête besproken. Daarnaast is ingegaan op de ruimtelijke situatie rond de school en wat voor verantwoordelijkheid de school precies draagt.

Uit het gesprek komt naar voren dat de school graag zou zien dat meer leerlingen lopend of op de fiets naar school komen. De directrice herkent zich in de uitkomsten van de enquête en de bevindingen van het onderzoek. Het halen en brengen met de auto zorgt voor problemen rond de school, maar deze zijn volgens de geïnterviewde van bescheiden aard. Het is daarom volgens de school niet noodzakelijk om de ruimtelijke situatie aan te passen. De toegangswegen zijn goed en de situatie bij andere scholen is vaak problematischer. In principe zijn er voldoende parkeerplekken aanwezig in verhouding tot het aantal leerlingen. Tevens blijkt uit de enquête en uit de ervaring van de directrice dat het voor de meeste ouders mogelijk moet zijn om lopend of op fiets te komen. De school vervult namelijk een functie van buurtschool en het overgrote deel van de ouders woont dichtbij. Verder is het maar de vraag of andere oplossingen, bijvoorbeeld een tút en d'er út zone, de situatie verbeteren.

De directrice van de school wijst er in het gesprek op dat de school beperkte mogelijkheden heeft om iets te veranderen aan het gedrag van ouders. Ook is de school in principe niet verantwoordelijk voor de situatie rond de school, omdat dit tot de openbare ruimte behoort. Daarnaast wordt benadrukt dat de mogelijkheden van de school om ouders aan te spreken beperkt zijn. De uitgangspositie van een basisschool is hierbij niet ideaal, omdat je als school niet wilt dat ouders negatief tegenover je komen te staan. Er is wel aandacht voor de problematiek, bijvoorbeeld via de Medezeggenschapsraad en de nieuwsbrief, maar uiteindelijk zijn het de ouders zelf die de verantwoording dragen.

Daar waar het gaat om handhaving, bijvoorbeeld op het gebied van fout parkeren, zou er vanuit de gemeente meer initiatief getoond kunnen worden. Echter, hierbij wordt wel opgemerkt dat het voor een gemeente ondoenlijk is om alle scholen te controleren. De basisschool kent op dit moment geen verkeerscommissie. De school staat hier niet afwijzend tegenover, maar er zijn al een aantal commissies voor andere thema's. Aangezien de problemen bij het halen en brengen niet groot worden bevonden, heeft dit geen directe prioriteit. Wel doet de school aan verkeerseducatie in de vorm van het programma van Veilig Verkeer Nederland. Tot slot wordt er nog op gewezen dat de problemen rond de school een golfbeweging vertonen: de ene maand gaat het nu eenmaal beter dan de andere.

6. Conclusie en discussie

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de bevindingen uit de voorgaande twee hoofdstukken. De conclusies worden verbonden aan de onderzoeksvragen en het conceptueel model. Daarnaast wordt kritisch gereflecteerd op de verkregen uitkomsten en de gebruikte methoden. Tot slot worden suggesties voor vervolgonderzoek aangedragen.

6.2 Beantwoording van hoofdvraag en deelvragen

De hoofdvraag die aan het begin van dit onderzoek werd gesteld luidde als volgt: hoe kan gedragskennis op basis van de value theory over beweegredenen van ouders van kinderen op een basisschool in Leeuwarden Camminghaburen om te kiezen voor een bepaalde vorm van mobiliteit bij het naar school brengen van hun kind worden gebruikt om de ruimtelijke omgeving van basisscholen te verbeteren?

Deze hoofdvraag kan worden beantwoord door de drie opgestelde deelvragen te beantwoorden. Deze luiden als volgt:

- Hoe kan de value theory worden toegepast in het verkrijgen van gedragskennis rondom mobiliteitskeuzes van ouders van basisschoolleerlingen?
- Wat zijn de beweegredenen, gezien vanuit de value theory, van ouders van basisschoolkinderen in Leeuwarden Camminghaburen om te kiezen voor een bepaalde vorm van mobiliteit bij het naar school brengen van hun kind?
- Hoe kan inzicht in deze beweegredenen worden gebruikt om de ruimtelijke situatie rond scholen te verbeteren?

Ten eerste het antwoord op deelvraag 1. De value theory kan worden toegepast door deze te verwerken in een conceptueel model en elke waarde afzonderlijk te meten door middel van stellingen. Deze waarden kunnen vervolgens verbonden worden met variabelen die mobiliteitskeuzes in beeld brengen. Op deze manier kan gedragskennis worden verkregen op dit gebied. Dat de value theory kan worden toegepast bij het verkrijgen van gedragskennis blijkt ook uit eerder onderzoek. Zo gebruikten Steg et. al. (2016) de value theory voor verklaren van in hun geval het oordeel over de acceptatie van energiebeleid.

Ten tweede het antwoord op deelvraag 2. Uit de analyse van de data bleek dat een aantal variabelen een significante relatie vertoonden met de mate waarin mensen gebruik maakten van de auto. Dit waren afstand tussen het huis en de school en de mate waarin mensen het halen en brengen combineren met een andere bestemming. Ook de mate waarin ouders vinden dat het halen en brengen met de auto leidt tot een onveilige verkeerssituatie voor andere leerlingen die niet met de auto worden gebracht of gehaald, vertoonde een significante relatie met autogebruik. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat een groter bewustzijn van de gevolgen van individueel autogebruik leidt tot een andere mobiliteitskeuze. De variabelen die de veiligheid van de looproute en de veiligheid van de fietsroute hebben gemeten vertoonden geen significantie relatie met de mate van autogebruik. Dit kan verklaard worden door het feit dat een relatief groot deel van de ouders de route als veilig beoordeelt en er dus geen grote verschillen optreden.

De variabelen die de waarden hebben gemeten vertoonden geen significant verband. Dit lijkt er op te duiden dat praktische overwegingen als tijd en gemak voor ouders belangrijke beweegredenen zijn. De mate waarin ouders hechten aan bepaalde waarden vertaalde zich niet in een specifieke mobiliteitskeuze. Een mogelijke verklaring hiervoor wordt gegeven door Steg (2016, p.281). Zij stelt dat: "biospheric values and normative considerations are less predictive of behaviour that is uncomfortable, effortful or costly in terms of money or time". Het zou kunnen dat biosferische waarden meer naar de achtergrond worden geduwd omdat het ouders meer tijd en inspanning kost om niet met de auto te gaan. Dit wordt ondersteund door het feit dat het combineren van het halen en brengen met andere bestemmingen wel een significant verband vertoonde. Wellicht dat ouders wel hechten aan bijvoorbeeld biosferische waarden, maar dat praktisch gemak toch de belangrijkste beweegreden is bij het kiezen voor een bepaalde mobiliteitsvorm bij het naar school brengen van hun kind.

