

# A parent's perspective on neighbourhood safety:

How the built environment influence parents social  
safety perception

Koen Bruinsma  
Supervisor: prof. dr. F. Niekerk  
Pre-Master Spatial Planning and Design  
11, July 2021



# **A parent's perspective on neighbourhood safety:**

How the built environment influence parent's social safety perception

Student	Koen Bruinsma S2655616
Date	July 11th, 2021
University	University of Groningen
Faculty	Faculty of Spatial Sciences
Program	Pre-Master Spatial Planning and Design
Supervisor	dr. F. Niekerk.

## Abstract

The rapid urbanization of children's environment leads to a decrease in the physical activity of children. This changing environment is linked to increasing levels of obesity among children. Research shows that children's physical activity is strongly correlated with their independent mobility. Parents play an important role in determining the extent of the independent mobility of their children. To limit further decline in children's independent mobility it is vital to get a better understanding of the role the built environment plays in parental decision making regarding children's independent mobility. This research aims to determine what the role is of various aspects of the built environment on four aspects of social safety perception of parents. In this context, social safety perception is defined as the cumulation of traffic safety perception, crime safety perception, social cohesion and social connection.

To test the hypothesis that traffic safety perception is the most important factor influencing parental decision making on children's independent mobility, online surveys are distributed among residents of neighbourhood. Nine semi-structured interviews are taken from parents living in de Wijert. In the survey, respondents are asked to indicate an area where they would not let their child go independently, and subsequently asked to give their opinion on a set of theorems. This research uses latent content analysis to analyse the interviews. The results show that streets and traffic situations are the primary concern of parents regarding the independent mobility of their children. On this basis, future policies should take into account the parental perception of traffic when designing child friendly neighborhoods.

# Table of contents

<b>Abstract</b>	<b>1</b>
<b>Table of contents</b>	<b>2</b>
<b>Introduction</b>	<b>4</b>
1.1 Background	4
1.2 Research Problem	5
<b>1.3 Research outline</b>	<b>6</b>
<b>2. Theoretical Framework</b>	<b>7</b>
2.1 Child-inclusive spatial planning	7
2.2 Children's independent mobility	7
2.3 Parental social safety perception	7
2.4 Areas of concern	8
2.5 Areas of comfort	8
2.6 Conceptual model	8
<b>3. Methodology</b>	<b>10</b>
3.1 Research design	11
3.2 Research area	12
3.3 Academic literature review	12
3.4 Quantitative cross-sectional survey	13
3.4.1 Questionnaire design	13
3.4.2 Recruitment strategy	15
3.5 Qualitative content analysis	15
3.5.1 Latent content analysis	16
3.6 Ethical considerations	17
<b>4. Results</b>	<b>18</b>
4.1 What parents designate as areas of concern and comfort	18
4.1.1 Areas of concern	18
4.1.2 Areas of comfort	19
4.1.3 Reflection	21
4.2 Why parents designate areas of concern and comfort	21
4.2.1 Traffic safety	23
4.2.2 Crime safety	24
4.2.3 Social Cohesion	25
4.2.4 Social Connection	25
4.2.5 Child's capabilities	26
4.2.3 Reflection	26

4.3 What parents see as possible policy improvements	27
4.3.3 Reflection	28
<b>5. Conclusion</b>	<b>29</b>
<b>6. Discussion</b>	<b>30</b>
<b>7. Reference</b>	<b>31</b>
<b>8. Appendices</b>	<b>35</b>
Appendix A	35
Appendix B	36
Appendix C	37
Appendix D	39
Appendix E	40
Appendix F	41
Appendix G	42
Appendix H	43
Appendix I	56
Appendix J	83

## List of figures

<b>Figure 1.1.</b> Overview location de Wijert, Groningen	6
<b>Figure 1.2.</b> Visual representation of research outline	7
<b>Figure 2.1.</b> Conceptual model	10
<b>Figure 3.1.</b> Data analysis process	12
<b>Figure 3.2.</b> Questionnaire design	15
<b>Figure 3.3.</b> Survey participant recruitment strategies	16
<b>Figure 3.4.</b> Latent content analysis	17
<b>Figure 4.1.</b> Indicated areas of concern	19
<b>Figure 4.2.</b> Map indicated areas of concern	20
<b>Figure 4.3.</b> Indicated areas of comfort	21
<b>Figure 4.4.</b> Map indicated areas of comfort	21
<b>Figure 4.4.</b> Results descriptive analysis survey	23
<b>Figure 4.5.</b> Results latent content analysis	23

## List of tables

<b>Table 3.1.</b> Overview research questions and corresponding methodology	11
<b>Table 3.2.</b> Comparison de Wijert and Dutch average	13
<b>Table 3.3.</b> Coding list	18
<b>Table 4.1.</b> Indicated possible policy improvements	28

# 1. Introduction

## 1.1 Background

Currently, the world is facing increasing urbanization, this is especially true for families with children. Due to the growing attraction of cities to young families urban environments are becoming the principal context in which new generations of children grow up and develop. According to the UN it is estimated that by 2025 60% of children will live in cities and 70% in 2050 (UNICEF, 2021).

From previous studies it is clear that the increasing urbanization of the built environment in which children grow up partly explains the increase in child obesity seen in the last decades (Ferguson et al., 2013). Ferguson et al., (2013) e.g. states that increased traffic in the built environment reduces the amount of social interaction and physical activities undertaken by children.

The level of physical activity is strongly linked to the concept of Children's Independent Mobility, henceforth CIM. CIM is defined as "the freedom of children to travel around their neighborhood or city without adult supervision" (Marzi et al., 2018). Besides the association between CIM and physical activity, higher levels of CIM are also correlated with improved cognitive and motor development.

However, over the last decades the CIM has dropped significantly among children (Brogogni and Agosti, 2021). This is linked to certain changes in the physical and social environment due to increased urbanization, e.g., more car traffic and fewer playgrounds (Marzi et al., 2018).

The current focus of academic research is on the use of quantitative data to correlate aspects of the built environment and CIM. Previous academic literature uses the "5Ds": density, design, diversity, distance and destination accessibility (Sharmin and Kamruzzaman, 2017). Furthermore, the indicators traffic and to a lesser extent crime safety are often included in the socio-ecological models used to study CIM (Marzi et al., 2018). An important aspect of the social environment of children are their parents. Therefore, the role of parents in CIM is a focus point in various studies (Rothman et al., 2015). The role of parents in the socio-ecological model is described as "gatekeepers" between environment and children (Loon and Frank, 2011).

Despite the increasing interests in the role of the built environment on CIM and parental safety perception, there is a lack of knowledge regarding the influence spatial aspects in a neighbourhood influence parental social safety perceptions. More extensive research is conducted to correlate parental social safety perceptions of a neighbourhood to CIM. But this is primarily applied to a general relationship, what is missing is the specific inclusion of locations which impact parental decision making on CIM. Although Lin et al., (2017) takes neighbourhood places of concern into consideration, they do not link the neighbourhood places of concern to parental social safety perception. In order to improve the child friendliness of our expanding urban built environments, it is necessary to further our understanding of the relationship between various aspects of the built environment and parental social safety perceptions.



## 1.2 Research Problem

The decline of CIM and the increasing urbanization of children's built environment, threatens to undermine the physical, social and cognitive development of children living in urban environments (Evers et al., 2014). To limit further decline of the child friendliness of neighbourhoods, knowledge on the link between the built environment and parental social safety perception is required. The aim of this research is to uncover how various spatial aspects of a neighbourhood influence parental social safety perception in the Wijert. Accordingly, this research is a contribution to the understanding of CIM and child inclusive spatial planning, and provides insight into the role of various spatial aspects in parental social safety perception. The underlying goal of this research is to advise policy makers and spatial planners on how to take the social safety perception of parents into account to make more child-friendly environments. Within this research, focus is placed on the neighbourhood de Wijert in Groningen (figure 1.1.).



Figure 1.1. Overview location de Wijert, Groningen (© OpenStreetMap, 2021)

The following main research question is formulated:

*How do neighborhood spatial aspects influence parent's social safety perception regarding their children's independent mobility in de Wijert, Groningen of children aged 6 till 10?*



In order to formulate an answer on the main research question, the following sub questions are formulated:

1. *Why is parental social safety perception and children's independent mobility relevant for child-inclusive spatial planning?*
2. *What are common areas of concern and areas of comfort for parents with regards to their children's independent mobility?*
3. *What are the main reasons for parents to designate a location an area of concern or an area of comfort?*
4. *What are policies that can be implemented to improve children's independent mobility through parental social safety perception in de Wijert?*

### 1.3 Research outline

See diagram 1.2. for the research outline (see Appendix A, for an in depth overview of the research outline).

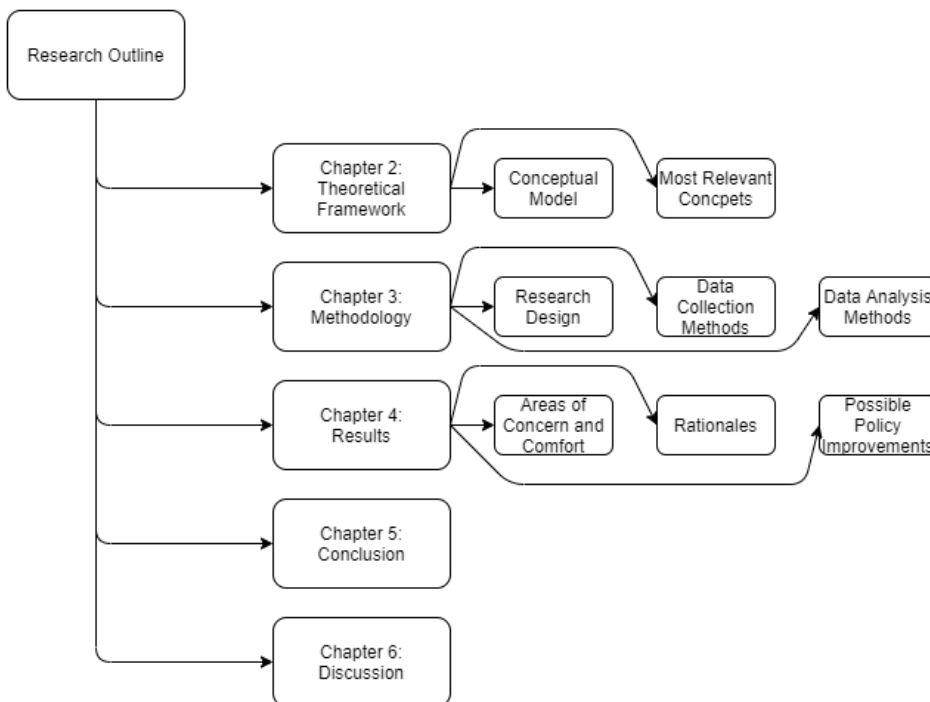


Figure 1.2. Visual representation of research outline

## 2. Theoretical Framework

This chapter defines the most relevant theories and concepts. Furthermore, this chapter answers sub-question 1 “*Why is parental social safety perception and children’s independent mobility relevant for child-inclusive spatial planning?*”. Finally, the conceptual model, indicating the relationship between the most relevant concepts, is modeled through a visual representation.

### 2.1 Child-inclusive spatial planning

Planning for children is not a novel concept. UNICEF has been promoting initiatives aimed at developing frameworks best practices for child inclusive spatial planning, such as the “Mayor Defender of Children”, and “Child Friendly Cities” (UNICEF, 2017), since the second half of the 1940s. Although the concept of child inclusive spatial planning is around for some time, what constitutes child friendliness is up for debate. This research builds on the theory developed by Marketta Kyttä. Kyttä (2004) proposes two indicators of the child friendliness of the built environment. First of all, “diversity of environmental resources”, i.e. access to a variety of activities. And secondly, “access to play and exploration”. Because this research focuses on the nexus between the built environment, parental social safety perception and CIM, the second indicator is of particular importance.

### 2.2 Children’s independent mobility

Independent mobility is an important indicator of a child’s physical activity, and is key for a child’s healthy development. As stated before, CIM is defined as “the freedom of children to travel around their neighborhood or city without adult supervision” (Marzi et al., 2018). The independent character of CIM emphasises the importance of independence for the physical, cognitive and social development of children (Mackett et al., 2005). Independence enables children to experience problem solving on their own.

Each child’s mobility license, i.e. their permit to independently engage in activities (Kyttä, 2004), is different. As children get older their capabilities to act independently grow and so does their parent’s trust. However the most important variable in CIM is the opinion of the parents (Marzi et al., 2018). In the Netherlands the average age of children to make their first steps in independent mobility is around the age of 6 (GGD Hollands Midden, 2018).

The role of the built environment in CIM is an emerging field of literature, but studies show that there is a significant correlation between CIM and the 5 D’s (Ding et al., 2011; Giles-Corti et al., 2011; Oliver et al., 2014). However, knowledge on the role of the built environment on parental social safety perception is still limited.

