

De keuze tussen modaliteiten van recent afgestudeerden

Jeroen van Oudheusden

S2207923

Bachelor thesis Sociale Geografie & Planologie

08-01-2017

Samenvatting

In dit onderzoek wordt onderzocht op basis van welke factoren recent afgestudeerden een modaliteit kiezen om te reizen na hun studententijd. Daarnaast wordt gekeken naar welke rol eerdere ervaringen met het openbaar vervoer in de studententijd hierin spelen. Dit is onderzocht met behulp van kwalitatief onderzoek waarin 10 participanten zijn ondervraagd. Alle participanten maakten in meer of mindere mate gebruik van het openbaar vervoer in hun studententijd door middel van de gratis verstrekte ov-jaarkaart. Ten eerste is gekeken naar hoe zij het openbaar vervoer ervaarden in hun studententijd waarbij zowel gekeken is naar rationele aspecten als psychologische aspecten. Vervolgens werden de participanten gevraagd naar hun huidige modaliteitskeuze en welke factoren daar een rol speelden. Als laatste is er gekeken naar de invloed van de ervaringen die zijn opgedaan in de studententijd met het openbaar vervoer, en welke invloed zij hebben gehad op die keuze. In hoeverre de modaliteitskeuze na de studententijd onder invloed is van de ervaringen is context afhankelijk, dat die van invloed is geweest komt in dit onderzoek naar voren.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	2
1. Introductie.....	4
2. Theoretisch kader.....	5
2.1 Ervaringen, waarde en keuze van modaliteit.....	5
2.2 Aspecten die van invloed zijn op modaliteitskeuze	7
3. Conceptueel model	8
4. Methodologie	9
4.1 Methode van onderzoek	9
4.2 Ethiek.....	9
4.3 Data verzameling & reflectie.....	10
5. Resultaten.....	11
5.1 Ervaringen in het openbaar vervoer in de studententijd.....	11
5.2 De keuze in modaliteit na de studententijd.....	13
5.3 De invloed van ervaringen met het openbaar vervoer in de studententijd ten aanzien van de keuze na de studententijd.....	14
6. Conclusie	17
7. Referenties	19
8. Bijlage	20
8.1 Interviewguide.....	20

1. Introductie

Het stimuleren van openbaar vervoer (ov) en het autogebruik verminderen staan al langer op de politieke agenda. De overheid probeert daarmee congestie te bestrijden, een schoner milieu, duurzaamheid en uiteindelijk een meer leefbare stedelijke omgeving te creëren (Van Wee & Annema, 2009). Het stimuleren van ov-gebruik en het verminderen van autogebruik blijkt echter lastig te realiseren. In het rapport van *Het Nationaal verkeers- en vervoersplan* (Ministerie VWS, 2000) worden hiervoor verschillende redenen gegeven. Zo acht het rapport veel van de ontwikkelingen die het autobezit stimuleren ‘autonoom’ ofwel beleidsmatig niet stuurbaar, zoals de toegenomen welvaart, de bevolkingsgroei en het aantal huishoudens. Daarnaast waren beleidsinstrumenten en –doelen, die beoogden om het openbaar vervoer te verbeteren en aantrekkelijk te maken, in het verleden onvoldoende op elkaar afgestemd om zo het autogebruik te verminderen. Daarbij komt dat er sprake is van “hardnekkig gewoonte gedrag”; veel automobilisten stappen niet snel over naar een andere modaliteit. Een meer succesvolle weg om het openbaar vervoer te stimuleren lijkt dan ook om al bestaande ov-gebruikers te behouden. Dit onderzoek zal zich richten op het verkrijgen van inzicht in de beoordeling die recent afgestudeerden geven aan een bepaalde modaliteit, en welke ervaringen daaraan ten grondslag liggen. De beoordeling die recent afgestudeerden geven aan een bepaalde modaliteit is van invloed op de keuze voor een bepaalde modaliteit.

Een belangrijke gebruikersgroep van het openbaar vervoer zijn studenten. Het studenten-ov is een middel om het reisgedrag van studenten te beïnvloeden. Studenten beschikken tijdens hun studie over studenten ov-kaart, waarmee ze gratis kunnen reizen. Deze kaart geeft een prikkel om voor het ov te kiezen. Dit leidt ertoe dat studenten gewend raken aan het openbaar en ook veel gebruik maken van het ov (Andredevos, 2016). Studenten die klaar zijn met hun studie gaan opzoek naar werk. In die overgang van studie naar werk verliezen zij de mogelijkheid om gratis te reizen met het OV. De keuze voor een modaliteit wordt dan heroverwogen. Indien die studenten gebruik blijven maken van het OV, zal dat de problematiek die voorkomt uit het vele autogebruik af kunnen nemen. Er zijn dus voordelen verbonden aan het behouden van recent afgestudeerden als gebruikers van het openbaar vervoer. Het gaat dan om recent afgestudeerden die de ov-studentenkaart hebben ingeleverd. De NS biedt aan juist-afgestudeerde studenten daarvoor exclusief een gratis 40% kortingskaart aan voor het jaar nadat ze klaar zijn met studeren, om zo recent afgestudeerden te motiveren om gebruik te blijven maken van het OV. Er zijn vele onderzoeken gedaan naar modaliteitskeuzes. Daarbij kijken de meeste onderzoekers meestal naar factoren die op dat moment de modaliteitskeuze bepalen. Echter wordt in dit onderzoek gedetailleerd gekeken naar de invloed van ervaringen in het verleden, die zijn opgedaan met het ov in de studententijd. Dit is belangrijk omdat ervaringen in het verleden bepalend zijn in de keuze die mensen maken voor een bepaalde modaliteit in het heden.

In dit onderzoek wordt getracht inzicht te krijgen of recent afgestudeerden nog steeds van het ov gebruik maken. Die keuze wordt opnieuw gemaakt doordat recent afgestudeerden hun recht op een gratis ov-kaart verliezen. Getracht wordt inzicht te krijgen in deze modaliteitskeuze en de achterliggende redenen voor deze keuze. Vanuit de literatuur wordt in de volgende paragraaf besproken hoe deze redenen zijn opgebouwd uit de ervaringen die recent afgestudeerden hebben met een modaliteit en deze ervaringen zijn van invloed op bepaalde beoordeling die zij koppelen aan een modaliteit. Hierbij zal dit onderzoek zich focussen op twee modaliteiten, het openbaar vervoer en de auto. Inzicht in de redenen en keuze van modaliteit kan beleidsmakers helpen om het (continueren van het) OV-gebruik verder te stimuleren onder recent afgestudeerden.

De hoofdvraag in dit onderzoek is:

In hoeverre spelen ervaringen met het OV in de studententijd een rol in de keuze voor vervoerswijzen bij recent afgestudeerden?

Deelvragen:

- Wat zijn de ervaringen heeft een recent afgestudeerde met het openbaar vervoer in de studiefase?
- Welke vervoerswijze kiezen recent afgestudeerden na het aflopen van de studenten ov-kaart?
- Welke ervaringen in de studententijd zijn van invloed geweest op de huidige keuze van modaliteit door de recent afgestudeerde?

2. Theoretisch kader

2.1 Ervaringen, waarde en keuze van modaliteit

De keuze voor een bepaalde modaliteit hangt af van verschillende factoren. De verschillende factoren die bekend zijn in bestaand onderzoek zijn zowel economisch, psychologisch en sociaal. Die factoren komen samen in een beoordeling van de modaliteit. "The overall assessment of the utility of a product is based on what is received and what is given" (Gallarzo en Saura, 2006).