Bij deze verklaring dient wel een kanttekening te worden geplaatst. Het kan namelijk zijn dat de uitkomst vertroebeld wordt doordat de waarden van de respondenten niet goed in beeld zijn gebracht. Het is namelijk

opvallend dat geen van de waarden een verband vertoont met autogebruik. Uit een eerder onderzoek uitgevoerd door Nordlund en Garvil (2003) komt namelijk wel een relatie naar voren tussen waarden en de bereidheid om autogebruik te reduceren.

Dat de waarden van de respondenten niet goed in beeld zijn gebracht kan veroorzaakt zijn doordat elke waarde gemeten is met twee stellingen. Het is de vraag in hoeverre een complexe persoonlijke waarde in kaart kan worden gebracht met twee stellingen. Ook kan het zijn dat de stellingen een specifieke waarde niet goed hebben gemeten, omdat de inhoud van de stelling niet goed aansloot bij een waarde. Het was wellicht beter geweest om de waarden te meten door middel van standaard stellingen die al op een succesvolle manier gebruikt zijn in eerder onderzoek. Een andere beperking is het gebruik van de vijfpuntsschaal. Respondenten zijn vaak geneigd om de uitersten van de schaal niet in te vullen. Hierdoor kan de mate waarin respondenten aan een waarde hechtten niet goed tot zijn recht zijn gekomen. Ook het aantal cases dat gebruikt is in de analyse kan van invloed zijn geweest. Dit aantal cases was namelijk relatief klein voor een regressie. In het algemeen geldt bij regressie dat wanneer het aantal cases kleiner wordt, de verschillen groter moeten zijn om een significant resultaat te behalen. Dit is niet alleen van toepassing op de regressie met daarin de waarden uit de value theory, maar ook op de andere regressieanalyses die zijn uitgevoerd. Deze methodologische kanttekeningen maken het lastig om een uitspraak te doen over de kracht en validiteit van het conceptueel model, waarin de waarden centraal stonden.

Ten derde het antwoord op deelvraag 3. Inzicht in beweegredenen van ouders kan worden gebruikt als input bij het verbeteren van de ruimtelijke situatie rond basisscholen. De beweegredenen kunnen als basis dienen van waaruit een oplossing voor een schoolomgeving wordt geformuleerd. Op deze manier kunnen gefundeerde keuzes worden gemaakt. Bij het formuleren van een dergelijke oplossingsrichting is een belangrijke rol voor gemeenten weggelegd, omdat uit het interview bleek dat basisscholen zelf in beperkte mate in staat zijn om iets aan de ruimtelijke omgeving te veranderen. Ook zijn het de gemeenten die uiteindelijk verantwoordelijk zijn voor de openbare ruimte.

In het geval van basisschool De Wielen zijn grofweg twee oplossingsrichtingen mogelijk. Omdat praktisch gemak een belangrijke beweegreden van ouders lijkt te zijn om de auto te gebruiken, kan ervoor gekozen worden om dit beter accommoderen. Dit vertaalt zich concreet in meer parkeergelegenheid rond de school. Het halen en brengen met de auto heeft echter wel negatieve effecten, waaronder luchtvervuiling, geluidsoverlast en een negatieve invloed op de ontwikkeling van kinderen. Het is daarom de vraag of er wel moet worden voorzien in meer parkeergelegenheid. Er kan ook voor worden gekozen juist minder parkeergelegenheid aan te bieden en op deze manier te proberen het halen en brengen met de auto te ontmoedigen. Deze oplossingsrichting wordt ondersteund door het feit dat de meeste gezinnen relatief dichtbij wonen en de veiligheid van fietsroutes en looproutes vrij goed beoordeeld werd. Voor de meeste kinderen zou het vanaf een bepaalde leeftijd dus mogelijk moeten zijn om op de fiets te gaan. Bovendien biedt het reduceren van het aantal parkeerplaatsen meer ruimte voor groen en voor het verbeteren van de fiets- en loopvoorzieningen. Op deze manier kan de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving worden verhoogd. Het is echter de vraag of het verminderen van het aantal parkeerplekken daadwerkelijk leidt tot minder autogebruik. Dit is een onderwerp voor vervolgonderzoek, waarop wordt ingegaan in de volgende paragraaf.

6.3 Suggesties voor vervolgonderzoek

Een eerste suggestie voor een vervolgonderzoek is om dit onderzoek op basis van de value theory verder uit te breiden en meer data te verzamelen, bijvoorbeeld door ook scholen te onderzoeken binnen een andere ruimtelijke en sociale context. Hierbij kan gedacht worden aan scholen in een dorp, een binnenstad of in een rijkere of juist minder rijke buurt. Hiermee wordt de representativiteit van het onderzoek vergroot. Bij een dergelijke herhaling van het onderzoek zouden de values ook op een uitgebreidere en betere manier gemeten kunnen worden, bijvoorbeeld door meer stellingen te formuleren en stellingen te formuleren die een betere indicator zijn van elke waarde.

Een tweede suggestie voor vervolgonderzoek sluit aan op de vorige paragraaf. In een vervolgonderzoek kan onderzocht worden of het mogelijk is door ruimtelijke ingrepen rond een basisschool een gedragsverandering in het halen en brengen te bewerkstelligen. Aan ouders kan gevraagd worden of zij hun kinderen niet meer met de auto naar school zouden brengen als de ruimtelijke situatie dit ontmoedigt, bijvoorbeeld wanneer er minder parkeergelegenheid zou zijn. In dit onderzoek kan dus ingegaan worden op wat de meest kansrijke oplossingsrichting is om de ruimtelijke situatie rond scholen te verbeteren.

Een derde suggestie voor vervolgonderzoek is om meer aspecten van de verplaatsing tussen het huis en de school te onderzoeken. Hierbij kan gedacht worden aan wat de rol van blootstelling van kinderen aan gemotoriseerd verkeer is bij de modaliteitskeuze van ouders. Ook kan gedacht worden aan het beter in beeld brengen van ketenverplaatsingen door te onderzoeken waar ouders naar toe gaan na het naar school brengen van de kinderen. Bij een dergelijke verdieping kunnen andere onderzoeksmethodes gebruikt worden, bijvoorbeeld interviews of focusgroepen met ouders, zodat de diepgang verder wordt vergroot.