### 2.3 Parental social safety perception

As mentioned before a number of causes have been put forward to explain the decrease in CIM. Most of them have focused on the 5D’s (density, design, diversity, distance and destination accessibility) of the built environment. Recent qualitative studies also show parental safety concerns as an underlying cause of the decrease in CIM (Jago et al., 2009). O’Connor and

Brown (2013) state that parental safety concerns and its influence on CIM are a result of a complex relationship between individual, social and environmental factors. Two factors are in the spotlight: crime safety and traffic safety (Lin et al., 2017). Parental perception of crime safety and traffic safety are significantly correlated to CIM (Jago et al., 2019; Tung et al., 2016)

This research uses the concept of parental social safety perception as defined by Lin et al., (2017). According to Lin et al. (2017), parental social safety perception consists of parental perception of crime safety and traffic safety to which social cohesion and social connection are added. Neighborhood social cohesion is defined as “the degree of trust, familiarity and mutual support that exists among people living within defined geographic boundaries.”. Neighbourhood social connection is defined as “the degree of connections between the adults and children living in the same neighbourhood”, i.e. the intergenerational closeness and connection within a neighbourhood. Therefore, this research defines parental social safety perception as consisting of parental perception on crime safety, traffic safety, social cohesion and social connection.

## 2.4 Areas of concern

This research focuses on the nexus between spatial aspects in the neighbourhood and the social safety perception of parents with regards to their children’s CIM. In order to research the influence of various spatial aspects on parental social safety perception in both the qualitative interviews and the quantitative survey parents are asked to indicate a location where they would not allow their child to go independently. As part of the analysis of both the interview and the survey the locations indicated by parents are coded into various categories. These coded categories are what this research defines as areas of concern.

## 2.5 Areas of comfort

Similar to the areas of concern mentioned above, in both the interviews and survey parents are asked to indicate a location where they felt like they would let their child go independently. In the analysis of the interviews and survey these answers are coded into categories. The categories which emerge from the analysis with regards to the locations where parents would let their child go independently are defined as areas of comfort.

## 2.6 Conceptual model

On the basis of the above mentioned concepts, a conceptual model is created. This conceptual model is a general visualization of the relationships between the above mentioned concepts and theories (diagram 2.1.). The concepts are divided into three realms: the governmental realm, the physical environmental realm and the social environmental realm.

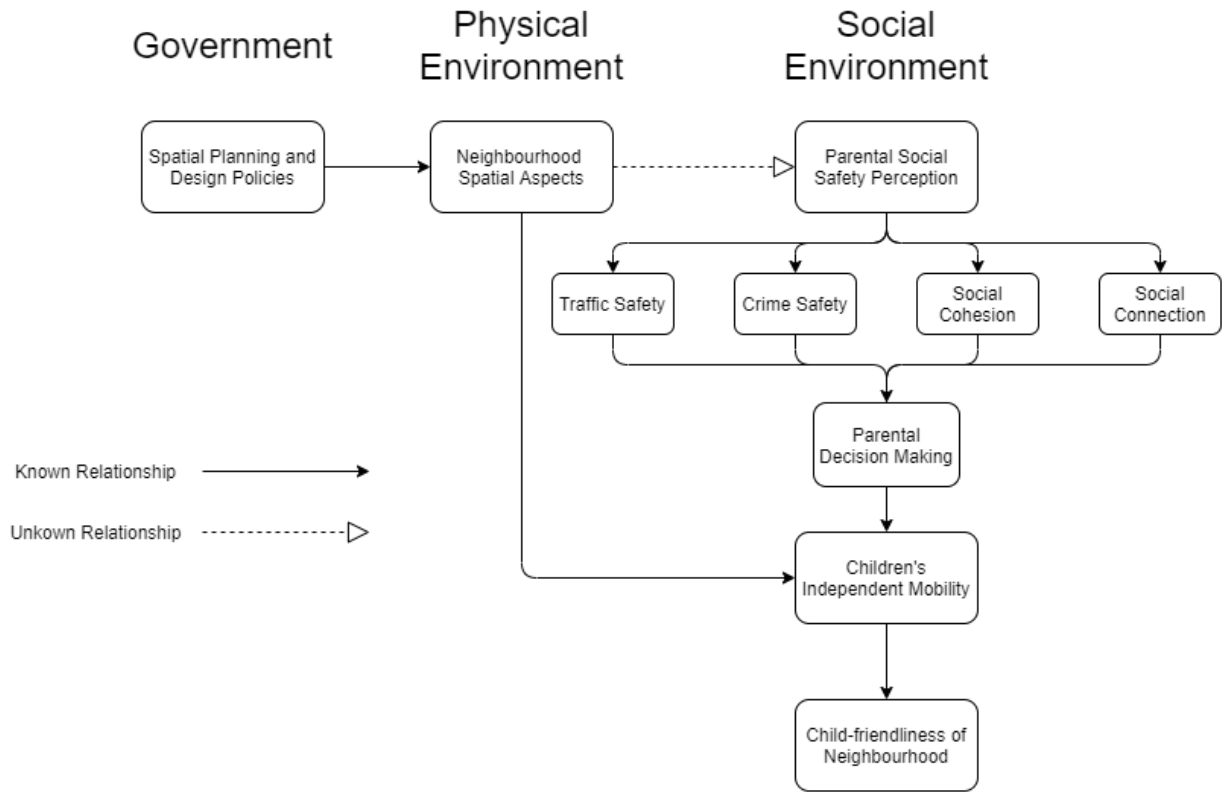


Figure 2.1. Conceptual model

### 3. Methodology

In this chapter the research design and methodological choices are discussed. To answer the main research question, this research employs a multi-strategy approach with mixed methods, including statistical analysis of survey results and a latent content analysis of semi-structured interviews. The research questions and their related methodological approaches can be found in table 3.1. and a visualization of the data analysis process can be found in diagram 3.1..

<b>Main question</b>	Type of data	methodology
<i>How do neighborhood spatial aspects influence parent's social safety perception regarding their children's independent mobility in de Wijert, Groningen of children aged 6 till 10?</i>	Qualitative/quantitative	Outcome of the sub-questions
<b>Sub-questions</b>		
<i>Why is parental social safety perception and children's independent mobility relevant for child-inclusive spatial planning?</i>	Qualitative	Academic literature review
<i>What are common areas of concern and areas of comfort for parents with regards to their children's independent mobility?</i>	Qualitative	Results location indication survey Latent content analysis
<i>What are the reasons for parents to designate an area either an area of concern or an area of comfort?</i>	Qualitative/quantitative	Statistical analysis survey Latent content analysis
<i>What are policies that can be implemented to improve</i>	Qualitative/quantitative	Academic literature review Results open questions survey

<i>children's independent mobility in de Wijert?</i>		Statistical analysis Latent content analysis
--	--	---

Table 3.1. Overview research questions and corresponding methodology

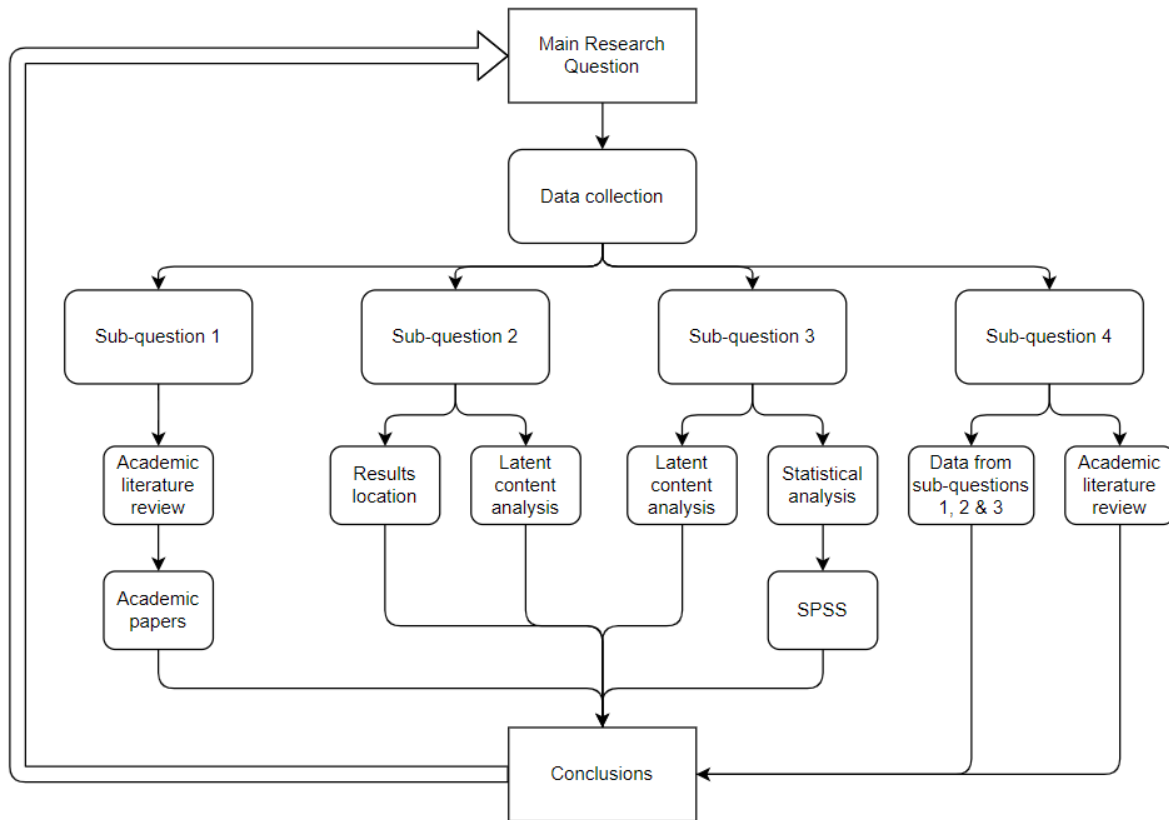


Figure 3.1. Data analysis process

### 3.1 Research design

In order to answer the main research question, this research applies a multi-strategy approach using mixed methods, statistical analysis of the survey and latent content analysis of semi-structured interviews. The research area of human geography and spatial planning is of such complexity that it can not be reliably or easily captured using a single data source. Since all methods have their weaknesses, combining different methods allows the creation of a more comprehensive picture, i.e. it is a pragmatic approach to a complex world. By employing both qualitative and quantitative analysis, the qualitative analysis adds depth to the quantitative analysis (Hay, 2016). Combining different methods facilitates the comparison between different results. This can result in the situation where the outcomes either confirm or contradict each other. When the different outcomes contradict each other, it helps us to understand how context and methods influence the outcomes. It shows the complexity of the phenomenon and incites further research into the topic.

### 3.2 Research area

The neighbourhood de Wijert in the Dutch city of Groningen has been chosen for this analysis because of the diverse nature of the neighbourhood and its comparable number of children compared to the Dutch average. The neighborhood consists of various types of residential buildings. The types include four-, three- and two-story apartment complexes, elderly homes, multi-story single family homes, and single story life-course-proof housing. Similar to the Dutch average the percentage of children in the neighbourhood is about 15.8% (Openinfo, 2021). The diversity of the neighbourhood allows for data collection on a wide range of demographic situations. Table 3.2. shows a comparison between the de Wijert and the Dutch average.

	De Wijert	Dutch average
% owner-occupied homes	45.8	57.6
% single family housing	33.1	64
Average WOZ value	176000	246000
Average income	26000	35000
% inhabitants aged 0 till 15	15.8	15.7
% high education	45.8	22.9
Crime per inhabitant	13.6	13
% inhabitants with a migration background	28.1	23.6

Table 3.2. Comparison de Wijert and Dutch average

### 3.3 Academic literature review

The first sub-question is answered by employing academic literature review. Academic literature is accessed through the online search engines SmartCat and Google Scholar, as well as the University of Groningen library. In order to select suitable academic sources, various key search terms are used. Including but not limited to: *CIM*, *parental safety perception*, *social safety*, *child-friendliness*, *child friendly neighbourhood*, *child-inclusive spatial planning*, and *urban design*. The literature review is sufficient for the aim of this research, since it provides an overview of the primary variables in the built environment influencing parental social safety perception. These variables are used in the data collection methods.



### 3.4 Quantitative cross-sectional survey

#### 3.4.1 Questionnaire design

Studies in spatial planning use surveys because they are appropriate for capturing the opinions, values and beliefs of people. This research uses a quantitative cross-sectional survey design. A cross-sectional study is useful for answering questions regarding the prevalence of opinions of specific demographics at a specific time (Deakin University, 2021).

This research employs the online survey program Maptionnaire. Through Maptionnaire a survey is made in Dutch. Dutch has been chosen as the language due to primary use of Dutch as a language in de Wijert (Kathy, et al., 2017).