Daarbij is een verband aanwezig tussen de ervaringen met de verschillende factoren die zijn opgedaan in het verleden en de keuze die wordt gemaakt in het heden. Gallarzo & Saura (2006) omschrijven dit als volgt. "Consequently, we could say that there seems to be a natural chain between quality, value and satisfaction. This chain leads in recent years to loyalty as a final outcome" Hiermee bedoelen zij dat de verschillende factoren samenkomen in een beoordeling van een modaliteit, die kan leiden tot loyaliteit aan een bepaalde modaliteit waar reizigers al positieve ervaring mee hebben. Van Acker et al. onderschrijven dit door te stellen dat iemand die in het verleden een positieve ervaring heeft gehad met het OV, sneller geneigd om in de toekomst weer te reizen met het OV (Van Acker, Van Wee and Witlox, 2010).

De beoordeling wordt gedefinieerd als alle ervaringen, zowel economische als psychologisch, die samen een beoordeling vormen over een modaliteit (Van Wee & Annema, 2009). Dat oordeel bepaalt uiteindelijk de keuze voor een bepaalde modaliteit. In het onderstaande worden de verbanden tussen ervaringen, beoordeling en keuze van modaliteit nader uitgewerkt.

In dit onderzoek bestaat de beoordeling van de modaliteiten uit verschillende factoren. De economische factoren die worden genoemd zoals reistijdwaardering, prijselasticiteit, en inkomenselasticiteit komen terug in twee dimensies, namelijk als value for money en performance/kwaliteit. In concrete zin betekent dit bijvoorbeeld de prijs en moeite van de reis van A naar B voor de waarde die reizigers hebben ontvangen, zoals de reistijd maar ook andere factoren zoals gemak worden dan meegewogen. Daarnaast zijn er emotionele en sociale factoren (Van wee & Annema, 2009).

Uit onderzoek van Gallarzo and Saura (2006) naar studenten en beoordeling voor een reis blijkt een verband tussen ervaringen, de beoordeling die aan een modaliteit worden gekoppeld en uiteindelijk een keuze voor een bepaalde modaliteit. In de volgende paragraaf wordt besproken welke ervaringen reizigers als recent afgestudeerden kunnen ervaren in relatie tot een modaliteit. Die ervaringen bestaan uit zowel rationele als psychologische factoren die bepalend zijn voor het keuzegedrag van de recent afgestuurde.

De rationele factoren komen voort vanuit een economisch perspectief, waarbij vooral de prijs en kosten van een product of dienst als verklaring voor het aanschaffen en gebruik van een product of dienst. Daarnaast zijn er een psychologische factoren die meespelen in de keuze van een reiziger. Daarin spelen emotionele factoren die men ervaart bij de aanschaf en gebruik een rol, naast de meer rationele factoren (Steg, 2005). In het onderstaande wordt aandacht besteed aan (a) rationele factoren, en (b) psychologische factoren (Gallarzo en Saura, 2006).

Allereerst spelen (a) rationele factoren een rol in de keuze. Mensen maken rationele afwegingen en baseren hun keuze op feiten. Een keuze wordt gemodelleerd op meetbare (harde) factoren. In de rationele benadering hangt de aantrekkelijkheid samen met de functie van het vervoersmiddel. De vervoerswijze wordt dan gekozen op basis van comfort, reistijd, reiskosten (Van Wee & Annema 2009).

De verschillende modaliteiten worden tegen elkaar afgezet en gerangschikt. De modaliteit met de meeste voordelen en de minste nadelen wordt daarin gekozen. Men focust zich voornamelijk op de instrumentele waarde van vervoer zoals prijs en snelheid.

Dit is te koppelen aan de (b) psychologische factoren die van invloed zijn op de keuze in modaliteit. Positieve en negatieve emoties die men ervaart ten aanzien van een modaliteit kunnen bepalend kunnen zijn voor de latere keuze van gebruik van een modaliteit. Een voorbeeld hiervan is dat iemand bijvoorbeeld heel blij is om in de auto te stappen bij regen, en zo dus niet nat wordt (Perugini & Conner, 2000). Kortom de keuze voor een bepaalde modaliteit wordt mede beïnvloed door positieve en negatieve emoties.

Daarnaast speelt sociale factoren een rol in hoe men naar een modaliteit kijkt. De keuze voor een vervoerswijze kan iets zeggen over wie jij bent en hoe jij wilt overkomen. Zo kan volgens de sociale waarden van iemand een auto meer status hebben dan de bus (Steg & Vlek, 2001).

In de volgende paragraaf wordt dieper ingegaan op zowel de rationele factoren als wel de psychologische factoren.

2.2 Aspecten die van invloed zijn op modaliteitskeuze

Rationele factoren

Een belangrijke eerste factor waar reizigers een ervaring over hebben is de prijs voor het gebruik van een modaliteit. De prijselasticiteit van de vraag naar openbaarvervoer ligt tegen -1 aan. Dit betekent dat de prijs van een kaartje in het OV, een relatief grote invloed heeft op het gebruik ervan (Geurs & Van Wee, 1997). Daarnaast is er sprake van kruislingse elasticiteit waarbij de vraag naar een vervoerswijze toeneemt als die van een andere vervoerswijze stijgt. Dan spreekt men over substitutie, ook kan er sprake zijn van complementariteit wanneer de vraag naar bijvoorbeeld het OV stijgt door een prijsstijging in de gebruikskosten van de auto. Zowel de bus als de trein als andere modaliteiten binnen het OV kunnen profiteren van stijgende kosten ten aanzien van de auto (Van Wee & Annema, 2009). De prijs van het OV stijgt in de overgang van student naar recent afgestudeerde, deze factor is van groot belang voor de keuze in modaliteit.

Een tweede factor in de keuze voor vervoerswijze is ook op de snelheid (Small, 1992). Bij reistijdwaardering gaat het vaak om de keuze van de consument tussen enerzijds een snellere maar ook duurdere vervoerswijze, en anderzijds een goedkopere maar langzamere vervoerswijze (Small, 1992). Dit is onderdeel van het reiscomfort naast zaken als kan men werken tijdens het reizen, rust en betrouwbaarheid. Het belang van snelheid neemt meer toe ten opzichte van prijs bij mensen met een hoger inkomen (inkomens elasticiteit). Het inkomen van recent afgestudeerden met een baan stijgt ten opzichte van de studiefase. De keuze in modaliteit kan worden herzien met een hoger inkomen. Er is tevens een patroon te zien van een afname in het gebruik van bus, metro en tram bij hogere inkomens (Van Wee & Annema, 2009), terwijl de trein juist in hogere inkomens populairder vanwege de snelheid en het comfort. Daarnaast kunnen ook psychologische factoren een rol spelen.