Bronnen

1. Carver, A., Timperio, A., Crawford, D. (2013). Parental chauffeurs: what drives their transport choice? *Journal of Transport Geography*, 26, 72-77.
2. Carver, A., Timperio, A., Hesketh, K., Crawford, D. (2010). Are children and adolescents less active if parents restrict their physical activity and active transport due to perceived risk? *Social Science & Medicine*, 70, 1799-1805.
3. Collins, D., Lang, D., Kearns, R. (2011). Understanding modal choice for the trip to school. *Journal of Transport Geography*, 19, 509-514.
4. D'Agostino, A.L., Sovacool, B.K., Trott, K., Ramos, C.R., Saleem, S., Ong, Y. (2011). What's the state of energy studies research? A content analysis of three leading journals from 1999 to 2008. *Energy*, 36(1), 508-519.
5. Dietz, T., Abel, T., Guagnano, G.A., Kalof, L., Stern, P.C. (1999). A Value-Belief-Norm Theory of Support for Social Movements: The Case of Environmentalism. *Human Ecology Review*, 6(2), 81-97.
6. Feather, N.T. (1995). Values, Valences and Choice: The Influence of Values on the Perceived Attractiveness and Choice of Alternatives. *Journal of Personality and Social Psychology*, 68(6), 1135-1151.
7. Garvill, J. & Nordlund, A. M. (2003). Effects of values, problem awareness, and personal norm on willingness to reduce personal car use. *Journal of Environmental Psychology*, 23, 339-347.
8. Hillman, M. (2006). Children's rights and adults' wrongs. *Children's Geographies*, 4(1), 61-67.
9. Jansson, J., Marell, A., Nordlund, A. Exploring consumer adoption of a high involvement eco-innovation using value-belief-norm theory. *Journal of Consumer Behaviour*, 10, 51-60.
10. Karsten, L. (2005). It All Used To Be Better? Different Generations and Change in Urban Children's Daily Use of Space. *Children's Geographies*, 3(3), 275-290.
11. Kennisplatform CROW (10 september 2013). 1 op 3 basisschoolkinderen met de auto gebracht. Geraadpleegd op 1 maart 2017 via <http://kpvvdashboard-15.blogspot.nl/>.
12. Loo, B.P.Y. & Lam, W.W.Y. (2015). Does neighbourhood count in affecting child journeys to schools? *Children's Geographies*, 13(1), 89-113.
13. McLafferty, S.L. (2010). Conducting Questionnaire Surveys. In N. Clifford, S. French, G. Valentine (Red.), *Key Methods in Geography* (pp. 77-88). Thousand Oaks: Sage.
14. Mitra, R. (2013). Independent Mobility and Mode Choice for School Transportation: A Review and framework for Future Research. *Transport Reviews*, 33(1), 21-43.
15. Nordlund, A.M. & Garvill J. (2002). Value structures behind proenvironmental behaviour. *Environment and Behaviour*, 34(6), 2002.
16. Nordlund, A.M. & Garvill J. (2003). Effects of values, problem awareness, and personal norm on willingness to reduce personal car use. *Journal of Environmental Psychology*. 23, 339-347.
17. Schoeppe, S., Duncan, M.J., Badland, H.M., Rebar, A.L., Vandelanotte, C. (2016). Too far from home? Adult attitudes on children's independent mobility range. *Children's Geographies*, 14(4), 482-489.

18. Steg, L. (2016). Values, Norms, and Intrinsic Motivation to Act Proenvironmentally. *Annual Review of Environment and Resources*, 41, 277-292.
19. Steg, L., Dreijerink, L., Abrahamse, W. (2016). Factors influencing the acceptability of energy policies: A test of VBN theory. *Journal of Environmental Psychology*. 25, 415-425.
20. Stern, P.C. (2000). Toward a Coherent Theory of Environmentally Significant Behaviour. *Journal of Social Issues*, 56(3), 407-424.
21. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (2010). *Zelfstandig of begeleid naar school: beleving van verkeersveiligheid door ouders van basisschoolleerlingen*. Leidschendam.
22. Timperio, A., Ball, K., Salmon, J., Roberts, R., Giles-Corti, B., Simmons, D., Baur, L. A., Crawford, D. (2006). Personal, Family, Social, and Environmental Correlates of Active Commuting to School. *American Journal of Preventive Medicine*, 30(1), 45-51.
23. Timperio, A., Crawford, D., Telford, A., Salmon, J. (2004) Perceptions about the local neighborhood and walking and cycling among children. *Preventive Medicine*, 38(1), 39-47.
24. Vlek, C. & Steg, L. (2007). Human behavior and environmental sustainability: problems, driving forces and research topics. *Journal of Social Issues*, 63(1), 1-19.
25. Van der Werf, E., Steg, L., Keizer, K. (2013). The value of environmental self-identity: The relationship between biospheric values, environmental self-identity and environmental preferences, intentions and behaviour. *Journal of Environmental Psychology*, (34), 55-63.

Bijlagen

Bijlage 1: begeleidende brief en enquête

Leeuwarden, 31 maart 2017

Betreft: verzoek invullen enquête

Beste ouder, verzorger,

In 2007 heb ik basisschool De Wielen verlaten en ben ik verder gaan leren aan Piter Jelles Aldlân. Inmiddels zit ik in het laatste jaar van de opleiding Technische Planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen en ben ik bezig met mijn afstudeeronderzoek. Dit onderzoek gaat over de beweegredenen die ouders/verzorgers hebben voor de manier waarop zij hun kind(eren) naar school brengen. Het leek mij interessant om de informatie voor dit onderzoek te verzamelen bij mijn oude basisschool. Omdat de school dit ook een interessant onderzoek vindt, wilde zij graag meewerken aan de verspreiding van deze enquête.

Mijn verzoek aan u is dan ook om de enquête die bij deze brief zit, in te vullen. Het invullen kost slechts 5 minuten en u zou mij er erg mee helpen. U kunt de ingevulde enquête in de envelop aan uw kind mee terug geven naar school. Dit kan tot en met donderdag 13 april.

De gegevens die met deze enquête worden verzameld worden alleen voor dit afstudeeronderzoek gebruikt. Het invullen van de enquête is anoniem.

Voor eventuele vragen of opmerkingen kunt u contact met mij opnemen door een e-mail te sturen naar w.stigter@student.rug.nl

Alvast bedankt!