Figure 3.2. is a visual representation of the survey design (see Appendix B for a detailed description of the survey). The questions related to traffic- and crime safety are directly taken from the approved Neighbourhood Walkability Scale Survey (Saelens and Sallis, 2002). The questions regarding social cohesion and social connection are taken from a survey designed by R. J. Sampson (Sampson et al., 1999) (see Appendix C for all theorems). Because the questions are originally in English, the certified translator A. K. Hempenius translates the questions to Dutch. Prior to the publication of the survey, the survey is pre-tested on a number of individuals and improvements are made based on their remarks.

The goal of the survey is to identify possible correlations between aspects of the build environment and the social safety perception of the parents regarding the CIM of their children. However, due to a low response rate, not enough samples are collected. This results in the fact that statistical analysis is not possible. This is mitigated by the support of the interview data. Descriptive statistics are still applied.

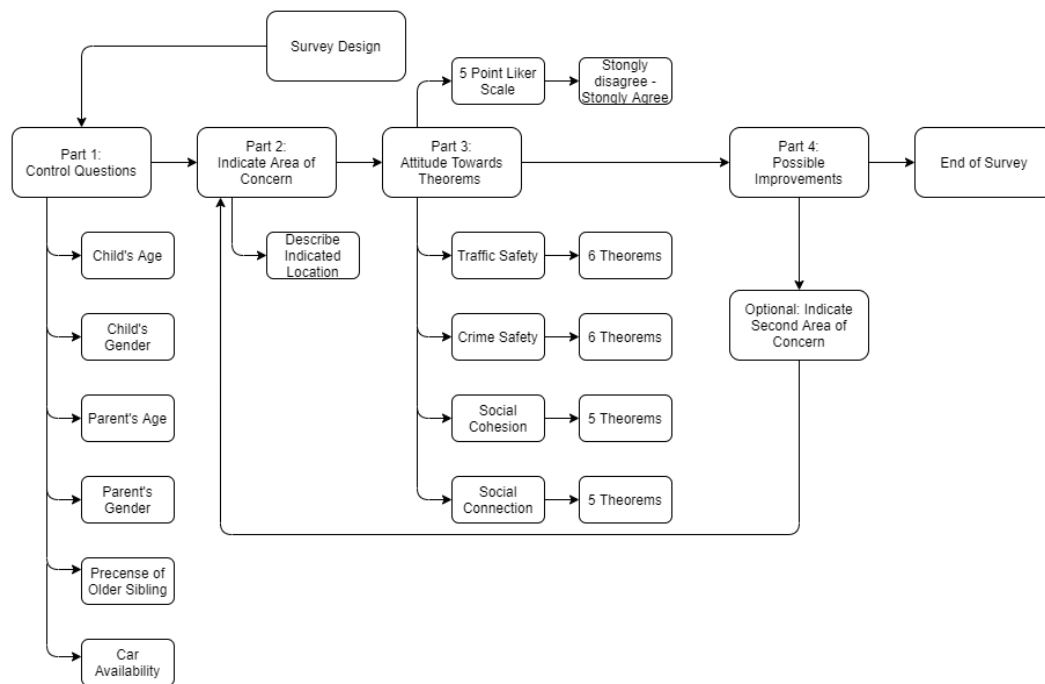


Figure 3.2. Questionnaire design

### 3.4.2 Recruitment strategy

To gather data from the survey, this research uses multiple participant recruitment strategies. This research uses letterbox invitations, promotion on online media platforms and promotion through elementary schools. See figure 3.3. for a visual representation of the recruitment strategies (see Appendix D for a detailed description of the participant recruitment strategies).

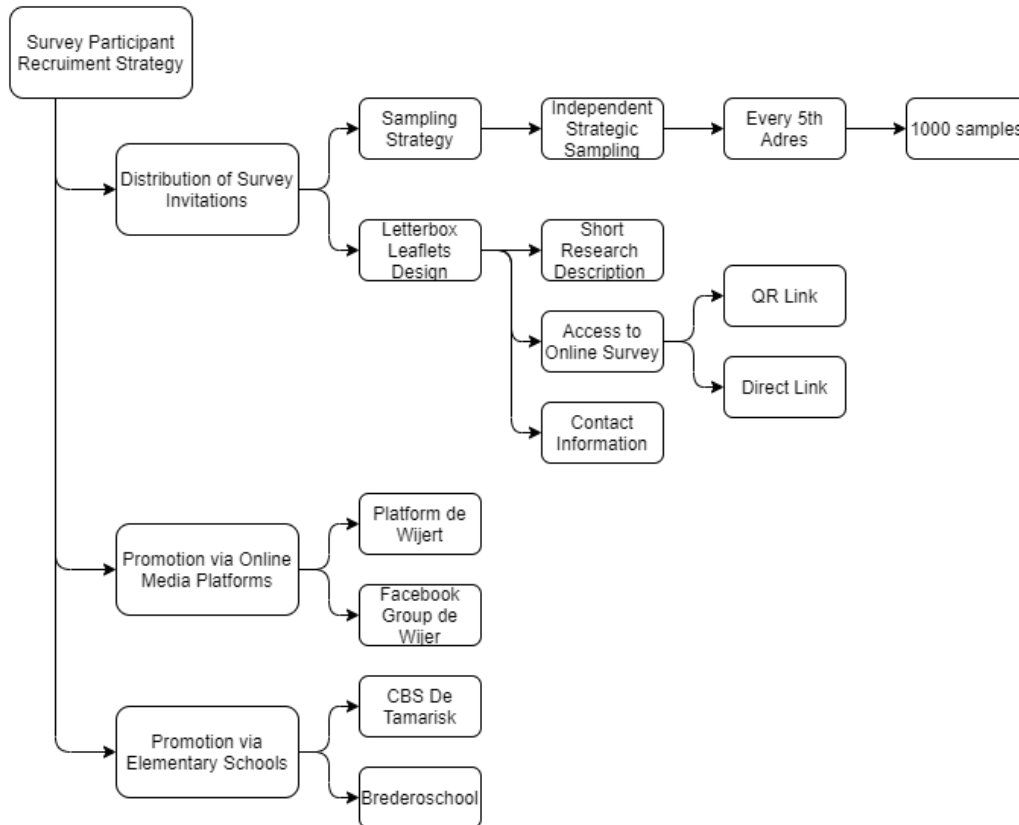


Figure 3.3. Survey participant recruitment strategies

### 3.5 Qualitative content analysis

In order to support quantitative analysis, qualitative content analysis is applied to semi-structured interviews. Qualitative content analysis is a commonly used method in human geography and spatial planning. By performing content analysis on semi-structured interviews, this research aims to uncover the rationale behind the indication of a location as either an area of concern or an area of comfort.

During the interview, participants are asked to indicate an area of concern and an area of comfort. Subsequently the participants are asked to provide three reasons why they indicated these areas as either concern or comfort. And finally what could be improved in these areas to improve the independent mobility of children there. The interviews are semi-structured because this allows some improvisation regarding the answers of the interviewees, while at the same time it keeps a structured format to ensure all topics of interest are covered.

When performing a content analysis a series of decisions have to be made depending on the purpose of the research (Bengtsson, 2016). This research applies deductive reasoning

because the aim is to test hypotheses based on the predetermined aspects of social safety perception, namely traffic safety, crime safety, social cohesion and social connection (Bengtsson, 2016). Furthermore, because one of the goals of this research is to understand the rationale underlying parental perception of areas of concern and comfort, latent content analysis is applied to the semi-structured interviews (see Appendix E for the interview questions).

### 3.5.1 Latent content analysis

According to Bengtsson (2016) there are four stages to latent content analysis. These are decontextualization, recontextualization, categorisation and compilation; these stages are discussed here. Diagram 3.4. shows a visual representation of the latent content analysis process (see Appendix F for a detailed explanation of this process). Because this research uses a deductive reasoning design, the coding list is created before starting the analysis process and based on key concepts (see table 3.3. for the coding list) (Stuckey, 2015).

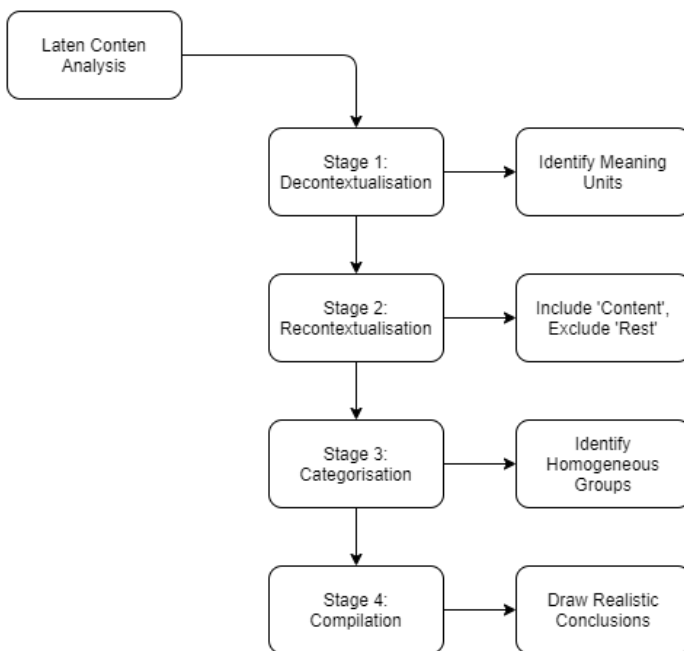


Figure 3.4. Latent content analysis

Code	Description	Example
Traffic safety	A situation in which traffic is indicated as a variable influencing parental decision making	“Well they are not allowed to go there on their own. They have to cross some busy streets to get there.”
Crime safety	A situation in which crime is indicated as a variable influencing parental decision making	“Furthermore, junkies hang out here sometimes”

Social cohesion	A situation in which trust in other adults of the neighbourhood is indicated as a variable influencing parental decision making	“There are often strange characters there. You don't quite trust that.”
Social connection	A situation in which the connection between other adults and the child is indicated as a variable influencing parental decision making	“Their friends also live around the park. So if something were to happen, they know an adult in the vicinity”
Child's capabilities	A situation in which the child's age is indicated as a variable influencing parental decision making	“First of all, the children just have to get older. I think that if they are a few years older I would have more trust in them to go here alone.”

Table 3.3. Coding list

### 3.6 Ethical considerations

When conducting research it is important to take into account the ethical considerations. This is especially true when a research involves human subjects. In order to protect the participants in both the survey and the interviews, a number of ethical aspects are taken into account. First of all, all participants are informed about the subject and goal of the study. With regards to the interviews this is done orally, and for the survey this is in written form. Furthermore, the confidentiality and anonymity of the participants is guaranteed. The data of the survey participants is anonymized through a built-in feature of Maptionnaire, and only the first name of the interview participants is recorded. All data not used for this research is removed. Thirdly, each participant was explicitly asked to give consent for the use of data for the purpose of this research, a number of participants indicated they did not give consent. Their data is not used and is removed immediately. Finally, there are problems with the misinterpretation of data provided through the interview and survey. A way to remedy this to a certain extent is by going back to the participants to do a follow up interview. However, due to the limited scope of this research, this is considered to be unsuitable.

## 4. Results

This chapter discusses the results of the descriptive statistical analysis and latent content analysis. This chapter is divided into three sections, respectively dedicated to answering sub-question 1, 2 and 3. Subsequently the results of both the survey and the interviews are combined.

### 4.1 What parents designate as areas of concern and comfort

This section is aimed at answering the following sub-question: *'What are common areas of concern and areas of comfort for parents with regards to their children's independent mobility?'*. Using both the indicated areas of concern from the survey, supported by the open survey questions and the interviews an overview of the locations is presented.

#### 4.1.1 Areas of concern

Areas of concern are indicated in both the survey and the interviews. The results of both methods are combined to create an overall picture of the areas of concern.

Figure 4.1. and figure 4.2. show the areas of concern indicated in the survey and during the interviews. What can be seen is that streets are indicated as an area of concern a majority of the time, 61.3%. This indicates that streets are the most prominent area of concern among the participants of the survey and interviewees when it comes to areas of concern.