Psychologische factoren

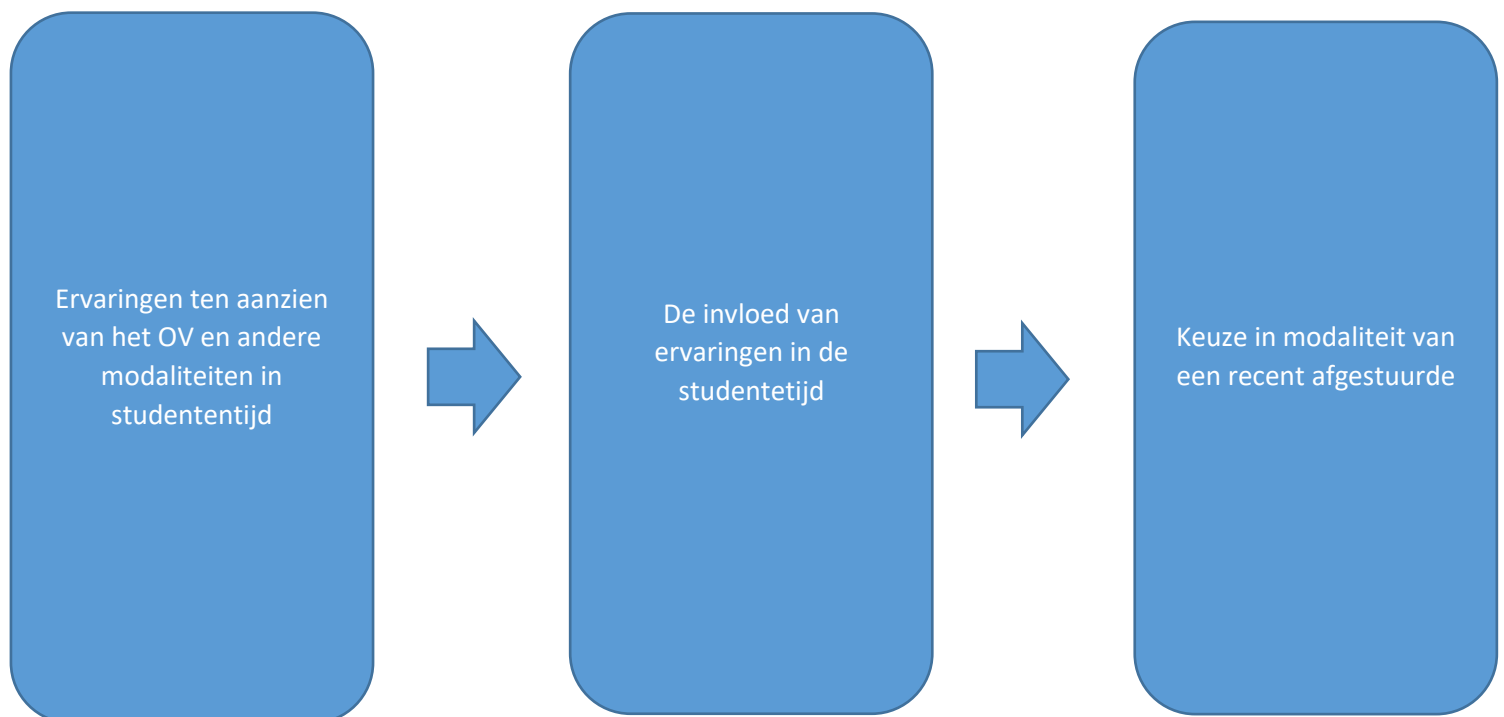
Keuzes kunnen gemaakt worden op basis van individueel beredeneerd gedrag. Daarbij zijn de houding, sociale norm en de uitvoerbaarheid van het gedrag van invloed (Ajzen & Madden, 1986). Velen hebben een positieve houding ten opzichte van de auto (Steg, 2003). De vrijheid die een auto kan geven is daarin een grote factor. Over het OV wordt vaak minder positief gedacht, er heerst over het algemeen een negatieve perceptie (Berveling e.a., 2009). Ook de sociale norm tegenover autogebruik is vaak positief. Mensen zien hun burens of bekenden met de auto reizen en dat verantwoord vaak de keuze om dan zelf ook met de auto te gaan. Het sociaal gezien geaccepteerd. Mensen zijn dan ook geneigd om sociaal beredeneerd gedrag te vertonen. Mensen vergelijken zichzelf dus met anderen en baseren de keuze voor een modaliteit op wat een ander doet. Anderzijds zijn de ervaringen die mensen horen van anderen van positieve invloed zijn op de keuze in modaliteit (Van Wee & Annema, 2009). Het milieu kan daarin een rol spelen. Als bijvoorbeeld iedereen in iemands omgeving milieubewust is, kunnen mensen sneller geneigd zijn om bijvoorbeeld de auto niet te gebruiken. De sociale invloeden op de omgeving van de recent afgestudeerde kan een rol spelen in de keuze voor een modaliteit.

Vervolgens kunnen ook andere psychologische aspecten een rol spelen. Een voorbeeld kan zijn dat iemand tevreden zijn over de keus om met de auto te gaan als het hard regent. Dat is een positieve ervaring die een reiziger dan opdoet met een modaliteit die van invloed kan zijn op de latere modaliteitskeuze (Perugini & Conner, 2000). Vaak zijn dit niet eens zozeer bewuste keuzes. Zo kan de keuze voor modaliteit ook voortkomen uit gewoontegedrag. Iemand maakt gewoon een keuze zonder daarbij echt de voor- en nadelen tegen elkaar af te wegen. Dit kan overgaan in een selectieve

waarneming waarbij de voordelen voor een bepaalde modaliteitskeuze steeds sterker naar voren komen en de nadelen niet zozeer gezien worden (Van Wee & Annema, 2009).

Uit de bovenstaande paragrafen komt naar voren dat er meerdere factoren meespelen in de modaliteitskeuze van reizigers. Daarnaast werd door van Wee & Annema (2009) het belang van een veranderende situatie geschetst, waarbij de modaliteitskeuze vaak wordt heroverwogen. Deze situatieverandering vindt voornamelijk plaats bij recent afgestudeerden, aangezien bij recent afgestudeerden na hun studie veel wisselingen plaatsvinden (onder andere geen gratis ov meer, en werken in plaats van studeren). Aangezien een veranderende situatie inhoudt dat veel recent afgestudeerden hun modaliteitskeuze heroverwegen, is diepgaand onderzoek naar de verschillende factoren die hierbij een rol spelen juist bij deze specifieke groep van belang.

3. Conceptueel model



Conceptueel model (figuur 1)

Het conceptueel model geeft de relaties weer tussen ervaringen die zijn opgedaan met verschillende modaliteiten in de studententijd, de invloed daarvan en vervolgens de uiteindelijke keuze die de recent afgestuurde heeft gemaakt. Waarbij de ervaringen in de studententijd onderzocht worden aan de hand van zowel economische als psychologische aspecten.

4 Methodologie

4.1 Methode van onderzoek

Het onderzoek richt zich zoals gezegd verder op het woonwerk-verkeer, omdat de modaliteitskeuze die hierin wordt gemaakt een keuze is op relatief lange termijn.

Dit onderzoek krijgt onder andere inzicht door te kijken of er verschillen in de beoordeling van het openbaar vervoer zijn tussen groepen recent afgestudeerden die blijvend gebruik van het ov maken en recent afgestudeerden die voor een andere modaliteit hebben gekozen voor woonwerk-verkeer (maar tijdens de studie wel met het openbaar reisden). De focus ligt in dit onderzoek op de achterliggende gedachten achter die keuzes.

In het onderzoek worden data verzameld door middel van diepte-interviews, om er zo achter te komen welke ervaringen zij hebben opgedaan met modaliteiten. Deze ervaringen zijn vaak heel persoonlijk en kunnen zeer verschillend zijn per individu. Diepte-interviews zijn daarom van belang om echt achter de beweegredenen te komen van de keuzes van de participanten (Steezman, 2016). Specifiek heeft een semi-gestructureerd interview de voorkeur boven andere onderzoeksmethoden omdat hierin een informele sfeer ontstaat waarbij de deelnemer makkelijk zijn of haar verhaal kan doen binnen het onderwerp, waarbij de participant kan aansturen op de onderwerpen die hij of zij het meest van belang vond om te vertellen (Longhurst, 2010). Daarbij is gekozen voor recent afgestudeerden die nu nog wel met het ov reizen (groep 1) en recent afgestudeerden die zijn overgestapt naar de auto (groep 2). In totaal zijn er 10 participanten geïnterviewd. Waarbij de participanten verschillende modaliteiten hadden gekozen na hun studententijd. Dit is zo geselecteerd om een breder beeld te krijgen van verschillende keuzes.

Tabel.1 Primaire vervoerswijze van participanten

Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6	Nr. 7	Nr. 8	Nr. 9	Nr. 10
Fiets	Auto	Auto	Fiets	OV	Fiets	Auto	OV	OV	Auto

Een overzicht van de participanten en de primaire vervoerswijze waarmee zij hun woonwerk verkeer afleggen.