Met vriendelijke groeten,

Wilmar Stigter

**Graag in te vullen door de ouder/verzorger die het vaakst haalt en brengt.
De enquête hoeft maar één keer per gezin ingevuld te worden.**

Persoonlijke gegevens

1. Wat is uw geboortjaar? _____
2. Wat is uw geslacht?
 Man
 Vrouw
3. Wat is uw adres? (het adres wordt alleen gebruikt voor het berekenen van de afstand tot de school)
Straat en huisnummer: _____
Postcode en plaats: _____
4. Wat is uw hoogste afgemaakte opleiding?
 Geen / basisonderwijs
 VMBO (MAVO)
 MBO
 HAVO / VWO
 HBO
 WO
 Anders, namelijk: _____
5. Heeft u een autorijbewijs?
 Ja
 Nee

Over de kinderen

6. Hoeveel kinderen uit uw gezin zitten op basisschool De Wielen?
_____ kinderen
7. Wat is de leeftijd van elk van deze kinderen?
(vul alstublieft voor elk kind de leeftijd in)
_____ jaar _____ jaar _____ jaar
_____ jaar _____ jaar _____ jaar

De enquête gaat verder op de volgende pagina.

Naar school brengen

Kruis alstublieft het rondje aan dat het beste uw situatie weergeeft.

8. Gaan alle kinderen in uw gezin altijd zelfstandig, dus zonder begeleiding, naar school?
De voorschoolse opvang wordt ook als naar school gaan gezien.

- Ja (ga verder naar vraag 12)
 Nee (ga verder naar vraag 9)

9. Hoeveel keer per week brengt u gemiddeld zelf één of meerdere kinderen naar school?

- 0 keer per week 2 keer per week 4 keer per week
 1 keer per week 3 keer per week 5 keer per week

10. Hoe vaak maakt u bij dit brengen gemiddeld gebruik van de auto?

- 0 keer per week 2 keer per week 4 keer per week
 1 keer per week 3 keer per week 5 keer per week

11. Hoe vaak gaat u gemiddeld na het naar school brengen in één keer door naar een andere bestemming dan uw huis? (dus bijvoorbeeld na het naar school brengen in één keer door naar het werk)

- 0 keer per week 2 keer per week 4 keer per week
 1 keer per week 3 keer per week 5 keer per week

Van school halen

12. Gaan alle kinderen in uw gezin altijd zelfstandig, dus zonder begeleiding, naar huis?
Van de naschoolse opvang naar huis telt hier ook mee.

- Ja (ga verder naar vraag 16)
 Nee (ga verder naar vraag 13)

13. Hoeveel keer per week haalt u gemiddeld zelf één of meerdere kinderen van school?

- 0 keer per week 2 keer per week 4 keer per week
 1 keer per week 3 keer per week 5 keer per week

14. Hoe vaak maakt u bij dit ophalen gemiddeld gebruik van de auto?

- 0 keer per week 2 keer per week 4 keer per week
 1 keer per week 3 keer per week 5 keer per week

15. Hoe vaak komt u gemiddeld bij dit ophalen direct van een andere bestemming dan uw huis vandaan?
(dus bijvoorbeeld uit het werk in één keer door naar school)

- 0 keer per week 2 keer per week 4 keer per week
 1 keer per week 3 keer per week 5 keer per week

De enquête gaat verder op de volgende pagina.

Vragen over de verkeerssituatie

Beantwoord alstublieft de volgende vragen.

Kruis het rondje aan dat het beste uw mening weergeeft.

16. Hoe veilig vindt u, vanuit een verkeersoogpunt, de looproute van uw huis naar school voor kinderen van 10 tot en met 12 jaar als zij deze lopend, maar zonder begeleiding, afleggen?

- Zeer onveilig Onveilig Niet onveilig maar ook niet veilig Veilig Zeer veilig

17. Hoe veilig vindt u, vanuit een verkeersoogpunt, de fietsroute van uw huis naar school voor kinderen van 10 tot en met 12 jaar als zij deze fietsend, maar zonder begeleiding, afleggen?

- Zeer onveilig Onveilig Niet onveilig maar ook niet veilig Veilig Zeer veilig

18. Hoe overzichtelijk vindt u de verkeerssituatie rond de school bij het ingaan en uitgaan van de school?

- Zeer onoverzichtelijk Onoverzichtelijk Niet onoverzichtelijk maar ook niet overzichtelijk Overzichtelijk Zeer overzichtelijk

Stellingen over de verkeerssituatie

Hieronder volgen een aantal stellingen.

Kruis alstublieft het rondje aan dat het beste uw mening weergeeft.

19. Ik vind het belangrijk dat omwonenden van de school zo min mogelijk overlast ondervinden van halende en brengende ouders bij het ingaan en uitgaan van de school.

- Helemaal mee oneens Oneens Neutraal Eens Helemaal mee eens

20. Ik vind dat het halen en brengen van kinderen met de auto bijdraagt aan een onveilige verkeerssituatie voor andere leerlingen die niet met de auto worden gebracht of gehaald.

- Helemaal mee oneens Oneens Neutraal Eens Helemaal mee eens

21. Ik vind dat ouders zelf in belangrijke mate verantwoordelijk zijn voor een veilige verkeerssituatie voor leerlingen.

- Helemaal mee oneens Oneens Neutraal Eens Helemaal mee eens

De enquête gaat verder op de volgende pagina.

Algemene stellingen

**Hieronder volgen een aantal meer algemene stellingen.
Kruis alstublieft het rondje aan dat het beste uw mening weergeeft.**

22. Ik zie mijzelf als iemand die graag iets voor een ander doet.

- | | | | | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Helemaal mee oneens | Oneens | Neutraal | Eens | Helemaal mee eens |

23. Ik zie de auto als een belangrijk statussymbool.

- | | | | | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Helemaal mee oneens | Oneens | Neutraal | Eens | Helemaal mee eens |

24. Ik vind klimaatverandering een belangrijk probleem.

- | | | | | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Helemaal mee oneens | Oneens | Neutraal | Eens | Helemaal mee eens |

25. Ik zie het als mijn plicht om als mens zo min mogelijk bij te dragen aan de klimaatverandering.

- | | | | | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Helemaal mee oneens | Oneens | Neutraal | Eens | Helemaal mee eens |

26. Ik ben over het algemeen bereid te kiezen voor een optie die goed is voor het klimaat, ook als deze optie duurder is dan de optie die minder goed is voor het klimaat.

- | | | | | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Helemaal mee oneens | Oneens | Neutraal | Eens | Helemaal mee eens |

27. Ik ben over het algemeen bereid te kiezen voor een optie die goed is voor het klimaat, ook als dit betekent dat ik mijzelf daardoor meer moet inspannen.

- | | | | | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Helemaal mee oneens | Oneens | Neutraal | Eens | Helemaal mee eens |

28. Ik ben over het algemeen bereid te kiezen voor een optie die goed is voor het klimaat, ook als dit betekent dat dit voor mij minder comfortabel is.

- | | | | | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Helemaal mee oneens | Oneens | Neutraal | Eens | Helemaal mee eens |

Einde van de enquête. Hartelijk bedankt voor het invullen!

Bijlage 2: interview guide

Datum: 7 juni 2017 Interviewer: Wilmar Stigter
Tijd: 09:00 uur Geïnterviewde: Francien van der Veen

Inleiding

- Vindt u het goed dat het interview wordt opgenomen?
- Bespreking belangrijkste resultaten onderzoek aan de hand van concept bachelorscriptie

Beweegredenen

- Wat denkt u dat de belangrijkste beweegredenen van ouders zijn om hun kinderen op een bepaalde manier naar school te brengen?
Kunt u zich vinden in de resultaten van de enquête?
- Hoe zou u idealiter zien dat de kinderen op uw school naar school gaan?

Ruimtelijke omgeving

- Wat vindt u van de huidige ruimtelijke situatie rond de school?
- Waar ziet u ruimte voor verbetering?
- Wat vindt u van de handhaving van de regels?
Het parkeerverbod aan één kant van de straat wordt regelmatig overtreden.
- Hoe zouden eventuele aanpassingen aan kunnen sluiten bij het uiteindelijke doel, dus bij hoe u het liefst ziet dat kinderen naar school gaan?
- Welke partijen zouden bij een verandering van de ruimtelijke omgeving betrokken moeten zijn?
- Ziet u ook mogelijkheden voor samenwerking met andere scholen in de wijk, zodat deze verandering overal consistent wordt doorgevoerd?

Verkeersbeleid

- Wat voor verantwoordelijkheid vindt u dat de school heeft om autogebruik te ontmoedigen?
- Hoe zou een eventueel verkeersbeleid van de school er uit zien?
- Wordt er vanuit de gemeente ook hulp geboden op het gebied van verkeersbeleid?
- Wat zijn belangrijke belemmeringen voor basisscholen om een verkeersbeleid te ontwikkelen?
- Wat vindt u van een verkeerscommissie waar ouders in plaats kunnen nemen?
- Wat doet de school op dit moment aan verkeerseducatie?
Doet de school nog mee aan het verkeersexamen van Veilig Verkeer Nederland?

Afsluiting

- Tot slot, heeft u nog iets dat u graag wilt toevoegen?
- Vergeet niet te bedanken voor het interview.

Bijlage 3: transcript interview

Geïnterviewde: Francien van der Veen
Interviewer: Wilmar Stigter

W: Mijn voorstel is op eerst de resultaten van de enquête even door te nemen. Ik heb het hoofdstuk uitgeprint. Op zich zaten hier interessante dingen in. Uiteindelijk hebben 57 ouders hem ingevuld. Van de ongeveer 100 die zijn uitgedeeld.

F: Ja want we hadden het alleen aan de oudsten uitgedeeld.

W: Klopt

F: Dat is meer dan 50% in ieder geval.

W: Er stond ook boven de enquête graag in te vullen door de ouder die het vaakst de kinderen haalt en brengt. Op zich is het wel grappig dat dan 74% vrouw is en 76% man. Kennelijk brengen en halen vrouwen nog steeds wel vaker de kinderen van school dan mannen.

F: Ja, ja

W: Dit is dan een grafiekje van het opleidingsniveau. Je ziet wel dat de meeste mensen een Mbo- dan wel Hbo-opleiding hebben afgemaakt. Ook best nog wel een groot aantal dat een WO-opleiding heeft afgemaakt. Even kijken, ik heb er ook nog allemaal statistiek op toegepast, maar ik weet niet of het heel interessant is om dat nu allemaal te bespreken. Bijvoorbeeld dit zijn nog wel interessante dingen. Dit gaat volgens mij over de veiligheid van de looproute en veiligheid van de fietsroute. En het is op zo'n vijfpuntsschaal gemeten en mensen vullen vaak niet de uiterste waarden in.

F: Dan zit je meestal toch wat rond de drie.

W: Ja precies. Verreweg de meeste mensen vinden de looproute en de fietsroute veilig. Op zich wel grappig dat de fietsroute dan als iets onveiliger beoordeeld wordt dan de looproute. Terwijl die misschien wel gewoon hetzelfde is, maar dan is het toch

F: Het is de beleving hè.

W: Precies. Dan zie je je kind bijvoorbeeld fietsen of lopen en mensen beleven dat toch anders.

F: Grappig

W: Dan heb ik hier nog de vraag van de overzichtelijkheid van de situatie rond de school. En dan zie je toch heel duidelijk dat een redelijk groot percentage van de mensen die situatie als onoverzichtelijk ervaart in ieder geval. En dat is ook niet verwonderlijk want uit onderzoek blijkt ook wel dat mensen dat als, nou ja, een beetje chaotisch ervaren. En misschien valt dat hier dan nog wel mee.

F: Volgens mij valt het hier ook wel mee, als je soms andere scholen ziet.

W: Precies, vergeleken met andere scholen. Het gekke is dan ook dat het als onveilig wordt ervaren, maar dat dat misschien ook juist wel goed is, omdat mensen hun snelheid dan ook wel aanpassen. Dat is misschien ook wel een verklaring dat eigenlijk nooit wat gebeurt. Of echt iets ernstigs gebeurt. Deze gaan meer over die vragen die jij toen ook wel interessant vond, om het bewustzijn bij die ouders wat er in terug te laten komen. Of het halen en brengen met de auto bijdraagt aan een onveilige verkeerssituatie voor anderen leerlingen, is er toch wel een redelijk groot percentage van de ouders is het daar mee eens, maar aan de andere kant vult ook gewoon een deel neutraal in of oneens. Zit toch wel iets in dat je denkt van ik weet het niet helemaal. En de eigen verantwoordelijkheid zijn de meeste ouders het toch ook wel helemaal mee eens.

In principe komt daar ook wel een beetje uit wat de verwachting was. In de enquête heb ik ook nog gevraagd naar hun adres zeg maar. En op basis van dat adres kun je dan de afstand bepalen tussen het huis en de school.