#### Areas of Concern

- Street
- Residential building
- Play facility
- Public building
- Green area

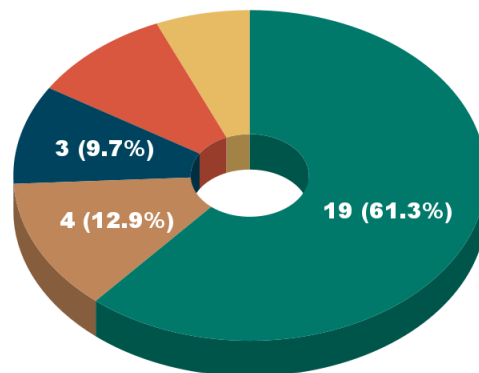


Figure 4.1. Indicated areas of concern

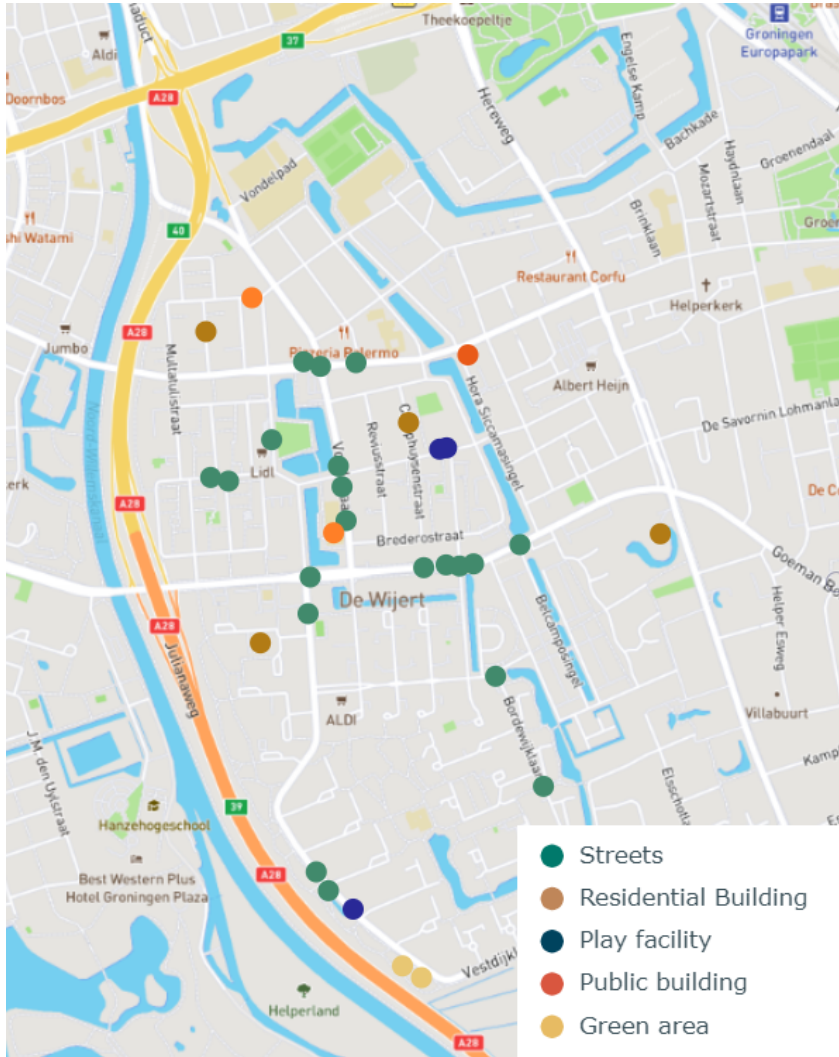


Figure 4.2. Map indicated areas of concern (© OpenStreetMap, 2021)

#### 4.1.2 Areas of comfort

Because the concept of areas of comfort is introduced later in the research stage, it is only asked for in the interview. Nonetheless, the interviews are able to provide adequate information regarding aspects of the built environment parents perceive as safe.

The results of the survey questions regarding the area of comfort show that the most mentioned areas where parents feel comfortable letting their child go independently are formal play facilities (figure 4.3. and figure 4.4) . Furthermore, parks are mentioned twice, similarly the immediate vicinity of the home is indicated as an area of comfort. This indicates that some parents demarcate the CIM range as a radius around the home.

## Areas of Comfort

- Green area
- Play facility
- Immediate surrounding of home

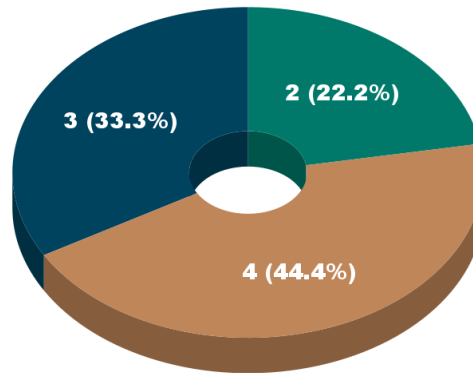


Figure 4.3. Indicated areas of comfort

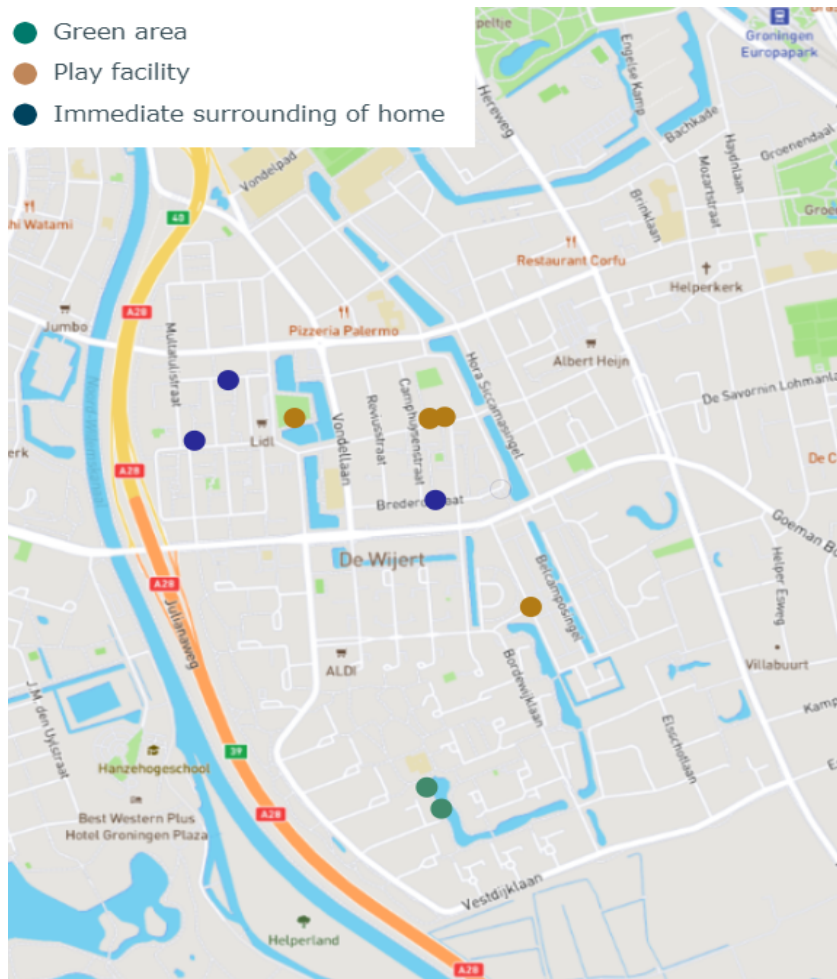


Figure 4.4. Map indicated areas of comfort (© OpenStreetMap, 2021)



### 4.1.3 Reflection

To answer the sub-question '*What are common areas of concern and areas of comfort for parents with regards to their children's independent mobility?*' results from both the survey and the interviews are compared. With regards to areas of concern they show similar results. Both the survey and the interviews show that streets are the most indicated area of concern. This is in line with academic literature (McMillan, 2005; Sharmin & Kamruzzaman, 2017; Tung et al., 2016) . To a lesser extent play facilities are also indicated as areas of concern in the survey and the interviews. Green areas were, however, not mentioned in the survey. This can point to the possible influence of the methodology on the indicated locations, or the data is not representative for the population. Due to later changes in the design of this research, areas of comfort are only asked in the interview and thus cannot be compared. The interviews show that play facilities, green areas and the immediate surroundings of the home are common areas of comfort. Very interesting is the overlap between areas of concern and areas of comfort. Since play facilities are both mentioned as an area of concern. This could mean that parents have different experiences of similar places.

## 4.2 Why parents designate areas of concern and comfort

To answer the following sub-question: *What are the main reasons for parents to designate an area either an area of concern or an area of comfort?* two methods are applied. First, the survey shows scores for traffic safety, crime safety, social cohesion and social connection based on points given on a five point Likert scale for each of the four indicated areas of concern (see Appendix G for all survey results). Secondly, latent content analysis of the interviews indicates what aspects of social safety perception are mentioned in the interviews (see Appendix H for a table with the latent content analysis and see Appendix I for the marked interview transcripts). Both methods are combined to generate an overview of the reasons to indicate an aspect of the built environment, an area of concern or comfort. Figure 4.4., shows the results of the descriptive analysis, figure 4.5, shows the frequency of codes in the interviews.

## Average Likert scale score of social safety perception

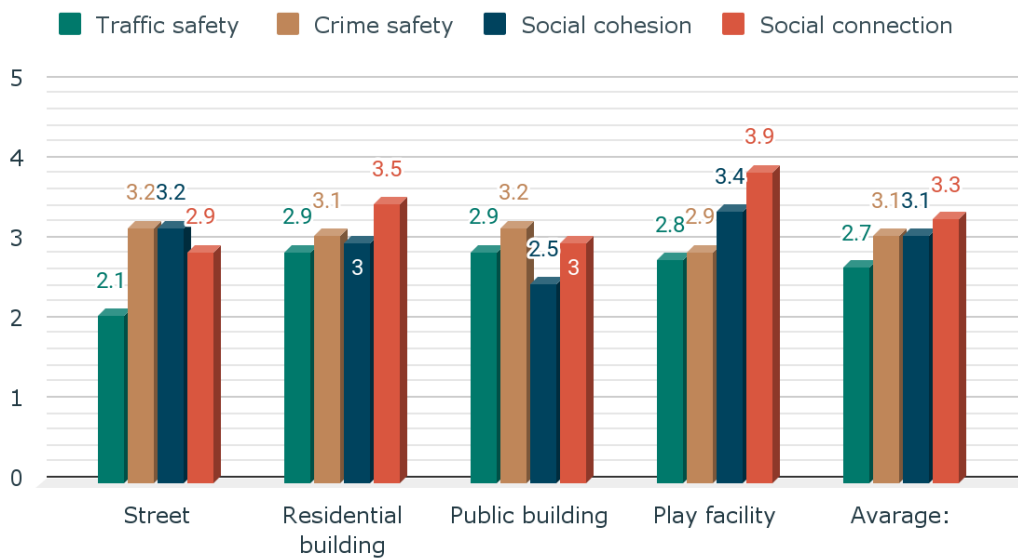


Figure 4.4. Results descriptive analysis survey

## Frequency of coded themes

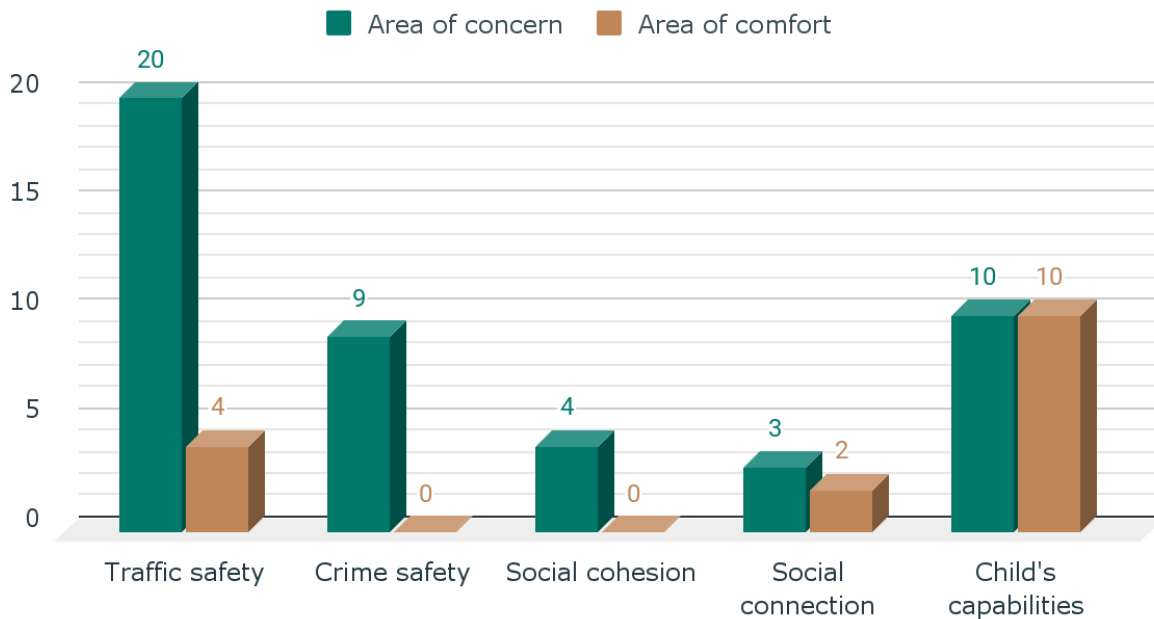


Figure 4.5. Results latent content analysis

#### 4.2.1 Traffic safety

This section examines the role of traffic safety in parents' decision making. Traffic safety is an aspect of social safety perception in which parents evaluate their perception of the traffic situation. The results of the survey show the prominent role traffic safety perception plays in CIM. On average, traffic safety scores lowest of the four aspects of social safety. This means that the traffic situation at the indicated areas of concern was perceived of a lower quality compared to the other aspects of social safety. Furthermore, the important role of traffic safety in independent mobility is supported by the indicated areas of concern. From the interviews it is clear that there is a direct connection between streets as an indicated area of concern and the traffic situation as the rationale behind this choice, see example 1 and 2.