4.2 Ethiek

De participanten zijn verzameld via het netwerk van de onderzoeker, daarbij rekening houdend met het feit dat de participanten voor de onderzoeker onbekenden moeten zijn (dus via via). Dit om de antwoorden van de participanten niet te beïnvloeden. Daarnaast is de onderzoeker een semi-insider

omdat de onderzoeker zelf ook geen studenten of meer bezit. Dit kan een voordeel zijn doordat de onderzoeker zich beter in kan leven met de participanten. Anderzijds kan dit een nadeel zijn doordat de onderzoeker bepaalde voorkeuren of anderzijds overtuigingen heeft die van invloed kunnen zijn op het interview.

Privacy gevoeligheden zijn altijd aanwezig bij interviews. Hiermee is rekening gehouden door de deelnemers voor te lichten over de data verzameling (opname) en hiervoor is ook toestemming gevraagd aan de participanten voorafgaand aan het interview. Vertrouwelijkheid werd hierbij gerespecteerd, hiervoor zijn de participanten geanonimiseerd in de resultaten. Alle participanten zijn met respect behandeld in kader van verantwoord ethisch gedrag.

4.3 Data verzameling

De dataverzameling is veelal gedaan bij mensen thuis of op kantoor. Dit zorgt voor een aangename sfeer waarin de participanten zich op hun gemak voelden. Ook was dit uit praktisch oogpunt handig omdat veel participanten een drukke agenda hebben. Het interview werd afgenomen met behulp van opname apparatuur (Iphone). Dit zorgt ervoor dat de onderzoeker de aandacht en de focus bij het interview houdt (Longhurst, 2010).

Door middel van het bespreken van hun dagelijkse bestemmingen, in zowel de studententijd als in de tijd na de studie, dachten participanten zo bewust na over de keuzes die zij maakten in zowel de studententijd als daarna. Vervolgens werd gevraagd in hoeverre die keuzes werden beïnvloed door de in het theoretisch kader benoemde factoren. Zo ontstond een compleet beeld van de keuze en de beweegredenen van de participant om voor een bepaalde modaliteit te kiezen.

Vervolgens is met de verkregen data getranscribeerd en gecodeerd aan de hand van kleurcodes. Dit is gedaan om overeenkomsten en tegenstellingen te vinden. Participanten gingen soms van hak op de tak waardoor antwoorden op de juiste vragen soms door elkaar liepen. Ook was soms lastig omdat participanten geheel individuele omstandigheden en factoren beschreven die leidde tot een keuze. Echter zijn die keuzes gecategoriseerd en is getracht samenhang te vinden tussen de antwoorden van de participanten.

De data zelf was over het algemeen goed verstaanbaar doordat bewust gekozen was voor een stille omgeving. Er vond echter wel een incident plaats waarbij het brandalarm afging tijdens het interview. Participanten vonden het daarnaast ook prettig dat de onderzoeker af reisde naar de door hun gekozen locatie. De meeste participanten gaven aan met veel plezier te hebben meegewerkt aan het onderzoek.

5 Resultaten

5.1 Ervaringen in het openbaar vervoer in de studententijd

In dit onderzoek is gekeken naar hoe de participanten het openbaar vervoer ervoeren in de studententijd. Dit is gedaan aan de hand van verschillende rationele factoren zoals prijs, snelheid, comfort etc. en sociale factoren zoals gewoonte, status etc.

- Prijs

De meeste studenten doen ook veel ervaring op met het openbaar vervoer in hun studententijd. Alle geïnterviewde participanten gaven aan gebruik te hebben gemaakt van het openbaar vervoer. Vaak met de reden dat andere modaliteiten simpelweg te duur zijn voor een student om te betalen en het OV gratis was. Prijs was dus een belangrijke factor in die beslissing. Zoals een participant aangaf over zijn reis van Groningen naar zijn ouders in Twente. *“ dat scheelde natuurlijk hartstikke veel kosten.”*(Nr. 3) Daarom maakte hij in zijn studententijd gebruik van de trein. Volgens Geurs & Van Wee (1997) is de prijselasticiteit hoog bij het openbaar vervoer, wat inhoudt dat de prijs van grote invloed is op het gebruik van het openbaar vervoer. Dit verklaart waarom studenten vaak met het openbaar vervoer reizen, simpelweg omdat het gratis is. Dit is een voorbeeld van een participant die er veel gebruik van maakte. *“ Ik had een week ov omdat ik, ik woonde in Amsterdam. En in een Amsterdam zijn dingen toch ietsje verder uit elkaar dan in Groningen. Dus je kan niet altijd alles met de fiets doen dus ik ging ook veel met de metro, veel met de trein. Daar gebruikte ik hem voor.”*(Nr. 8) De meerderheid van de participanten zei veel gebruik te hebben gemaakt van het openbaar vervoer. Echter was er één participant (Nr. 5) die aangaf weinig gebruik te hebben gemaakt van het OV. Dit verschil in frequentie valt te verklaren door de woonlocatie ten opzichte van ouders, studie en uitstapjes, niet ten aanzien van de prijs.

- Snelheid

Snelheid is één van de belangrijkste componenten in de keuze van een modaliteit. Bijna alle participanten hadden wel klachten over de snelheid van het openbaar vervoer naar kleinere plaatsen of minder makkelijk bereikbare plaatsen. Hierbij was vooral de aansluiting en de frequentie een probleem. Daarentegen werd de snelheid waarmee grotere plaatsen bereikt konden worden (veelal met de trein) genoemd als een positieve factor, daarbij is de centrale ligging van stations in de stad van belang. Eén van de participanten benoemde dit als volgt: *“ Dus de stad vind ik altijd wel goed bereikbaar, en juist, stel ik zou ergens in de stad moeten zijn zou ik met volle overtuiging met het ov gaan. Stel het is echt buiten de stad dan ben ik gewoon bijna verplicht op een gegeven moment als ik uit de trein stap dat ik dan echt ga inleveren qua tijd. Dat gevoel heb ik. Dus als je buiten de steden*

om moet gaan, zou ik voor de auto kiezen'' (Nr. 1) Hiermee zegt de participant dat eenmaal in een grote stad, de aansluitingen op regionaal vervoer vaak slecht zijn en zorgen voor een langere reistijd dan gewenst is. De meeste participanten hebben dan ook voornamelijk klachten over busvervoer en niet zozeer over de trein als het aankomt op snelheid van de reis.

De negatieve ervaringen in het busvervoer kwamen onder andere door de punctualiteit van bussen. Die is niet zo voorspelbaar als de trein. *“Dat is dan nog weleens vervelend dat ik dan 5 minuten voor tijd er netjes sta en dan is hij eigenlijk al weg. En daar kom je dan ook pas een kwartier later achter. Want je denkt o hij is te laat, en dan blijf je staan. Dat vond ik nog weleens vervelend aan bussen.”* (Nr. 4) Zoals een participant als voorbeeld stelde.

Daarnaast werden aansluitingen in het regionale vervoer soms als zeer slecht ervaren. *“Het werd wel vervelend als ik dan naar mijn ouders moest buiten de stad, in Vinkeveen, hemels breed is dat 15 tot 20 kilometer maar uiteindelijk doe je daar gewoon een 1 uur en een kwartier over om van Amsterdam naar Vinkeveen te komen.”* (Nr.8) Kortom kleine afstanden die veel tijd in beslag nemen met het openbaar vervoer worden als hinderlijk ervaren. Daarbij speelt ook nog de frequentie een rol. Bussen in landelijke gebieden rijden soms maar 1x per uur. Dit zorgde voor stress, en een sterk afhankelijkheidsgevoel bij de participanten. Eén van het omschreef het zelfs als een drama. *“als het precies goed liep kon ik het allemaal mooi halen, maar zodra ik iets vertraging had dan miste ik een aansluiting en dan moest ik een uur wachten in Borger. Dan moest ik vaak mijn moeder bellen, die wou mij dan wel even ophalen. Dat was wel jammer, drama eigenlijk.”* (Nr. 7)

De slechte verbindingen naar onbevolkte gebieden wordt onder andere door Wiersma et al.(2015) bevestigd. Zij stellen dat gebieden met een urbanisatiegraad van onder de 1500 adressen/km² in Nederland, niet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer in vergelijking met de auto.