F: Daar ben ik ook wel benieuw naar.

W: Even kijken, waar heb ik het opgeschreven.

F: Hoe ver ze van school vandaan wonen.

W: Ja precies. De gemiddelde afstand als je zeg maar de afstand van de looproute meet, is 895 meter. En 66,7% van de respondenten woont binnen loopafstand, dus binnen 1 kilometer. En 96,5% woont binnen fietsafstand, dus dat is 2 kilometer.

F: Oké

W: Op zich komt dat wel redelijk overeen met als je landelijke gegevens bekijkt. Ook daar wonen de meeste mensen binnen die straal, of straal, binnen die afstand van 1 kilometer.

F: Op loopafstand, 1 kilometer, op fietsafstand, 2 kilometer.

W: Bijna allemaal wonen ze binnen fietsafstand, maar soms heb je van die mensen die dan echt ver weg wonen.

F: Ja. De meeste, want dat klopt ook wij zijn ook echt wel een buurtschool.

W: Ja precies. Ik zag dat er ook wel mensen uit Blitsaerd zijn die hun kind hier op school hebben.

F: Ja en ook iemand die woonde daar in Huizum volgens mij.

W: En dan is de afstand helemaal niet zo groot, maar dan is het voor een kind om van daar hiernaartoe te komen. Want 895 meter klinkt niet veel maar als je dat op een kaart ziet dan heb je bijna heel Camminghaburen, ook buiten de rondweg en zo.

F: Ja inderdaad. Maar het valt onder de loopafstand.

W: Ja eigenlijk wel, binnen één kilometer. Dat wordt wel als loopafstand gezien. 2 kilometer toch ook echt wel als fietsafstand. Je zou wel kunnen zeggen dat in principe iedereen op de fiets zou kunnen komen. Als je gewoon in staat bent om te fietsen, dan is de afstand vaak niet het probleem. En dan zijn er een paar uitzonderingen.

F: De meeste zouden op de fiets kunnen komen. Heel veel worden dan toch met de auto gebracht. Heb je dan ook de reden waarom ze met de auto worden gebracht? Werk van ouders denk ik, want die gaan dan door.

W: Ik heb dan ook gemeten hoe vaak mensen dan in een keer doorgaan naar een andere bestemming nadat ze hun kinderen hebben gebracht en hoe vaak ze ergens anders vandaan komen als ze hier hun kind weer ophalen. En het blijkt zeg maar wel dat dat een verband vertoont met hoe vaak zij hun kind met de auto naar school brengen. Dus mensen die vaker in een keer doorgaan naar een andere bestemming, die brengen of halen hun kind ook vaker met de auto. Dus er zit denk ik wel een patroon in dat het gewoon makkelijk is om dat halen en brengen te combineren met iets anders en omdat dat vaak iets verder weg is, of omdat mensen dat altijd al met de auto doen, gaan ze nu ook met de auto. Ik denk toch dat praktisch gemak de belangrijkste beweegreden is.

F: Dat denk ik ook. Maar het viel mij wel op dat toen het vorige week wat mooier weer was dat er wel meer met de fiets kwamen.

W: Ja dat is ook zeker van invloed.

F: Dan denk ik, hoe praktisch is het dan dat jij meteen door moet met de auto? Ik weet het niet. Maar dat is wel opvallend.

W: Wat ik ook altijd wel opvallend vind is dat als je om twee uur je kinderen met de auto van school kunt halen, meestal stoppen mensen niet om twee uur met werken.

F: Dan ben je al eerder.

W: Ja of je bent al eerder weggegaan of misschien niet. Ik weet het ook niet. Ik denk toch dat het gemak, toch makkelijker om de auto te pakken, comfortabeler, misschien is het ook wel wat sneller, ook al is het hier nog best wel lastig om een parkeerplek te vinden.

F: Misschien is of de fiets vaak nog wel sneller. Je kunt hier in de hele wijk door dat parkje. Je kunt binnendoor, dat gaat veel sneller dan dat je met de auto om moet rijden.

W: Ja ik ben het helemaal met je eens.

F: Maar dat is gemak. En soms praktisch omdat ze inderdaad naar hun werk moeten.

W: Ik het er ook nog een aantal stellingen in. Hier kun je dan het waardenpatroon, zit een beetje een theorie achter, dat mensen die dan sterk hechten aan de natuur en het klimaat die zouden dan een milieuvriendelijkere keuze moeten maken dan mensen die dat niet hebben. Dus dan mensen die meer waarde hechten aan comfort voor zichzelf. Dus dat het voor hun comfortabel is en ze vooral aan zichzelf denken en niet zozeer aan het grotere geheel. Dat het goed is voor deze wereld of goed is voor de wijk of voor de milieubelasting om niet met de auto te gaan. Op zich komt daar wel een redelijke verdeling uit zoals je die ook zou verwachten. Er kwam ook uit dat die waarden spelen niet echt een belangrijke rol bij de keuze van een vervoermiddel als je een kind naar school brengt. Ik denk toch dat praktisch gemak belangrijker is dan of je klimaatverandering een belangrijk probleem vindt.

F: Ja maak je toch andere keuzes. Interessant.

W: Ik had ook nog of ze wel of niet zelfstandig naar school gaan. Deze variabele meet of alle kinderen in het gezin altijd zelfstandig naar school gaan. Het komt misschien ook omdat de vraag over alle kinderen gaat.

F: Ja dat denk ik. Misschien dat de oudste wel en de jongste niet. De vraag is alle, dus dat is dan nee. Er had ook misschien nog een vraag in kunnen zitten of er kinderen zelfstandig naar school gaan.

W: Aan de andere kant is het wel zo dat er vrij veel kinderen zijn die hier één kind op school hebben.

F: Er worden wel veel kinderen gebracht, dat valt mij ook wel op.

F: Je zou zeggen dat kinderen vanaf groep 5/6 wel zelfstandig naar school kunnen gaan. Nou gaan een aantal dat ook wel, maar er zijn ook best wel veel die hebben nog een broertje of zusje bij de kleutergroepen, ja dan gaan ze toch met elkaar. Ik vind ook wel dat veel kinderen altijd nog gebracht worden. Dat valt mij ook wel op.

W: Dit waren wel zo'n beetje de belangrijkste uitkomsten.

F: Ik vind het niet heel verrassend. Ik had het wel een beetje verwacht.

F: Dit vind ik wel verrassend: het opleidingsniveau. Ik had gedacht dat dit lager zou liggen.