Example 1: "I would have to say, the street in front. Cars are driving way too fast here. At this moment the speed limit is 50 km/h, I don't get that in the middle of a neighbourhood. But they are still speeding. I don't think I would let my daughter cross the street alone."

Example 2:

Interviewer: "Do you feel safe in the entire neighbourhood? Or are there places where you would not let your child travel alone?"

Interviewee: "Yes, the Van Ketwich Verschuurlaan. I do not let them cross any thoroughfares."

Interviewer: "What are your reasons for not letting your children go here alone?"

Interviewee: "It is too crowded with all these cars. People tend to use it as a shortcut, that is why it is so busy here. Furthermore, people are often speeding. They are only allowed to cross if one of us is with them. So yes, I think it limits them".

From the interviews two distinct sub-themes are identified: traffic speed and traffic volume. Traffic speed is associated with the experience of parents with the speed of vehicles on a road. This is characteristic by mentioning both the allowed traffic speed and the perceived actual speed of vehicles, see example 3. Some comments were aimed at lowering the maximum speed from 50 km/h to 30 km/h. While other comments showed that parents experienced vehicles driving faster than the allowed maximum speed. Traffic volume is characterized by statements or implied messages that the number of vehicles at a particular spot is too high for parents to feel safe with regards to CIM, see example 4.

Example 3: "Here within the neighborhood they are only allowed to drive 30 km/h, but on that street they are driving much faster."

Example 4: "I do not let them cross a busy road. Here in the surrounding area there is only local traffic. That feels safe."

The prominent role of traffic safety in parental social safety perception found in this research confirms what earlier studies found. Multiple studies into the correlation between aspects of the built environment and CIM show a strong positive correlation between traffic safety and CIM (McMillan, 2005; Sharmin & Kamruzzaman, 2017; Tung et al., 2016). Although these researches do not make a distinction between traffic speed and traffic volume. This seems to be a distinction that is made by parents. However, more research into the role of traffic safety on parental social safety perception is needed to confirm or refute this difference.

#### 4.2.2 Crime safety

Crime safety involves the perceived lack of or presence of criminal activities in the area. The role of crime in parental social safety perception is limited. Results from the survey show limited variability regarding crime safety between the different aspects of the built environment. Similarly crime safety scores average across the different categories. The interviews tell the same story. Although, crime is mentioned a single time as a reason for a parent to restrict the independent travel of it's child to this location, see example 5. In general crime safety seems to have a limited role. What is interesting, is the multiple mentionings of criminal activity, mostly loitering and vandalism, by parents. But when asked if this limits their child's independent mobility, the majority responded that this is not the case, see example 6.

Example 5: "There is more crime there. I work for the police myself, and I know that more criminal activities are happening over there. Often there are loiterers, sometimes they find injection needles at the playground. I don't want my child to play there".

Example 6:

Interviewer: "Is there something you would like to improve at this park?".

Interviewee: "Somethimes there are loiterers, but I can't think of anything more."

Interviewer: "Do these loiterers make you feel unsafe?".

Interviewee: "Well no, they won't hurt anyone. We used to be like that too. It creates some (positive) commotion in the neighborhood".

The limited and conflicting role of the perception of crime safety with regard to the independent mobility presented in this research is to a certain extent in line with current academic research. Both the meta-analysis by Sharmin and Kamruzzaman (2017) and Marzi et al., (2018) show inconclusive evidence for a correlation between parental crime safety perception and CIM. Also this research is unable to provide clear evidence for this correlation. Furthermore, the conflicting nature of crime safety in this research shows that crime safety perception is a more complex aspect of social safety perception than initially thought. This requires further studies to uncover.

### 4.2.3 Social Cohesion

Social cohesion is the trust of parents towards other adults in the area (Lin et al., 2017). Descriptions include a mention of the unknown intention of others and the explicit or implicit mentioning of otherness of strangers.

With regards to the survey results, social cohesion on average scores the same as crime safety with a score of 3.1. However social cohesion shows greater variance among the different categories of aspects of the built environment. This indicates that social cohesion is an aspect that parents take into account when thinking about areas of concern. The greatest variance is in the category of public buildings. Nonetheless, the association between a low score for social cohesion and public buildings is not confirmed by the interviews. Both public buildings are not indicated as an area of concern in the interviews, and there are relatively few explicit or implicit comments in the interviews.

The relative limited importance of social cohesion in this research is contrasting to some previous research. According to the meta-analysis by Lin et al., (2017) social cohesion is the most important factor next to traffic safety. In particular fear of strangers is stated as an important rationale behind areas of concern. Although the fear of strangers or otherness is mentioned in the interviews, it does not take a similar prominent role in this research.

### 4.2.4 Social Connection

Social connection is characterized by the perceived relationship between other adults in the neighbourhood and parent's children. What is interesting, is the high score of social connection related to play facilities in the survey. This is supported by the interviews, where social connection is the only aspect with more comments related to areas of comfort than areas of concern, see examples 7 and 8. However, the positive comments relating to social connection are not linked to play facilities as areas of comfort. Negative comments are related to the absence of adult oversight, see example 9.

Example 7: "Their friends also live in the vicinity of the park. So if something happens, there is often an adult around with whom they are familiar. That is why I don't mind if they go there alone."

Example 8: "I think it is nice that there are some houses who have a view of the park, in case something happens."

Example 9: "It would be nice if there were more parents around if my children are playing there. I guess one would say that there should be more social control."

Because the introduction of social connection in research relating to CIM is a very recent one, little previous research is done on this topic. Lin et al., (2017) finds a small positive correlation between the perception of social connection and CIM. Due to the average score in the survey and a minimal mention in the interviews, social cohesion is considered as a factor with limited influence on parent's decision making.

#### 4.2.5 Child's capabilities

Although a child's capabilities are not part of the original aspects of social safety perception it was commented on various times in the interviews. It is the second most mentioned factor besides traffic safety. Many parents comment on the rationale for why they consider some aspect of the built environment as unsuitable for their child to go independently, with answers that are characterized by their trust in their child, see example 10. For both the areas of concern and areas of comfort children's age and subsequent capabilities this is the case. Both the child's age and its understanding of traffic situations are mentioned frequently. However, the child's age and its capabilities according to the parents are not separate but intertwined. The trust of parents in their child's capabilities grows with the child's age, but this is not a one on one correlation. There are several indications that the trust of parents in their child grows with age, but parents are also aware that the trust in their child depends on its capabilities, especially in traffic situations, see example 11 and 12.

Example 10: "I do not want my child to cross the street without me. It does not feel safe, because she is not yet aware of the traffic."

Example 11: "However, this is mostly dependent on her age. At this point she is not allowed to leave alone, but I see no reason to let her travel independently if she is older. It mainly depends on how independent she is at the time."

Example 12: "When they get older and understand the traffic better, they can also go further away from home as far as I'm concerned. This differs per child, as a parent you are always looking at the amount of independence your child is allowed to have. It is a matter of confidence in your child, simply put they are not all the same."

Despite a child's capabilities not being part of the social safety perception as conceptualized by Lin et al. (2017) various studies all demonstrate a strong positive correlation between a child's age and CIM (Lin et al., 2017; McMillan, 2005; Sharmin & Kamruzzaman, 2017; Tung et al., 2016). The results of this research confirm this outcome. As it is the second most mentioned aspect and is directly commented on in the interviews. Nonetheless, none of these studies take into account the trust of the parents in the capabilities of their child. This study shows that this is a stronger factor than age alone. Therefore, more research is required to further understand the role of trust in relation to CIM.

#### 4.2.3 Reflection

In order to answer the sub-question "*What are the main reasons for parents to designate an area either an area of concern or an area of comfort?*" a comparison between the two results is made. It can be concluded that traffic safety is the most important aspect of social safety influencing the CIM decision of parents. Among the areas of concern streets are the most prominent aspect of the built environment in both the survey and the interview. Traffic safety has the lowest average score of the four aspects of social safety perception. And traffic safety is also the most frequently mentioned reason to depict an area as an area of concern by parents in the

interview. This is in line with the hypothesis for sub-question and the current academic literature (McMillan, 2005; Sharmin & Kamruzzaman, 2017; Tung et al., 2016). The other aspects of social safety perception, crime safety, social cohesion and social connection are of considerably less important for CIM.

### 4.3 What parents see as possible policy improvements

To answer the following sub-question: *What are policies that can be implemented to improve children's independent mobility through parental social safety perception in de Wijert?* parents are asked what could be improved with regards to the indicated aspect of the built environment and CIM. Table 4.1.. shows the proposed policy improvements regarding the CIM in de Wijert.

Indicated improvement	Count
Maximum speed reduction	7
Pedestrian crossing areas	6
Reduced distance to play facility	5
Maintenance of streets	3
Separate facilities for older youth	3
Reduced thoroughfare	3
Speed bumps	3
More social control	2
Improved play facilities	2
Supervision at play facility	2
Lighting	1
More one-way streets	1
More green areas	1

**Table 4.1.** *Indicated possible policy improvements*

The response shows two areas in policy can be improved to make the neighbourhood more child friendly. First of all, slowing down and reducing traffic is indicated as a common theme when parents are asked for improvements. The most mentioned improvement is the reduction of the maximum speed from 50 km/h to 30 km/h. The second most indicated improvement is the improvement of pedestrian crossing areas. Both of these improvements are directly related to the two main roads in the neighbourhood, namely the Van Ketwich Verschuurlaan and the Vondellaan. These two streets form barriers limiting the range of CIM. Improving the situation surrounding these two streets will improve the child friendliness of the neighbourhood de Wijert.

The second area of improvement is linked to play facilities. Improving the play facilities has to be two fold. On the one hand, the distance from the home to the play facilities is reducing the ability of children to use these facilities independently. On the other hand, the quality of the



play facilities also is mentioned by parents a number of times. Showing that there is room for improvement.

Both the traffic situation and the organization of play facilities have to be taken into account in making policies to improve the child friendliness of de Wijert.

#### 4.3.3 Reflection

To answer the sub-question, the results of both methods are compared. They both indicate that traffic situational improvement is the most sought after policy improvement. The fact that they both come to this conclusion strengthens the accuracy and validity of this conclusion. Although play facilities are a rare mention in the survey as an area of concern. The indicated areas of improvement in both the survey and the interviews show that play facilities are an area where policy improvements can be made.

## 5. Conclusion

This section answers the main research question: "*How do neighborhood spatial aspects influence parent's social safety perception regarding their children's independent mobility in de Wijert, Groningen of children aged 6 till 10?*". The increasing urbanization of children's living environment has contributed to the decline of children's independent mobility and subsequently their physical activity. The role of parent's perception of social safety is imperative to take into account when aiming for child friendly neighbourhoods.

Based on a mixed-method approach towards parents' perception of their neighbourhood. And the influence on children's independent mobility. This paper shows that traffic safety is the most important factor influencing parents when it comes to the choice they make regarding their child's independent mobility. This outcome is in line with the expectation based on previous research.

General improvements to de Wijert to increase children's independent mobility and the child friendliness of the neighbourhood in general are to implement traffic calming measures and to improve the quality and accessibility of play facilities. Slowing traffic, reducing the volume of traffic and making streets more safe for pedestrians is indicated by parents as most important. Furthermore, play facilities should both be of better quality and more accessible. The quality of the facilities should be improved by making separate age dependent play facilities. The accessibility to play facilities should be improved through smart placement of facilities. By ensuring that all residential areas have access to a play facility without having to cross a through road, the main barrier to independent travel to the play facility is taken out of the equation.

If we do not change the built environment to be more child friendly, the decline in children's independent mobility and physical activities will continue. In order to provide children with a healthy and safe future, more research is needed to enable policy makers and planners to make child-friendly neighbourhoods.

## 6. Discussion

The aim of this research is to establish whether there is a relation between aspects of the built environment and the four aspects of social safety perception. The scope of this research is limited to de Wijert, therefore more research is needed to establish whether this is a wider phenomenon. In order for us to have a better understanding of the complex status of children's independent mobility, it is vital to conduct more research aimed at understanding the link between parental social safety perception and the built environment.