- Comfort

Daarnaast speelt comfort een rol in de ervaring met het openbaar vervoer. Daarin kwamen wisselende ervaringen naar voren. Zo stellen meerdere respondenten dat het reizen in de trein comfortabel is. Als reden daarvoor wordt genoemd dat men andere dingen kan doen tijdens het reizen zoals bijvoorbeeld een boek lezen of studeren. Ook worden de stoelen geroemd waar je heerlijk in kan weg dommelen. *“Ik vond het ‘s ochtends wel heerlijk, ik kon er altijd wel lekker slapen, ik viel er gewoon in slaap ‘s ochtends.”* Dat was wel prima.”(Nr. 3) Zoals een participant het omschreef. Anderzijds omschreven de participanten ook nadelen aan de trein. Zoals volle treinen, waarbij je dus moet staan. Dit is voornamelijk het geval in spitsuren of andere drukke tijdstippen. Ook zijn treinen en bussen niet altijd even netjes, wat sommige participanten zagen als een negatief punt.

“Voornamelijk in spitsuren. Meestal wel een beetje overvol. Ligt er ook aan wat voor tijdstip je de trein neemt. En niet altijd super netjes onderhouden, nouja ook de prullenbakjes die overvol zitten, en kauwgom dat aan de bekleding zit.” (Nr. 2) Zei een participant over zijn ervaring in de trein. Dit zag hij als een negatieve ervaring aangezien hij erg gehecht is aan netheid. Dit stoorde hem dan ook.

De bus werd gezien als een minder comfortabel, waarbij gezegd moet worden dat de afstanden in de bus ook kleiner zijn. Daarnaast was ook een zit plek in de bus een groot probleem voor velen in hun studententijd. Vooral lijn 11 en lijn 15 naar het Zernike complex worden genoemd als te vol. Ook werd het lawaai van medepassagiers nog weleens als hinderlijk ervaren. Zowel in de bus als in de trein. Echter bevindt zich in de trein een stiltecoupé waardoor men dit probleem kon ontwijken. Positief is dan weer dat de respondenten droog en met weinig moeite qua inspanning op hun bestemming kwamen, en dat gratis met het studenten reisproduct. Een aantal van de participanten,

die in de stad Groningen woonden tijdens hun studententijd, gaven aan ook met de bus te gaan uit gewoonte, en uit het gemak om niet te hoeven fietsen. *“Ja gewoon uit laksigheid, of als het regende”* (Nr. 9) stelde een participant.

- Psychologisch

Gebruik maken van het OV werd gezien als normaal tijdens de studententijd. Dit werd bevestigd door meerdere participanten. *“het was niet meer dan logisch dat je met het ov ging.”* (Nr. 1) Een andere participant zag het ook als een gewoonte van hemzelf en zijn medestudenten om met het OV te gaan. *“Ja, jaa ik ken niet veel mensen van mijn opleiding die dan met de auto gingen. Verre van, waarom zou je? Het was gratis!”* (Nr. 2)

5.2 De keuze in modaliteit na de studententijd

De keuze in modaliteit verschilde heel erg binnen de groep van geïnterviewde participanten. De keuze voor een modaliteit is afhankelijk van de eerder genoemde factoren. Echter speelt de context van de participant hierin een grote rol.

- Prijs

Meerdere participanten gaven aan dat zij prijs van ondergeschikt belang vonden in de keuze voor een modaliteit. Vaak werd de prijs van een modaliteit bepaald door de context waarin de reis werd gemaakt. Zo gaf een participant aan dat hij zowel zakelijk als privé altijd met de auto gaat doordat zijn werk een lease auto ter beschikking stelde. Een andere participant deed altijd de zakelijke reizen met de trein doordat zijn werk een NS businesscard aanbood. *“voor het werk wel ja. Als ik naar afspraken moet, gister naar Eindhoven geweest, dan kan ik gewoon de businesscard meenemen en eerste klas met de trein.”* (Nr. 9) Andere participanten maakten juist wel een bewuste keuze ten aanzien van prijs. Eén van de participanten verwoorde dit als volgt over een trip naar Amsterdam: *“Omdat het parkeren heel erg lastig is daar en duur, dus dan kun je beter weer met de trein gaan en daar ben je ook wel zo, hoop ik als er geen vertragingen zijn enzo. Dan moet ik nog wel weer de metro nemen naar haar toe, en dan moet ik lopen. Het is wel een beetje uitzoeken hoe en wat precies. Maar dat heb ik er wel voor over.”* (Nr. 4) Een ander voorbeeld hiervan was dat parkeren lastig is op de werklocatie van één van de participanten. *“Voor het werkverkeer zou een auto niet praktisch zijn. Ik ga niet de parkeermeter elke dag 15 euro geven om mijn auto daar neer te zetten terwijl ik ook in 10 minuten /een kwartiertje ben ik op het werk met de fiets.”* (Nr. 6) Kortom de context waarin de reis wordt gemaakt is zeer bepalend voor de modaliteitskeuze van de recent afgestudeerde.

- snelheid

Opvallend was dat snelheid een belangrijke factor was in de huidige modaliteitskeuze waarbij de context van de reis van de participant centraal staat. Zo wonen 4 participanten in dezelfde stad (Groningen) als waar zij werken. Deze participanten gebruiken allemaal de fiets om naar hun werk te komen. Met als reden dat het simpelweg de efficiënte manier is om te reizen binnen de stad. Zij gaven aan dat een auto of het openbaar vervoer simpelweg niet kan concurreren qua reistijd binnen de stad.

De participanten die aangaven met de auto te gaan hadden vaak een werklocatie buiten de stad. Sommige van hen moesten zelfs meerdere locaties op een dag bezoeken. De vrijheid die de auto dan

geeft in zo'n situatie werd dan geroemd. Het kunnen gaan en staan waar je wil zonder afhankelijk te zijn van bus tijden, trein tijden, vertraging etc. In alle gevallen kon het openbaar vervoer volgens de participanten ook niet concurreren met de auto ten aanzien van reistijd. Anderen hadden meerdere redenen, zoals bijvoorbeeld 's ochtends vroeg weg moeten. *"Ik begin weleens om 7 uur, en dan moet ik heel vroeg met de trein. Ik denk dat dat wel een nadeel is. En ik weet nooit hoe laat ik vrij ben, want ja ik heb een leidinggevende functie, dus soms loopt het even uit. Ik kan niet alla minuut zeggen van, ik ben vrij ik ga weg."* (Nr. 7) Daarnaast had deze participant ook te maken met verplichtingen 's nachts waardoor hij wel een auto moest hebben om naar zijn werk te gaan. *"Het is ook gewoon het gemak dat ik even in de auto kan stappen, en dan altijd of heen kan of 's nachts het alarm afgaat dan zou ik ook heen moeten. Dus ben sowieso eigenlijk wel verplicht om een auto te hebben."* (Nr. 7) Een andere participant gaf aan een lease auto te hebben van de zaak om meerdere locaties op een dag te bezoeken. Hij werd als het ware gedwongen door zijn werk om met de auto te gaan.