W: Lager?

F: Ik had gedacht dat er meer Mbo'ers zouden zijn.

W: Het kan ook zijn dat hoger opgeleiden eerder geneigd zijn die enquête in te vullen.

F: Dat zou ook kunnen. Natuurlijk niet alle ouders hebben het ingevuld. Dat zouden natuurlijk best wat lager opgeleiden kunnen zijn. Dit is ook niet een 100% dekking, maar wel een gemiddelde. Misschien is dit iets hoger, maar het is wel voornamelijk Mbo, Hbo geschoolde ouders. Dat was ook wel een meting van een aantal jaar geleden. Ik had gedacht dat dat ook wel iets afgezwakt was, maar uit dit onderzoek blijkt dit dus niet.

F: Ik vind dit ook wel verrassend. Heel veel mensen vinden dat ze zelf in belangrijke mate verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid van de kinderen, terwijl ik dat niet altijd zie. Dus dat vind ik dan ook wel grappig. En sommigen vinden misschien dat ze verantwoordelijk bezig zijn, maar dat vind ik misschien wel niet, dat kan natuurlijk ook nog, daar kun je over van mening verschillen.

W: Het kan ook zo zijn dat mensen een gewenst antwoord geven.

F: Ja kan ook, en dat ze denken: ik parkeer hem nu even op de stoep, want er is geen plek, maar ik vul wel in dat ik zelf verantwoordelijk ben.

W: Ik denk dat dat wel de belangrijkste dingen waren. Ik had ook nog een aantal vragen voorbereid.

W: Dat gaat eigenlijk meer over wat je er mee zou kunnen doen.

W: kun je je er een beetje in vinden wat uit de enquête kwam?

F: Ja, ik kan me hier wel in vinden, wat ik net ook al zei, het is niet heel verrassend ofzo. Er komen geen uitslagen waarvan ik denk dat had ik helemaal niet verwacht. Ik vind het wel grappig dat ouders zich verantwoordelijk voelen voor, maar ik vind dat ik dat te weinig zie. Het is eigenlijk een bevestiging van wat ik wel dacht.

F: En wat ik leuk vindt om te weten is de afstand van huis naar school. Dat had ik niet zo in kaart. Hoe ver mensen van school wonen. Gemiddelde afstand, dat vind ik wel leuk. En die stellingen vind ik ook leuk.

F: Wat heb je nog meer voor vragen.

W: Dit is hoe het nu is, maar hoe zou je idealiter zien dat het zou zijn?

F: Ik zou wel willen dat meer kinderen op de fiets zouden komen. En het kan, want als het mooi weer is, dan zie ik dat er meer kinderen op de fiets komen. Dus het kan best. Zoveel mogelijk op de fiets. En het kan, als je ziet hoe ver de meeste mensen van de school vandaan komen, dan kunnen ze prima op de fiets komen.

W: Wat meer over de ruimtelijke omgeving nu hier. Vanuit een verkeersoogpunt, wat vind je daar nu van? Hoe het nu is ingericht?

F: Er zijn best wel veel mensen die de kinderen met de auto brengen, en dan zou je zeggen, er is te weinig parkeerruimte, aan de andere kant denk ik, er is een grotere parkeerplaats, en er zijn parkeerhaventjes hier in de straat, dat zou voldoende moeten zijn. Maar het is vaak vol. Een tút en d'r út zone ofzo, maar onderzoek heeft ook wel uitgewezen dat dat ook niet echt werkt.

W: daarom stelde ik ook die vraag hoe je het idealiter zou zien. Als ik naar die situatie kijk, dan vind ik dat er niet echt een duidelijke keuze in wordt gemaakt. Je zou kunnen zeggen: we willen die ouders het gemakkelijk maken, zodat ze gewoon hun kind met de auto naar school kunnen brengen, dus dan zou je meer parkeergelegenheid moeten hebben, wat je daar verder dan ook maar van vindt. Maar als je dat niet wilt stimuleren zou het ook niet logisch zijn om daar meer parkeerplekken te realiseren.

F: maar dat krijgen we ook niet voor elkaar. Je zou inderdaad kunnen zeggen, we gaan niet voor meer parkeerplekken, want we willen juist stimuleren dat kinderen meer met de fiets naar school komen.

W: als je dingen zou kunnen verbeteren, op wat voor gebied zou dat dan zijn?

F: Bedoel je ten aanzien van het parkeren of het algehele naar school brengen?

W: Meer over hoe je die ruimtelijke situatie zou kunnen inrichten. Wat zou dan verbeterd kunnen worden op dit moment? Het zou kunnen zijn dat er niks hoeft te veranderen.

F: Je bedoelt aan die parkeergelegenheid?

W: Ja

F: Vind ik lastig, want het hoort uiteindelijk niet bij de school. Het is een gemeentestuk. Daar zitten we wel vaak mee te steggelen, met die gemeente. Ik zou nog wel iets van borden willen plaatsen, of dat het verboden is om op de stoep te parkeren. Want dat zie ik dat ouders dat heel vaak doen. Of dat ze toegangswegen voor burens barricaderen door hun auto brutaal voor de deur neer te zetten. Dat zou ik wel willen verbeteren. Maar hoe dat is weer een moeilijke vraag, omdat je het hebt over een openbare weg. Wij zijn hier niet om te handhaven. Dat is lastig. Ik zou dan zeggen: laat die politie hier wat vaker rondrijden, maar ja, alle scholen kampen met dezelfde problemen. Of eens een steekproef doen.

W: Want de handhaving vind je op dit moment niet voldoende?

F: Nee. Maar er kan hier moeilijk iedere dag politie staan. Je hoopt dat ouders zelf het gedrag aanpassen. Door: ik plaats het in de nieuwsbrief, probeer ouders aan te spreken, maar uiteindelijk is het openbare weg, daar hebben wij niks van te zeggen. Ik kan wel zeggen: je auto staat op het trottoir.

W: Mensen parkeren hun auto ook naast het bord verboden te parkeren. Dan zou je zeggen: die handhaving is ook niet op orde.

F: Wij als school mogen ouders daar niet op aanspreken. Ouders kunnen elkaar onderling wel aanspreken. Maar als mensen dat niet doen. Kan ik een bekeuring uitdelen ofzo? Dat is echt heel lastig, want het is openbare weg.

W: Ook als school, je moet wel leerlingen hebben op je school, dat is wel belangrijk, en als je ouders daar heel erg op zou aanspreken, dat kan ook gaan wringen.