The link between children's independent mobility, parental social safety perception and the built environment should also be approached through other research fields, like developmental psychology, architecture and sociology. And by taking a multidisciplinary approach and sharing knowledge between disciplines. A more comprehensive picture should be formed. This is crucial because the phenomenon is too complex to be captured in a single approach to the problem of child friendly neighborhoods.

It can be questioned to what extent the model of Lin et al. can be used to make assumptions regarding the link between the built environment and parental social safety perception. The four aspects do not encompass all reasons given by parents when thinking about children's independent mobility. Furthermore, the dominance of traffic safety in the results of this research and the absence of social safety reasons indicate that the assumptions made by Lin et al. (2017) might be off. However, the results of this research should be treated with caution due to the methodological issues. Nevertheless, it can be considered as a set up for future research in order to create a more child friendly environment in the future.

Furthermore, the absence of 'stranger danger' in the results of this research raises new questions. The conflicting results regarding the social aspects of social safety perception calls for the need for further research into the influence of social cohesion and social connection on parental safety perception. However, it might also be possible that the neighbourhood of de Wijert is not representative of others. In both cases more research is required to improve our understanding of child friendliness of neighbourhoods.

The Netherlands face a great challenge. Combating the housing shortage requires an extensive expansion of the built environment. The Dutch government aims to build 900.000 new housing units by 2030 (Rijksoverheid, 2021). This provides the opportunity to improve the lives of many children if done right. Therefore, I argue that it is vital to take child-inclusive spatial planning and specifically parental safety perception into account. Now is the time to make a better future for our children.

## 7. Reference

- Bengtsson, M. (2016). How to plan and perform a qualitative study using content analysis. *NursingPlus Open*, [online] 2, pp.8–14. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352900816000029>.
- Brogogni, A. and Agosti, V. (2021). Urban outdoor education as a driver for active mobility in children. *Journal of Physical Education and Sport*, 21(1), pp.574–579.
- Buckland, W.R. (1951). A Review of the Literature of Systematic Sampling. *Journal of the Royal Statistical Society: Series B (Methodological)*, 13(2), pp.208–215.
- Deakin University (2021). *Quantitative Study Designs*. [online] [deakin.libguides.com](https://deakin.libguides.com). Available at: <https://deakin.libguides.com/quantitative-study-designs/cross-sectional> [Accessed 25 May 2021].
- Ding, D., Sallis, J.F., Kerr, J., Lee, S. and Rosenberg, D.E. (2011). Neighborhood environment and physical activity among youth a review. *American journal of preventive medicine*, [online] 41(4), pp.442–55. Available at: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/21961474>.
- Evers, C., Boles, S., Johnson-Shelton, D., Schlossberg, M. and Richey, D. (2014). Parent safety perceptions of child walking routes. *Journal of Transport & Health*, 1(2), pp.108–115.
- Ferguson, K.T., Cassells, R.C., MacAllister, J.W. and Evans, G.W. (2013). The physical environment and child development: An international review. *International Journal of Psychology*, [online] 48(4), pp.437–468. Available at: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4489931/>.
- GGD Hollands Midden (2018). *Veilig op Straat*. [online] *CJG Alphen aan de Rijn*. GGD Hollands Midden. Available at: [https://www.cjgalphenaandenrijn.nl/upload/folders/F18069%20Veilig%20op%20straat\\_met%20pdf.pdf](https://www.cjgalphenaandenrijn.nl/upload/folders/F18069%20Veilig%20op%20straat_met%20pdf.pdf) [Accessed 7 Mar. 2021].

- Giles-Corti, B., Wood, G., Pikora, T., Learnihan, V., Bulsara, M., Van Niel, K., Timperio, A., McCormack, G. and Villanueva, K. (2011). School site and the potential to walk to school: The impact of street connectivity and traffic exposure in school neighborhoods. *Health & Place*, 17(2), pp.545–550.
- Graneheim, U.H. and Lundman, B. (2004). Qualitative content analysis in nursing research: concepts, procedures and measures to achieve trustworthiness. *Nurse Education Today*, [online] 24(2), pp.105–112. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0260691703001515>.
- Hay, I. (2016). *Qualitative research methods in human geography*. Don Mills, Ontario: Oxford University Press.
- Jago, R., Thompson, J.L., Page, A.S., Brockman, R., Cartwright, K. and Fox, K.R. (2009). Licence to be active: parental concerns and 10–11-year-old children’s ability to be independently physically active. *Journal of Public Health*, 31(4), pp.472–477.
- Kathy, R., van der Meulen, M. and Hinskens, F. (2017). *Staat van het Nederlands*. [online] *Meertens Instituut*. Taal Unie. Available at: [https://www.meertens.knaw.nl/cms/images/nieuws2017/Staat\\_van\\_het\\_Nederlands\\_-\\_Onderzoek\\_srapport\\_2017.pdf](https://www.meertens.knaw.nl/cms/images/nieuws2017/Staat_van_het_Nederlands_-_Onderzoek_srapport_2017.pdf) [Accessed 25 May 2021].
- Kyttä, M. (2004). The extent of children’s independent mobility and the number of actualized affordances as criteria for child-friendly environments. *Journal of Environmental Psychology*, 24(2), pp.179–198.
- Lin, E.-Y., Witten, K., Oliver, M., Carroll, P., Asiasiga, L., Badland, H. and Parker, K. (2017). Social and built-environment factors related to children’s independent mobility: The importance of neighbourhood cohesion and connectedness. *Health & Place*, 46, pp.107–113.
- Loon, J. van and Frank, L. (2011). Urban Form Relationships with Youth Physical Activity. *Journal of Planning Literature*, 26(3), pp.280–308.
- Mackett, R.L., Lucas, L., Paskins, J. and Turbin, J. (2005). The therapeutic value of children’s everyday travel. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, [online] 39(2-3),

pp.205–219. Available at:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856404000953> [Accessed 15 Mar. 2019].

Marzi, I., Demetriou, Y. and Reimers, A.K. (2018). Social and physical environmental correlates of independent mobility in children: a systematic review taking sex/gender differences into account. *International Journal of Health Geographics*, 17(1).

McMillan, T.E. (2005). Urban Form and a Child's Trip to School: The Current Literature and a Framework for Future Research. *Journal of Planning Literature*, 19(4), pp.440–456.

O'Connor, J. and Brown, A. (2013). A qualitative study of “fear” as a regulator of children's independent physical activity in the suburbs. *Health & Place*, 24, pp.157–164.

Oliver, M., Badland, H., Mavoa, S., Witten, K., Kearns, R., Ellaway, A., Hinckson, E., Mackay, L. and Schluter, P.J. (2014). Environmental and socio-demographic associates of children's active transport to school: a cross-sectional investigation from the URBAN Study. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 11(1).

Openinfo (2021). *Héél véél informatie over Nederland (update 2021!)*. [online] AlleCijfers.nl. Available at: <https://allecijfers.nl/nederland/#100-onderwerpen> [Accessed 13 May 2021].

Rijksoverheid (2021). *Doelstelling aantal nieuwe woningen in 2020 gehaald*. [online] [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl). Available at: <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2021/01/28/doelstelling-aantal-nieuwe-woningen-in-2020-gehaald#:~:text=Op%20basis%20van%20cijfers%20van> [Accessed 9 Jun. 2021].

Rothman, L., Buliung, R., To, T., Macarthur, C., Macpherson, A. and Howard, A. (2015). Associations between parents' perception of traffic danger, the built environment and walking to school. *Journal of Transport & Health*, 2(3), pp.327–335.

Saelens, B.E. and Sallis, J.F. (2002). *Neighborhood Environment Walkability Survey*. [online] Active Living Research. Available at: <https://activelivingresearch.org/neighborhood-environment-walkability-survey-news-neighborhood-environment-walkability-survey-%E2%80%9393> [Accessed Jan. 18AD].

Sampson, R.J., Morenoff, J.D. and Earls, F. (1999). Beyond Social Capital: Spatial Dynamics of Collective Efficacy for Children. *American Sociological Review*, 64(5), p.633.

Sharmin, S. and Kamruzzaman, Md. (2017). Association between the built environment and children's independent mobility: A meta-analytic review. *Journal of Transport Geography*, 61, pp.104–117.

Stuckey, H. (2015). The second step in data analysis: Coding qualitative research data. *Journal of Social Health and Diabetes*, 03(01), pp.007-010.

Tung, S.E.H., Ng, X.H., Chin, Y.S. and Mohd Taib, M.N. (2016). Associations between parents' perception of neighbourhood environments and safety with physical activity of primary school children in Klang, Selangor, Malaysia. *Child: Care, Health and Development*, 42(4), pp.478–485.

UNICEF (2017). *UNICEF Child Friendly Cities and Communities Initiative*. [online] [childfriendlycities.org](https://childfriendlycities.org). Available at: [https://childfriendlycities.org/wp-content/uploads/2018/03/CFCI\\_TOOLKIT\\_24.02.17.pdf](https://childfriendlycities.org/wp-content/uploads/2018/03/CFCI_TOOLKIT_24.02.17.pdf) [Accessed 6 May 2021].

UNICEF (2021). *Growing Cities*. [online] Child Friendly Cities Initiative. Available at: <https://childfriendlycities.org/growing-cities/> [Accessed 3 May 2021].

## 8. Appendices

### **Appendix A**

#### Research Outline

This research is structured as follows: chapter 2 consists of the theoretical foundation in which this research is situated. This chapter includes a theoretical framework regarding the built environment and CIM. The most relevant concepts and theories are discussed, as well as a visual representation of the relationships between the concepts and theories, and the formulated hypothesis based on the sub-questions. Chapter 3 contains the description of the methodology used to answer the main research question. The research design, data collection methods and data analysis methods are discussed. Chapter 4 examines the results of the data analysis, and explains the findings based upon the results. In chapter 5 a conclusion of the research questions is discussed, followed by recommendations aimed at spatial planners and policy makers. Chapter 6 reflects on the research process, its limitations and proposes ideas for future research.



## **Appendix B**

### Survey design

The survey consists of five control questions regarding the child's age, the child's gender, the parent's age, the parent's gender, the presence of an older sibling and car availability. Finally, the survey presents 22 theorems divided into the four aspects of parental social safety perception. The survey asks participants to give their opinion on these theorems. Participants answer on a five point Likert scale ranging from strongly disagree to strongly agree. For example "People in this neighborhood can be trusted." and "Most drivers exceed the posted speed limits while driving at this location.". As a final question the participants are asked to identify aspects they think could improve the area of concern. The possibility to identify a second area of concern with the same theorems, and questions, is presented to all participants.

## Appendix C

### Survey theorems per theme

#### **Social cohesion**

De mensen hier zijn bereid om hun buren te helpen.

Dit is een hechte buurt.

Mensen in deze buurt zijn te vertrouwen.

Mensen in deze buurt kunnen over het algemeen niet met elkaar opschieten.

Mensen in deze buurt delen niet dezelfde waarden.

#### **Social connection**

Ouders in deze buurt kennen de vrienden van hun kinderen.

Volwassenen in deze buurt weten wie de kinderen uit de buurt zijn.

Er zijn volwassenen in deze buurt naar wie de kinderen op kunnen kijken.

Over het algemeen kennen ouders in deze buurt elkaar.

Je kunt erop rekenen dat volwassenen in deze buurt erop letten dat kinderen veilig zijn en niet in de problemen komen.

#### **Traffic safety**

Er is rond deze plek zoveel verkeer, dat het vervelend is om hier te lopen.

De snelheid van het verkeer op de meeste dichtbijgelegen straten is meestal laag (50 km/u of minder).

De meeste automobilisten rijden hier te hard.

Er zijn voldoende oversteekplaatsen en voetgangersstoplichten om voetgangers te helpen bij het oversteken van drukke straten op deze locatie.

De oversteekplaatsen op deze locatie helpen voetgangers zich veilig te voelen bij het oversteken van drukke straten.

Er zijn hier veel uitlaatgassen (zoals van auto's, bussen).

#### **Crime safety**

Deze locatie is 's nachts goed verlicht.

Wandelaars en fietsers op straat kunnen op deze locatie gemakkelijk worden gezien door mensen vanuit hun huizen.

Ik zie en spreek andere mensen als ik op deze locatie loop.

Er is een hoge mate van criminaliteit op deze locatie.

De criminaliteit op deze locatie maakt het onveilig om hier overdag te wandelen.

De criminaliteit op deze locatie maakt het onveilig om 's avonds te wandelen.

## Appendix D

### Participant recruitment strategy

The first recruitment strategy is through the distribution of survey invitations in residents letterboxes. For this research 1000 invites are distributed throughout de Wijert. These invitations contain a short description of the research, followed by instructions on how to access the survey (see Appendix J for the survey invitation). This can be done through a QR code which can be scanned using a smartphone. This QR code links a participant to the website with the survey. Secondly, a direct link is provided leading to the same website. Finally, the invitation contains this researcher's contact information in the eventuality that a participant has questions or remarks.