- Comfort

Het comfort in traditionele zin was bij de meeste participanten niet van belang in hun modaliteitskeuze. Zij gaven aan dat de snelheid van de reis de doorslaggevende factor voor hen is. Daarnaast spelen het gemak van een modaliteit en de hoeveelheid onafhankelijkheid die hen dat geeft een veel grotere keuze. Een participant verwoorde dit als volgt: *"Met de auto ben je gewoon niet afhankelijk van iets anders."* (Nr. 2) Hij zegt daarmee dat het OV vele onzekere factoren biedt die de auto niet heeft zoals vertrektijden, drukte etc. Dit was voor de participant het ultieme gevoel van comfort.

- Psychologisch

Hierin benoemden de participanten verschillende redenen die bijdroegen aan hun vervoerwijze. Zo gaf één van de participanten aan dat hij het ook als hobby zag om met de auto te gaan. *"kijk, ik moet zeggen uhm ja ik ben zelf best wel een autoliefhebber, ik rij graag auto, ik zit zelf ook graag achter het stuur zeg maar, dus wat dat betreft gaat mijn voorkeur ook veel meer uit na autorijden."* Een andere participant gaf aan serieuzer genomen te worden met haar eigen bedrijf door het hebben van een representatieve auto. *"nja dat helpt dus wel om dan iets serieuzer genomen te worden. Zo zijn er altijd van die kleine dingetjes die je dan kan doen. En ik merk wel dat een auto inderdaad, zo'n auto helpt."* (Nr. 3) Andere participanten maakten juist bewust gebruik van het openbaar vervoer om het milieu te sparen. Veel participanten handelden ook uit gewoonte. Zij kozen dezelfde modaliteit in dezelfde context. Bijvoorbeeld voor woonwerk verkeer de auto, maar als de participant dan naar Schiphol moest, nam hij altijd de trein.

5.3 De invloed van ervaringen met het openbaar vervoer in de studententijd ten aanzien van de keuze na de studententijd.

Alle participanten gaven verschillende redenen voor hun keuze in modaliteit. Dit kan zowel praktisch zijn, als comfortabel maar ook prijstechnisch. Echter zijn de ervaringen met het openbaar vervoer in de studententijd wel degelijk meegenomen in de keuze voor een modaliteit na de studententijd. Dit is per participant zeer verschillend van invloed geweest gezien de verschillende contexten waarin de participanten zich bevinden.

- Negatief ov > Keuze voor de auto

Een aantal participanten had vooral negatieve ervaringen in het openbaar vervoer. Eén van de participanten maakte mede daardoor de keuze voor de auto. *“ ja denk ik wel ja. Vooral in mijn schooltijd, dat ik vaak de bus miste, en vaak opgehaald moest worden. Ik denk dat dat wel maakt dat ik nu vaker met de auto ga.”* (Nr. 7) Dit was ook het geval voor participant Nr. 2. Zij kozen heel bewust voor de auto als gevolg van negatieve ervaringen in het ov.

- Positief ov > Keuze voor de auto (nu negatief over ov Nr. 10)

Ook waren er participanten (Nr. 3 en Nr. 5) die wel positief was over het openbaar vervoer maar toch voor de auto koos. *“ Ik heb mij er nooit aan geërgerd aan het ov, alleen toen ik een keer naar Amsterdam ging was er geen airco in de trein maar goed. Zoals ik al zei is de reis van deur tot deur vaak sneller voor mijn gevoel met de auto en voor mij is dat ook de doorslaggevende factor.”* (Nr. 5) Deze participant maakte de uiteindelijke keuze voor een modaliteit op basis van gevoel en niet zozeer op rationele factoren. Juist dat gevoel over verschillende modaliteiten kan door ervaringen, in de studententijd met het openbaar vervoer, beïnvloedt worden.

Een andere participant had juist een positiever beeld van het openbaar vervoer dan dat het in werkelijkheid nu voor haar was. *“ ik heb afgelopen zomer een ongelukje gehad met de auto, toen was ik de auto een weekje kwijt, ik kon mij echt niet meer voorstellen dat ik het altijd oké vond om van Delfzijl naar Groningen te reizen met het ov.”* (Nr. 10) Zij ondervond dus dat haar positieve beeld van het openbaar vervoer niet meer klopte.

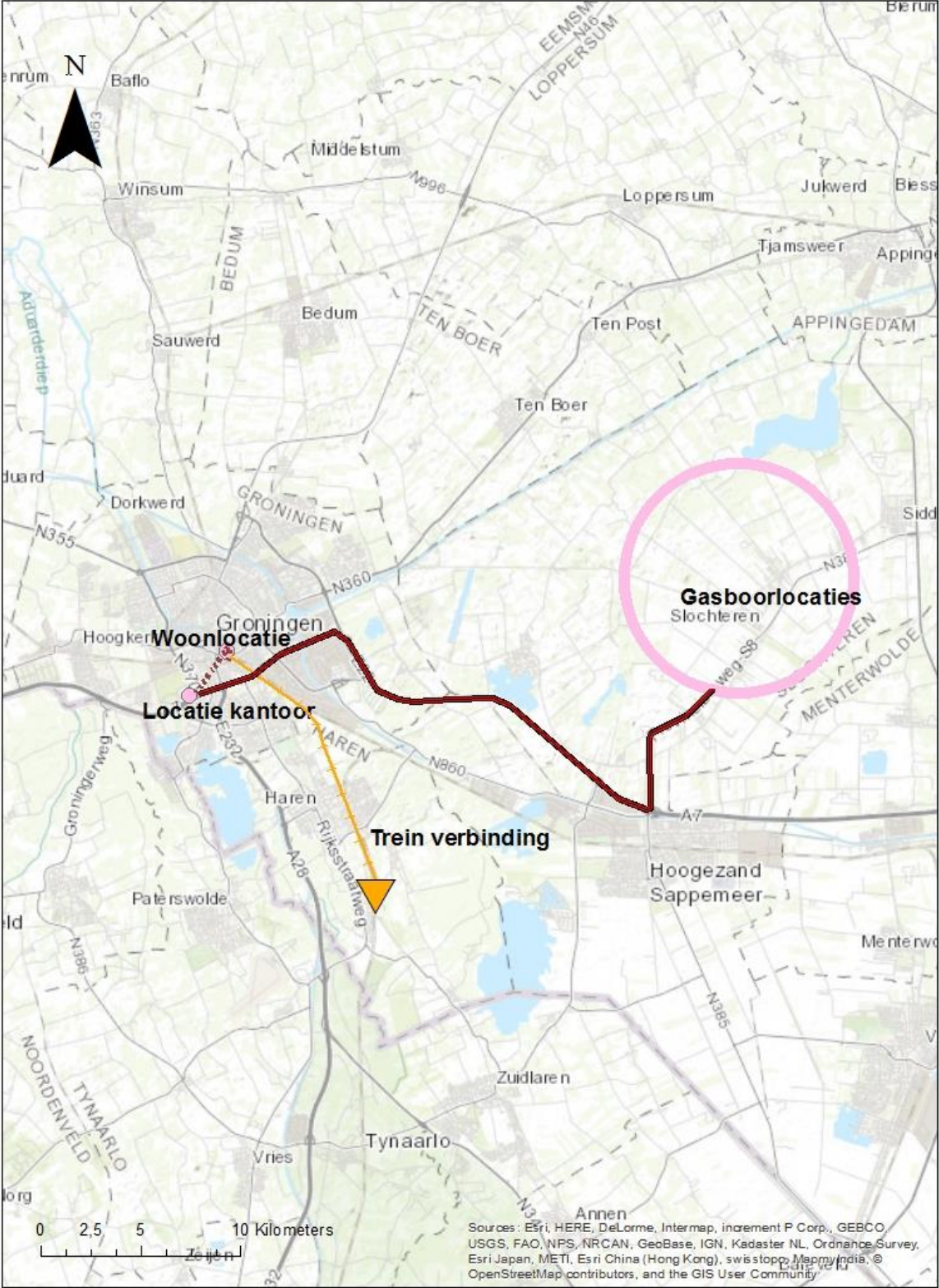
- Positief ov > Keuze voor het ov

Aan de andere kant waren er ook positieve ervaringen opgedaan met het openbaar vervoer. *“Ja opzich wel want het was wel een fijne ervaring, ben ik nog steeds af en toe wel geneigd om de bus te pakken. Als ik bijvoorbeeld in mijn studententijd niet vaak de bus had genomen dan had het voor mij wel, dan heb je minder ervaring mee ofzo, dan neem je ook minder snel de bus als je ergens naar toe moet denk ik. Maar ben in mijn studententijd al zo vaak met de bus geweest dan denk ik nu van jaaa je weet al precies hoe het werkt. Ik weet waar ik aan toe ben.”* (Nr. 4) Dit is een voorbeeld van een participant die door de ervaringen in de studententijd met het openbaar vervoer vertrouwd is geraakt met het nemen van de bus, waardoor ze die daadwerkelijk nog weleens neemt.