F: Het is echt lastig. We hebben het er in de MR ook over, over verkeersveiligheid. We zijn er wel mee bezig, maar het is heel erg lastig. We kunnen als school hier niet in hesjes gaan staan om het verkeer te regelen, dat is niet onze afdeling. Je kunt ouders aanspreken, persoonlijk, je kunt het in de nieuwsbrief zetten, je kunt het aangeven bij intakegesprekken, om te stimuleren dat kinderen met de fiets naar school gaan. Maar we kunnen niet handhaven. Dat moet de politie doen en die doet het niet. Ik geloof ook niet dat als zij hier eens in de twee maanden eens op een ochtend staan, dat dat helpt.

W: Dan zou je dat echt structureel moeten doen.

F: Maar ja, moet de politie hier elke ochtend staan om te zorgen dat die ouders zich gedragen met parkeren? En dat bij alle 40-45 scholen hier in Leeuwarden? Want alle scholen hebben hetzelfde probleem, dit is gewoon echt een probleem.

W: Zie je ook mogelijkheden voor samenwerking met andere scholen in de wijk? Dat je zegt we doen het in de wijk allemaal op dezelfde manier?

F: Dat weet ik niet. Dat zou ik echt niet weten. Ik heb wel eens gedacht: groep 8 moet er gaan staan. En iedereen die goed parkeert krijgt een groene kaart. Een ludieke actie ofzo. Zo iets.

W: Een verkeerscommissie met ouders?

F: We hebben een tuincommissie met ouders, we hebben een oudervereniging, we hebben een MR, we hebben een luizencommissie. Maar goed, misschien is dat ook een idee. Maar dan denk ik wel, is de situatie zo ontzettend zorgelijk dat we dat moeten doen? Dat betwijfel ik. Ik zie wel dat ouders zich niet altijd houden aan de regels. Dus parkeren op een plek waar het niet mag, of op de stoep. Maar, het is hier ook weer niet zo erg. Er zijn gewoon een aantal mensen die denken dat ze dit kunnen doen.

W: Wordt er vanuit de gemeente hulp geboden, is daar initiatief op dit gebied?

F: Nee, de gemeente is echt een bureaucratische, stroperige organisatie. Als je daar iets wilt.

W: Dus vanuit de gemeente is er ook niet heel veel.

F: Nee, nee, hier is uiteindelijk ook een prima situatie. Er zijn voldoende parkeerhavens, er is een parkeerplaats. Op zich is de situatie prima voor het aantal leerlingen.

W: En een tút en d'r út zone zoals bij de Sprong

F: Dat schijnt ook niet echt te werken.

W: Nee want ouders parkeren er eigenlijk ook gewoon in. Je creëert alleen maar mensen die op straat parkeren aan één kant van de weg.

W: Doen jullie op dit moment ook nog aan verkeerseducatie op school?

F: Ja, kinderen krijgen verkeersles van Veilig Verkeer Nederland. Ze doen in groep 7 en groep 8 praktisch verkeersexamen en theoretisch verkeersexamen. Dit doen we met de verkeerskrant.

W: Hoe zie je de samenwerking met buurtbewoners? In de buurt wordt er natuurlijk ook wel over gesproken. Ik had bijvoorbeeld laats weer een ouder die bij mij op de oprit parkeerde, dat soort dingen.

F: Ja spreek ze maar aan. Ik heb ook wel burens hier gehad. Nou dan hebben we het er even over. En ik deel het. Ik snap het, ik deel ook de zorgen, ik deel ook de irritatie, ik snap ook de irritatie. En dan zet ik het weer in de nieuwsbrief; van denk er alsjeblieft om en ouders aanspreken, en meer kan ik niet doen. Dat vind ik ook gewoon heel vervelend. Als mensen gewoon maar denken we kunnen de boel hier barricaderen. Aan de andere kant denk ik, weet je, je woont bij een school, om kwart over acht is het even druk, en om twee uur is het even druk, maar dan zijn ze ook weg.

F: Dan komen ze bij mij, lastig. Moet ik dan ouders aanspreken? Het is niet aan ons. Ik ben niet verantwoordelijk, ik probeer het zo goed mogelijk te doen, maar ik ben niet verantwoordelijk voor het parkeergedrag van ouders. Ik kan ze wel aanspreken, en aangeven wat we willen, maar ik ben er niet verantwoordelijk voor. Dus je hoopt gewoon dat het gedrag van ouders positief is, en als er geen parkeerplek is, dan moet je snel weer door, en anders moet je op de fiets komen. Het blijft lastig.

W: Als je een beetje de rode draad uit het gesprek zal halen, dan is in principe de ruimtelijke situatie rond de school zo als die nu is wel voldoende.

F: Volgens mij wel, de toegangswegen zijn goed.

F: Het gaat ook wel wat met een golfbeweging, heeft ook met het weer te maken, met de tijd van het jaar. Soms gaat het tijden goed en soms niet.

W: dus daar zou in principe niet heel veel aan veranderd hoeven worden. En het is ook omdat je als school, je wilt het wel goed doen, maar het is niet echt jouw verantwoordelijkheid uiteindelijk.

F: Nee, want je hebt het over de openbare weg.

W: Dus je hebt er ook geen invloed op.

F: Nee, ik kan het wel proberen, maar ik kan er niet naar handelen.

W: Uiteindelijk zijn het toch de ouders zelf die dat bepalen. Je bent ook niet het bevoegde gezag om daar iets van te vinden. Maar in principe zou iets meer initiatief vanuit een overheidsinstantie, de gemeente ofzo, dat zou wel wenselijk zijn. En dan vooral ook op het gebied van handhaving.

F: Ja, handhaving op gedrag.

W: Ja, want je kunt wel een parkeerverbod instellen, maar als je het niet handhaaft.

F: Nee, precies. Als het parkeerverbod verder geen consequenties heeft. Waarom zou ik me er dan aan houden?

W: Tot slot, wil je nog iets toevoegen?

F: Ik had eigenlijk nog een vraag: mag ik dit ook hebben, dit hoofdstuk?

W: Ik kan je de definitieve versie toesturen.

F: Hier staat ook wel informatie in die voor mij interessant is.

W: Dat kan zeker.

F: Is het ook nog een idee om een kort verslagje met de uitkomsten van jouw onderzoek ook richting ouders te communiceren?

W: Dat is zeker ook wel een goed idee.

F: Ik denk dat dat wel leuk is, dan zet ik het in de nieuwsbrief.

....

Afsluiting