- Positief/Negatief ov > keuze context afhankelijk

De meerderheid van de participanten (Nr. 1, Nr. 6, Nr. 8 en Nr. 9) hadden wisselende ervaringen met het openbaar vervoer in de studententijd maar maakten hun huidige keuze op gebied van modaliteit op basis van wat op dat moment het meest praktische was. Dit is vaak context afhankelijk. Hieronder geeft kaart 1. weer welke modaliteit participant 1 gebruikt in verschillende contexten met betrekking op zijn werk gerelateerde reizen. Naar kantoor gaat de participant op de fiets omdat het de snelste manier van reizen is. (Stippellijn) Vervolgens gebruikt de participant de auto om naar gaslocaties te komen vanaf zijn kantoor vanwege de moeilijke bereikbaarheid van deze locaties. (donkerbruine route) Voor ritten naar de Randstad gebruikte de participant het OV omdat hij hiervoor gebruik maakt van een NS Businesscard. (Gele lijn, trein) De participant maakte zijn keuze puur uit praktische overwegingen met betrekking tot de context van de reis.

Kaart.1 Context van werk gerelateerde reizen gemaakt door participant Nr. 1



Over het algemeen hebben ervaringen die zijn opgedaan in de studententijd met het openbaar vervoer invloed gehad op de latere keuze in modaliteit van de recent afgestuurde. Echter zijn er veel meer factoren die van belang zijn in een keuze voor een modaliteit. Voornamelijk de context van de reis is hierin de belangrijkste overweging voor bijna alle participanten.

6 Conclusie

Alle participanten hebben ervaring opgedaan met het openbaar vervoer in hun studententijd. Bijna alle participanten reisden met het openbaar vervoer omdat het in de studiefase de goedkoopste manier van reizen was. De prijs was dus de doorslaggevende factor om voor het OV te kiezen. Dit wordt bevestigd door Geurs & Van Wee (1997); zij stellen dat de vraag naar OV zal stijgen als de prijs daarvan daalt. Ervaringen in het openbaar vervoer waren daarbij heel verschillend per participant. De participanten benoemden verschillende factoren zoals comfort, snelheid, gewoonte en gemak. Verreweg de meeste respondenten vinden de snelheid het belangrijkste factor in de beoordeling van het ov, wat ook benoemd wordt door Small (1992). Daarnaast gaf een participant aan dat hij gewend was op een bepaalde manier te reizen in zijn studententijd. Hieruit blijkt de grote rol van gewoontegedrag van reizigers wat door van Wee & Annema (2009) is benoemd.

Snelheid is voor de meeste participanten de doorslaggevende factor om te kiezen voor een modaliteit in hun huidige situatie (Small, 1992). Prijs is daarentegen een minder belangrijke factor, dit wordt bevestigd door Van Wee & Annema (2009), want zij stellen dat naarmate het inkomen stijgt het gebruik van lokaal ov omlaag gaat. Dit wordt bevestigd door de keuze voor de auto door veel participanten. Daarnaast is de perceptie van het ov soms aangetast door bijvoorbeeld een andere modaliteit te kiezen na de studententijd. Dit gebeurt vaak in negatieve zin zoals Berveling e.a., (2009) bevestigen.

Ook kwam naar voren dat sociale norm een rol kan spelen in de keuze voor modaliteit. Zo was er een participant die kiest voor de auto omdat het representatiever was voor haar bedrijf. Hieruit blijkt dat de door Steg en Vlek (2001) benoemde sociale status van een bepaalde modaliteit inderdaad een rol speelt in de modaliteitskeuze.

Echter kwam de door Gallarzo & Saura (2006) en Van Acker, Van Wee & Witlox (2010) benoemde loyaliteit aan een bepaalde modaliteit waarmee met positievere ervaringen heeft niet persé naar voren in dit onderzoek. Zo zijn er een aantal participanten die positief waren over het ov in de studententijd maar die dan toch voor de auto kiezen.

De belangrijkste factor die naar voren is gekomen is dat context van enorm belang is in de keuze voor een modaliteit. Daarbij is de context vaak onder invloed van bovengenoemde factoren.

Wel kan er gesteld worden dat die ervaringen met ov in de studietijd hebben bijgedragen aan de beeldvorming van het openbaar vervoer ten opzichte van andere modaliteiten. Hoe groot de invloed van de ervaringen in de studententijd daadwerkelijk zijn geweest is moeilijk vast te stellen gezien het verschil in context per participant. In dit kwalitatieve onderzoek zijn slechts 10 participanten geïnterviewd. Om een beter beeld te krijgen van de invloed van ervaringen in de studententijd die zijn gedaan met het openbaar vervoer, zal men meer participanten nodig hebben in een kwalitatief onderzoek. Daarbij geeft dit onderzoek wel aan dat er een verband is. De gratis ov-kaart voor

studenten staat met enige regelmaat ter discussie bij beleidsmakers. Dit onderzoek kan een aanleiding zijn om de ervaring met het openbaar vervoer te optimaliseren, zodat toekomstige gebruik makers van de gratis ov-kaart een beter beeld krijgen van het openbaar vervoer. Met als doel dat ex-gebruikers van de gratis ov-kaart ook na hun studententijd kiezen voor het openbaar vervoer.

7 Reflectie

Het onderzoek kwam wat moeizaam op gang, voornamelijk aangezien het lastig was om het theoretisch kader scherp af te bakenen. De focus lag achteraf gezien teveel op een opsomming van economische en psychologische aspecten die meespelen in de modaliteitskeuze van recent afgestudeerden, waardoor de samenhang enigszins ontbrak.

De resultaten uit dit onderzoek kunnen niet als leidend worden beschouwd in de modaliteitskeuze van recent afgestudeerden in het algemeen, aangezien er slechts een kleine *sample* is onderzocht. Er is echter een bewuste keuze gemaakt voor een kwalitatief onderzoek, aangezien de beweegredenen achter de modaliteitskeuze en de verschillende factoren die daarin meespelen belangrijk zijn, waarmee modaliteitsgedrag gericht aangestuurd kan worden. De keuze voor kwalitatief onderzoek zorgde er echter voor dat er geen eenduidig antwoord kon worden geformuleerd op de in dit onderzoek gestelde hoofdvraag.

Qua interviews was een verbeterpunt dat bij enkele interviews soms te lang over randzaken werd gesproken, of dat er te lang op een bepaald punt werd ingegaan. Ook was het bij de eerste interviews voor de onderzoeker ietwat aftasten, mede door de relatieve onervarenheid met het afnemen van interviews. De tijdens dit onderzoek opgedane ervaringen met het afnemen van interviews zijn dan ook nuttig voor toekomstig onderzoek.

8 Referenties

- andredevos. (2016). *ovm-studentenkaart*. [online] Available at: <http://www.andredevos.nl/archief/bestanden/ovm-studentenkaartpdf.pdf> [Accessed 3 Oct. 2016].
- Ajzen, I. and Madden, T. (1986). Prediction of goal-directed behavior: Attitudes, intentions, and perceived behavioral control. *Journal of Experimental Social Psychology*, 22(5), pp.453-474.
- Berveling, J., P. Bakker, L. Harms & E. van der Werff (2009) *Imago en openbaar vervoer*, Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Gallarza, M. & Gil Saura, I. (2006). Value dimensions, perceived value, satisfaction and loyalty: an investigation of university students' travel behaviour. *Tourism Management*, 27(3), pp.437-452.
- Nederlandse Spoorwegen. (2016). *Klaar met studeren? | Uitgelicht | NS*. [online] Available at: <http://www.ns.nl/uitgelicht/studenten> [Accessed 1 Oct. 2016].
- Small, K.A. (1992) *Urban transport economics*, Chur: Harwood publishers.
- Wee, G. & Annema, J. (2009). *Verkeer en vervoer in hoofdlijnen*. Bussum: Coutinho.
- Sheth, J., Newman, B. & Gross, B. (1991). Why we buy what we buy: A theory of consumption values. *Journal of Business Research*, 22(2), pp.159-170.
- Perugini, M. & Conner, M. (2000). Predicting and understanding behavioral volitions: the interplay between goals and behaviors. *European Journal of Social Psychology*, 30(5), pp.705-731.
- Steg, L., Vlek, C. & Slotegraaf, G. (2001). Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4(3), pp.151-169.
- Steg, L. & Tertoolen, G. (1999). Sustainable Transport Policy: The Contribution from Behavioural Scientists. *Public Money and Management*, 19(1), pp.63-69.
- STEG, L. (2003). *Can public transport compete with the private car?*. IATSS Research, 27(2), pp.27-35.
- Geurs, K.T. & van Wee, G.P. (1997). Effecten van prijsbeleid op verkeer en vervoer, RIVM rapport, Bilthoven, Rijksinstituut voor volksgezondheid en milieu.
- Wiersma, J., Bertolin, L. and Straatemeier, T. (2015). How does the spatial context shape conditions for car dependency? An analysis of the differences between and within regions in the Netherlands. *Journal of Transport and Land Use*, 19 (3), pp. 35–55. V
- Stegman, S.C. (2016) Brains on Bikes. Een onderzoek naar de invloed van reiskosten op het mobiliteitsgedrag van studenten en de mogelijkheden van de OV-fiets als alternatief voor het regionale openbaar vervoer. *Universiteit Utrecht*
- Longhurst, R. (2010). Semi-structured Interviews and Focus Groups. In Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (Red.) *Key methods in geography* (p. 103-115). Londen: SAGE Publications
- Van Acker, V., Van Wee, B. and Witlox, F. (2010). When Transport Geography Meets Social Psychology: Toward a Conceptual Model of Travel Behaviour. *Transport Reviews*, 30(2), pp.219-240.

9 Bijlage

8.1 Interviewguide

Vragenlijst semi-gestructureerde interviews

Introductie

Ik ben Jeroen van Oudheusden, student bachelor Sociale geografie & planologie. Voor mijn scriptie doe ik onderzoek naar de keuze in modaliteit (vervoerswijze) die iemand doet nadat diegene de ov-studentenkaart (gratis ov) kwijt is geraakt. Daarin zal ik vragen naar bepaalde kwaliteiten die de verschillende modaliteiten kunnen bezitten.

Daarna zal ik de volgende punten behandelen:

- Confidentialiteit
- Anonimiteit
- Verwachte tijdsduur interview
- Toestemming opname interview
- Toestemmingsformulier tekenen
- Vragen

Algemeen

- Welk werk doet u?
- Reist u veel voor uw werk?
- Hoe reist u?

Ervaringen in het ov met de studentenov-kaart (gratis OV)

- snelheid

Wat vindt u van de aansluitingen in het ov?

Voor uw gevoel, hoe tevreden bent u over de punctualiteit van het openbaar vervoer?

Hoe verhoudt de reistijd met het OV zich tegenover andere modaliteiten zoals bijvoorbeeld de auto of de fiets voor uw gevoel?

- Comfort

Ervaart u het ov als comfortabel?

Is het ov een fijne plek om te werken?

Vindt u het ov ontspannen om mee te reizen?

Ervaart u het ov als betrouwbaar?

- Psychologische ervaringen

Had u de gewoonte om met het OV te gaan tijdens uw studie met de ov-studentenkaart?

Waarom wel, Waarom niet? Andere modaliteiten?

Voor uw gevoel, hoe is dan de hoeveelheid moeite om met het OV te reizen?

Waarom dan?

Welk Imago had het OV volgens u in de studententijd?

Welke ervaringen waren belangrijk om tot een waarde over het ov te komen?

- Welke aspecten vond u het belangrijkste met het reizen met het OV? (dit kan zijn prijs, betrouwbaarheid, etc? zie voorgaande vragen)
- Waarom vindt u dit belangrijk?
- Ervaart u reizen met het openbaar vervoer als prettig?
- Ja/Nee, Waarom?

De keuze voor de modaliteit na het aflopen van de ov-kaart.

- OV- gebruik wel of niet?
- **Ervaringen met gekozen modaliteit**
- Prijs

Wat vindt u van de prijs die u betaald voor uw huidige modaliteit? (kan dus auto zijn maar ook ov of fiets, etc)

Waarom?

Betaald de werkgever mee aan uw mobiliteit?

- snelheid

Wat vindt u van de reistijd met uw huidige modaliteit?

Voor uw gevoel, hoe tevreden bent u over de punctualiteit van uw modaliteit?

Hoe verhoudt de reistijd met het OV zich tegenover uw gekozen modaliteit? (Andersom als de gekozen modaliteit OV is.)

- Comfort

Ervaart u modaliteit als comfortabel?

Is uw modaliteit een fijne plek om te werken?

Vindt u uw modaliteit ontspannen om mee te reizen?

Ervaart u uw modaliteit als betrouwbaar?

- Psychologische aspecten

- Is uw modaliteitskeuze voortgekomen uit een gewoonte? Ging u bijvoorbeeld

Vaker met de gekozen modaliteit?

Is voor uw gevoel de gekozen modaliteit, veel moeite om mee te reizen?

Waarom wel/niet?

Speelt imago voor uw gevoel een rol in de gekozen modaliteit? (komt bijvoorbeeld iedereen in de auto naar werk of is juist de fiets gewoon?)

Vindt u het milieu een belangrijke factor in het kiezen van een modaliteit?

- Welke kwaliteitsaspecten spelen een belangrijke rol? (zie bovenstaande)
- Welke kwaliteitsaspecten spelen geen/mindere mate een rol? (zie bovenstaande)
- Achtergrond info (werk, veel reizen?, locatie werk?, Lease auto?, OV-kaart van de zaak? Kilometervergoeding? Andere modaliteitsvergoeding (bvb elektrische fiets?)

Welke ervaringen opgedaan in het ov met de ov-kaart, zijn van invloed geweest?

- Hebt u na uw studententijd en het aflopen van het gratis ov, gebruik gemaakt van het ov?

Waarom wel/ waarom niet?

- In hoeverre speelt prijs een rol in het gebruik van het OV? Gezien het feit dat het gratis was in de studententijd?

- We hebben verschillende aspecten behandeld (prijs, comfort, etc.) hebben die de doorslag gegeven om een andere modaliteit te kiezen of juist geleid tot een keuze voor het OV? En in hoeverre dan? Waarom?
- Bent u tevreden met uw huidige modaliteit?

Afsluiting

- Respondent bedanken voor de medewerking.
- Ruimte voor vragen aan de onderzoeker