This research employs systematic sampling. Because de Wijert contains just short of 5000 addresses, every 5th address in the neighborhood is sampled. Although random sampling is the preferred method of sampling (Buckland, 1951), a systematic sampling strategy is used due to constraints in time and resources. Systematic sampling still has the advantage of reducing sampling bias because of the standardized method of sampling. However, there is still a small possibility of sampling bias due to the possible systematic arrangement of addresses.

The second recruitment strategy is the promotion of the survey through online media platforms, approaching two local news outlets. The site Platform de Wijert aims at providing information to residents of de Wijert and provides a platform for communication. Several attempts were made to contact the administrations of the site to ask for permission to promote the survey on their website. However, this researcher was unable to make contact with the administrator of the site.

Secondly, this researcher posts the survey, with permission of the administrator, on the Facebook page "de Wijert". This page aims at providing a platform for residents of de Wijert. An agreement was made with the administrator to allow the promotion of the survey if a summary of the research could be provided once it is finished.

Finally, two elementary schools are approached, with the request to promote the survey in their newsletter. Promotion through elementary schools directly reaches out to the population of parents living in the Wijert with children aged 6 till 10. The first elementary school, De Tamarisk, did not allow the promotion of surveys through their newsletter. The second elementary school, Bredero, eventually no longer responded to communication with this researcher.

## Appendix E

### Interview questions

1. In hoeverre heeft u het gevoel dat u uw kind(eren) met een gerust hart zelfstandig door de wijk kan laten bewegen?
  - a. In hoeverre is dit afhankelijk van leeftijd?
2. Kunt u een locatie aangeven waar u uw kind niet zelfstandig naar toe laat gaan?
3. Kunt u uw top 3 redenen aangeven waarom u uw kind hier niet zelfstandig naar toe laat gaan?
4. Kunt u uw top 3 dingen aangeven wat volgens u op deze locatie verbeterd zou moeten worden?
5. Kunt u een locatie aangeven waar u uw kind wel zelfstandig naar toe laat gaan?
6. Kunt u uw top 3 redenen aangeven waarom u uw kind hier wel zelfstandig naar toe laat gaan?
7. Kunt u uw top 3 dingen aangeven wat volgens u op deze locatie verbeterd zou moeten worden?
8. Wat is er volgens u in de Wijert nodig waardoor u uw kind makkelijker zelfstandig door de wijk laat bewegen?

## Appendix F

### Latent content analysis process

Firstly, decontextualization is the process in which the researcher familiarizes itself with the data. It starts with reading through the transcript of the interview to get an understanding of “what is going on”. Following the first reading, the transcript is broken down into smaller meaning units. Meaning units are constellations of sentences which are related to one another, and are related to answering the research questions (Graneheim and Lundman, 2004). An example of a single meaning unit from the transcript used in this research is: “I do not want my child to cross the street without me. It does not feel safe, because she is not yet aware of the traffic.” Next, the meaning units are coded in a process referred to as “open coding” (Bengtsson, 2016). In order to code the meaning units, a coding list is created.

Secondly, during recontextualization the original text is revisited and checked as to whether all aspects are covered in relation to the goal of the research. Bengtsson (2016) advises to use colour labels to distinguish meaning units. Subsequently, any unmarked sections of the transcript are examined, if it is related to the research question it is included in the analysis, otherwise it is left out.

Following the recontextualization, the third stage is categorisation. First the meaning units need to be condensed. In this process the meaning unit is stripped of words without losing the meaning of the text (Graneheim and Lundman, 2004). This is especially useful for latent content analysis because the goal is to analyse the underlying meaning of the transcripts and not the exact word use. For example, the meaning unit stated above is condensed into “Binnen de wijk rijden ze te hard”, and “Ze is zich niet bewust van het verkeer”. Subsequently, the coded material is analysed to identify themes and sub-themes. Themes are an overall concept of an underlying meaning, e.g. perception of an unsafe traffic situation (Bengtsson, 2016). And sub-themes contain threats of meaning which run through the condensed text, e.g. speeding traffic.

Finally, once the themes are established, it is analysed by providing an overview of the themes and sub-themes uncovered in the categorization stage. Each theme is supported by a quote from the transcripts and the themes and sub-themes are counted. Finally the findings are compared to relevant existing academic literature to check whether the results are logical and reasonable (Graneheim and Lundman, 2004).

# Appendix G

## Raw data survey

Respondent ID	De mensen hier zijn bereid om hun buren te helpen.	Dit is een hechte buurt.	Mensen in deze buurt zijn te vertrouwen.	Mensen in deze buurt kunnen over het algemeen niet met elkaar opschieten.	Mensen in deze buurt delen niet met dezelfde waarden.	Ouders in deze buurt kennen de vrienden van hun kinderen.	Volwassenen in deze buurt weten wie de kinderen uit de buurt zijn.	Er zijn volwassenen in deze buurt naar wie de kinderen op kunnen kijken.	Over het algemeen kennen ouders in deze buurt elkaar.	Je kunt erop rekenen dat volwassenen in deze buurt erop letten dat kinderen veilig zijn en niet in de problemen komen.	Er is rond deze plek zoveel verkeer, dat het vervelend is om hier te lopen.	De snelheid van het verkeer op de meeste dichtbijgelegen straten is meestal laag (50 km/u of minder).	De meeste automobilisten rijden hier te hard.	Er zijn voldoende oversteekplaatsen en voetgangersoplichten om voetgangers te helpen bij het oversteken van drukke straten op deze locatie.	De oversteekplaatsen op deze locatie helpen voetgangers zich veilig te voelen bij het oversteken van drukke straten.	Er zijn hier veel uitlaatgassen (zoals van auto's, bussen).	Deze locatie is 's nachts goed verlicht.	Wandelaars en fietsers op straat kunnen op deze locatie gemakkelijk worden gezien door mensen vanuit hun huizen.	Ik zie en spreek andere mensen als ik op deze locatie loop.	Er is een hoge mate van criminaliteit op deze locatie.	De criminaliteit op deze locatie maakt het onveilig om hier overdag te wandelen.	De criminaliteit op deze locatie maakt het onveilig om 's avonds te wandelen.	
8jp7plx9zt7b	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	
3jz8kws6mf	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	
8048fz4v8rr	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	
4bus8yof34bs	Neutraal	Oneens	Oneens	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	
602af9h8c4r	Ens	Oneens	Ens	Sterk mee oneens	Neutraal	Ens	Sterk mee eens	Ens	Sterk mee eens	Oneens	Oneens	Oneens	Sterk mee eens	Ens	Neutraal	Sterk mee eens	Sterk mee eens	Ens	Ens	Oneens	Oneens	Oneens	
4bk3tyk94ua	Neutraal	Sterk mee oneens	Ens	Oneens	Ens	Ens	Ens	Oneens	Oneens	Oneens	Oneens	Oneens	Sterk mee eens	Oneens	Oneens	Oneens	Oneens	Ens	Ens	Oneens	Sterk mee eens	Oneens	
9s16ppf4ysl	Ens	Ens	Ens	Oneens	Oneens	Ens	Ens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Ens	Sterk mee oneens	Sterk mee eens	Oneens	Sterk mee eens	Oneens	Oneens	Ens	Oneens	Oneens	Ens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Oneens	Oneens
2sc7f9h9fbx3	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Ens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Ens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Neutraal	Ens	Neutraal	Niet van toepassing/w eet ik niet	Ens	Ens	Neutraal	Ens	Sterk mee oneens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	
2j1s7fdn7ujf	Sterk mee eens	Sterk mee eens	Sterk mee oneens	Sterk mee oneens	Oneens	Ens	Ens	Ens	Sterk mee eens	Oneens	Neutraal	Oneens	Oneens	Oneens	Oneens	Oneens	Oneens	Oneens	Oneens	Sterk mee oneens	Sterk mee oneens	Sterk mee oneens	
42ur89dlm839	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Ens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Sterk mee oneens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Sterk mee eens	Ens	Ens	Oneens	Ens	Ens	Ens	Oneens	Oneens	Sterk mee oneens	Oneens
7jig9lok2823	Neutraal	oneens	Neutraal	Neutraal	Ens	Neutraal	Oneens	Neutraal	Oneens	Neutraal	Ens	Neutraal	Ens	Oneens	Sterk mee oneens	Ens	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Oneens	
82uvh6f794zb	Ens	Ens	Ens	Ens	Oneens	Ens	Ens	Ens	Ens	Oneens	Oneens	Oneens	Ens	Neutraal	Oneens	Oneens	Oneens	Neutraal	Ens	Oneens	Oneens	Neutraal	
3j2mru9vww06	Ens	Oneens	Neutraal	Oneens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Ens	Ens	Oneens	Oneens	Oneens	Oneens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Ens	Oneens	Oneens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Oneens	Oneens	
733u3keg7w69			Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Neutraal	Oneens	Oneens	Neutraal	Neutraal	Sterk mee eens	Oneens	Oneens	Sterk mee eens	Oneens	Oneens	Ens	Oneens	Oneens	Oneens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	
22h6ake83dvr	Neutraal	Niet van toepassing/w eet ik niet	Neutraal	Neutraal	Sterk mee eens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Oneens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Oneens	Oneens	Oneens	Sterk mee eens	Oneens	Oneens	Sterk mee eens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Oneens	Oneens	Ens	Neutraal	Ens	
822wa4jpe8il	Oneens	Oneens	Oneens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Ens	Oneens	Neutraal	Niet van toepassing/w eet ik niet	Oneens	Oneens	Oneens	Oneens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Ens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Neutraal	Niet van toepassing/w eet ik niet	Oneens	Ens	Ens	Sterk mee eens	
3jz8kws6mf	Oneens	Neutraal	Niet van toepassing/w eet ik niet	Sterk mee oneens	Ens	Neutraal	Sterk mee eens	Sterk mee oneens	Oneens	Ens	Sterk mee eens	Oneens	Ens	Sterk mee eens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	stark_mee_oneens_2	Sterk mee oneens	Ens	Neutraal	Oneens	Sterk mee eens	
9s16ppf4ysl	Ens	Ens	Ens	Oneens	Oneens	Ens	Ens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Ens	Ens	Sterk mee oneens	Sterk mee oneens	Sterk mee oneens	Sterk mee oneens	Sterk mee oneens	neutraal_2	Neutraal	Ens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Oneens	Oneens	Oneens	
7jig9lok2823	Neutraal	Oneens	Neutraal	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Neutraal	Neutraal	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Oneens	Sterk mee eens	Oneens	Ens	Sterk mee oneens	Sterk mee oneens	Ens	nvt_weetniet_2	Niet van toepassing/w eet ik niet	Ens	Oneens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	
822wa4jpe8il	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	Sterk mee eens	Oneens	Neutraal	Oneens	Sterk mee oneens	Ens	Niet van toepassing/w eet ik niet	Neutraal	Niet van toepassing/w eet ik niet	Niet van toepassing/w eet ik niet	

## Appendix H

### Latent content analysis results

Code	Meaning unit	Condensed meaning unit	Sub-theme	Theme
Traffic safety	Maar ik laat ze geen drukke weg over gaan. Hier in de buurt van het huis is alleen bestemmingsverkeer, daar voelt het wel veilig voor hen. Maar ze mogen de Bordewijklaan niet over van mij. En ook niet daarzo waar de oude Aldi zat	Ik laat mijn kinderen niet alleen de straat over gaan als het een te drukke straat is	Er is te veel verkeer	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie
Traffic safety	Dat is wel voornamelijk omdat daar zo hard wordt gereden. Hier binnen de wijk mogen ze maar 30 rijden maar op die wegen rijden ze veel harder.	Er wordt hier binnen de wijk te hard gereden	De verkeerssnelheid is te hoog	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie
Traffic safety	Al zou het vertragen van de snelheid ook helpen, maar ik denk dat ik ze dan alsnog niet die straten over laat gaan.	Het vertragen van de snelheid zou helpen	De verkeerssnelheid is te hoog	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie



Traffic safety	Sowieso dat ze geen drukke wegen over hoeven. Ze kunnen hier langs het huis over het fietspad er zo komen. Dus dat is voor mij geen probleem.	Ze mogen geen drukke weg over	Er is te veel verkeer	Een ervaring van een veilige verkeerssituatie
Traffic safety	Al wil ik nog wel zeggen dat ze wel wat mogen doen aan al die bestelbusjes van PostNL en DHL die zo hard door onze straten rijden. Ik snap dat die mensen haast hebben. Maar er zal maar net een kind de bosjes uit rennen en je hebt een ongeluk. Daar maak ik me wel eens zorgen over.	Bestelbusjes rijden te snel in de wijk. Daar maak ik me zorgen om.	De verkeerssnelheid is te hoog.	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie
Traffic safety	Het lijkt mij wel een goed idee verkeersdrempels of iets dergelijks in de straten te plaatsen. En we moeten zelf natuurlijk ook minder gaan bestellen, maar dat is wel heel moeilijk.	Het plaatsen van snelheidsvermindering zou de situatie beter maken.	De verkeerssnelheid is te hoog.	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie
Social cohesion	Al moet ik ook zeggen	Ik laat mijn kinderen	Andere mensen zijn	Een ervaring van

	dat ik ze niet naar de andere kant van de Van Ketwich Verschuurlaan laat gaan. Dat is toch een ander soort samenstelling van de wijk, ik vertrouw die mensen niet helemaal	niet aan andere delen van de wijk waar de samenstelling van de wijk anders is	hier niet te vertrouwen	onveiligheid door de aanwezigheid van andere mensen
Social connection	Ik vind het ook fijn dat er wat huizen zicht op het park hebben mocht er wat gebeuren.	Er zijn huizen die zicht hebben op wat er gebeurt.	Er is toezicht op het kind	Een ervaring van veiligheid door de aanwezigheid van andere volwassenen
Child's capabilities	Ik wil niet dat mijn kind zonder ons die straat over steekt. Dat voelt niet veilig, omdat ze zich nog niet helemaal bewust zijn van het verkeer.	Mijn kind is zich nog niet genoeg bewust van de verkeerssituatie.	De verkeerskennis van het kind is bepalend voor de zelfstandigheid	De ervaring van veiligheid t.o.v. het kind wordt bepaald door het vertrouwen in het kind
Child's capabilities	Dat heeft er ook mee te maken dat Bo, de jongste, vaak met haar zus mee gaat.	Haar zus is oud genoeg om haar mee te nemen	Er is toezicht op het kind door een zus of broer	Een ervaring van veiligheid door de aanwezigheid van leeftijdsgenoten
Child's capabilities	Dat heeft voornamelijk te maken met de leeftijd. Als ze ouder worden en het verkeer beter snappen dan mogen ze ook wel verder weg van huis wat mij betreft. Dat verschilt ook wel per	Naarmate de kinderen ouder worden mogen ze meer zelfstandig, omdat ze dan meer kennis van het verkeer hebben.	De verkeerskennis van het kind is bepalend voor de zelfstandigheid	De ervaring van veiligheid t.o.v. het kind wordt bepaald door het vertrouwen in het kind

	<p>kind hoor, als ouder ben je eigenlijk altijd een beetje zoekende van hoeveel zelfstandigheid kan ik mijn kinderen geven. Het gaat vooral om het vertrouwen hebben in je kind en kinderen zijn simpel gezegd niet allemaal hetzelfde.</p>			
Crime safety	<p>Al was er laatst wel een melding van een potloodventer in de buurt.</p>	<p>Er is melding van een potloodventer in de buurt</p>	<p>Er zijn criminele activiteiten in de buurt</p>	<p>Een ervaring van onveiligheid door de aanwezigheid van criminele aspecten</p>
Crime safety	<p>Er is daar meer criminaliteit. Ik werk zelf bij de politie, en ik weet dat daar gewoon meer criminele dingen gebeuren. Er zijn vaak hangjongeren, ook vinden ze wel eens drugsspuiten in de speeltuin. Ik wil niet dat mijn kind daar speelt.</p>	<p>Er is meer criminaliteit in het andere gedeelte van de wijk. Ik wil niet dat mijn kind in die buurt speelt</p>	<p>Er zijn criminele activiteiten in een ander gedeelte van de buurt.</p>	<p>Een ervaring van onveiligheid door de aanwezigheid van criminele aspecten</p>
Crime safety	<p>Ik had gehoord dat daar laatst een potloodventer rond liep</p>	<p>Er is melding van een potloodventer in de buurt</p>	<p>Er zijn criminele activiteiten in de buurt</p>	<p>Een ervaring van onveiligheid door de aanwezigheid van criminele aspecten</p>

Social cohesion	Er lopen daar wel vaker vreemde figuren. Dan vertrouw je het toch niet helemaal.	Andere volwassenen worden niet vertrouwd	Andere mensen worden niet vertrouwd	Een ervaring van onveiligheid door de aanwezigheid van andere mensen
Social connection	Ook zou het wel helpen als het daar wat drukker is. Dan heb je toch wat meer sociale controle, meer mensen die zien wat daar gebeurt.	Als er meer mensen zijn, is er meer sociale controle	Er zijn hier te weinig volwassenen	Een ervaring van onveiligheid door de afwezigheid van andere volwassenen
Traffic safety	Ten eerste, omdat ze dan geen drukke straat over hoeven te steken. Het zijn alleen doodlopende paadjes of fietspaden.	Er zijn hier geen drukke wegen, alleen veilige paden	Er is een afwezigheid van drukke wegen	Een ervaring van een veilige verkeerssituatie
Child's capabilities	Ze zijn er dus aangewend	Ze zijn gewent	De kinderen kennen de plek	De ervaring van veiligheid t.o.v. het kind wordt bepaald door het vertrouwen in het kind
Social connection	Hun vriendjes wonen ook in de buurt van het parkje. Dus als er iets gebeurt is er vaak wel een ouder in de buurt die ze kennen.	Ze kennen de ouders van hun vriendjes hier	Er zijn bekende volwassenen in de buurt	Een ervaring van veiligheid door de aanwezigheid van andere volwassenen

Crime safety	Er zijn af en toe hangjongeren in het parkje	Er zijn hangjongeren in het park	Er zijn criminele activiteiten hier	Een ervaring van onveiligheid door de aanwezigheid van criminele aspecten
Child's capabilities	Mijn twee oudsten zijn ook al wel wat ouder dus die mogen sowieso overal alleen heen.	De oudste kinderen mogen overal heen	De kinderen mogen meer omdat ze ouder zijn	De ervaring van veiligheid t.o.v. het kind wordt bepaald door het vertrouwen in het kind
Child's capabilities	Mijn oudste is vijftien, de middelste is veertien en de jongste is negen. Die van negen mag nog niet overal naar toe wat mij betreft.	De oudere kinderen mogen meer. De jongste mag niet overal heen	De kinderen mogen meer omdat ze ouder zijn	De ervaring van veiligheid t.o.v. het kind wordt bepaald door het vertrouwen in het kind
Traffic safety	Ondanks dat je hier maar 30 mag, wordt er toch wel vaak te hard gereden.	Er wordt hier harder gereden dan 30	De verkeerssnelheid is te hoog.	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie
Child's capabilities	Volgens mij is dat veel veiliger, zeker voor jonge kinderen die het verkeer nog niet goed kennen.	Het is veiliger voor kinderen die het verkeer niet goed kennen	Het is veilig als het kind zich genoeg bewust is van de verkeerssituatie	De ervaring van veiligheid t.o.v. het kind wordt bepaald door het vertrouwen in het kind
Child's capabilities	Dat is gewoon gewenning denk ik. Ze komen daar al jaren dus ze kennen het.	Ze zijn er aan gewend	Het kind is gewend aan de plek	De ervaring van veiligheid t.o.v. het kind wordt bepaald door het vertrouwen in het kind

Traffic safety	Het is vooral het verkeer wat een obstakel is.	Het verkeer is een obstakel	Het verkeer is een obstakel	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie
Child's capabilities	Zara is eigenlijk nog wat te jong om zelf van huis te gaan. Maar Maaïke mag van mij best veel.	Zara is te jong om zelf van huis te gaan. Maaïke mag veel.		De ervaring van veiligheid t.o.v. het kind wordt bepaald door het vertrouwen in het kind
Traffic safety	Ja de Van Ketwich Verschuurlaan. Ik laat ze geen doorgaande wegen over gaan.	Ze mogen geen doorgaande wegen over	Een doorgaande weg is een obstakel	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie
Child's capabilities	En misschien hier bij de vijver. Mogen ze van u dan niet alleen bij de vijver zijn? Nee dat niet. Dat is geen regel bij ons, ze weten alleen dat ze daar niet te dicht bij moeten komen, omdat ze niet kunnen zwemmen.	Ze mogen niet dicht bij de vijver omdat ze nog niet kunnen zwemmen	Ze mogen niet naar de vijver omdat ze nog niet kunnen zwemmen	De ervaring van veiligheid t.o.v. het kind wordt bepaald door het vertrouwen in het kind
Traffic safety	Het is daar gewoon veel te druk met alle auto's. Mensen gebruiken het als een sluiproute,	Omdat mensen het als een sluiproute gebruiken is het te druk	Er is te veel verkeer	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie

	daarom is het hier zo druk.			
Traffic safety	En daarnaast wordt er ook nog eens vaak veel te hard gereden. Ze mogen van mij alleen de weg oversteken als een van ons er bij is	Er word te hard gereden, daarom mogen ze niet alleen oversteken	De verkeerssnelheid is te hoog	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie
Traffic safety	Zolang ze maar geen doorgaande weg over moeten. Kijk binnen de wijk is het verder rustig. Dus daar heb ik geen probleem mee. Als ze maar geen drukke weg over moeten, dan vind ik het prima als ze alleen gaan.	Ik vind het prima als ze geen doorgaande weg over moeten.	Een doorgaande weg vormt een obstakel	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie
Child's capabilities	Hoeveel ze mogen is wel sterk afhankelijk van hun leeftijd. De oudste mag natuurlijk van mij wel meer dan de jongste.	Hoeveel ze mogen hangt van van de leeftijd, de oudste mag meer dan de jongste	Het jongste kind mag minder omdat ze jonger is	De ervaring van veiligheid t.o.v. het kind wordt bepaald door het vertrouwen in het kind

Traffic safety	Dan moeten ze de doorgaande weg alleen	Ik vind het niet fijn als ze een doorgaande weg	Een doorgaande weg vormt een obstakel	Een ervaring van een onveilige
----------------	--	---	---------------------------------------	--------------------------------

	oversteken. Dat vind ik toch geen fijne gedachte.	over moeten steken		verkeerssituatie
Social connection	En als er dan wat gebeurt, als ze vallen ofzo, dan is er weinig sociale controle. En dan ben ik zelf wel erg ver weg. Dat vind ik geen fijne gedachte.	Ik vind het niet fijn als er iets gebeurt omdat er weinig sociale controle is	Er is te weinig sociale controle	Een ervaring van onveiligheid door de afwezigheid van andere volwassenen
Traffic safety	Er is hier weinig verkeer in de buurt. Als ze daar naar toe gaan dan hoeven ze alleen hier een stukje door de straat. Er is dus geen drukke weg waar ze over moeten steken of iets dergelijks.	Er is weinig verkeer in de buurt, ze hoeven geen drukke straat over	Er is weinig verkeer hier	Een ervaring van een veilige verkeerssituatie
Child's capabilities	Well our children are still young. So they are only allowed to stay close to the house.	Onze kinderen zijn jong, daarom mogen ze alleen dicht bij het huis blijven	De kinderen zijn te jong om zelf weg te gaan	De ervaring van veiligheid t.o.v. het kind wordt bepaald door het vertrouwen in het kind
Child's capabilities	In my opinion they are too young to understand the traffic rules yet. When they	Ze zijn te jong om de verkeersregels te begrijpen. Als ze ouder zijn mogen ze meer. Ik vertrouw ze nog niet	De kinderen begrijpen de verkeerssituatie niet genoeg om zelfstandig weg te gaan	De ervaring van veiligheid t.o.v. het kind wordt bepaald door het vertrouwen in het kind



	<p>get older they are certainly allowed more than they are now. But I don't trust them around cars enough for them to go through the neighborhood without one of us.</p>	<p>met autos om ze zelf de buurt in te laten gaan.</p>		
Traffic safety	<p>It is also the case that traffic is just driving too quickly through the streets. You know, this is supposed to be a calm traffic area. But people often just drive too fast through these narrow streets. You see, here it is a two way street. But that also means that it is even more dangerous for our kids. Maybe if they change the driving direction, it would get safer here.</p>	<p>Auto's rijden te hard door de nauwe straten. Het is een tweerichtingsstraat, dat is gevaarlijk voor onze kinderen.</p>	<p>De verkeerssnelheid is te hoog.</p>	<p>Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie</p>
Traffic safety	<p>Well they are not allowed to go there on their own. They have to</p>	<p>Ze mogen daar niet alleen heen omdat ze een drukke straat over moeten.</p>	<p>Er is te veel verkeer</p>	<p>Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie</p>

	cross some busy streets to get there.			
Crime safety	But it is also nice that not just everyone can go there. You don't really see any youth hanging around	Het is fijn dat er geen hangjongeren zijn	Er is zijn hier geen criminele activiteiten	Een ervaring van veiligheid door de afwezigheid van criminele aspecten
Child's capabilities	First of all, the children just have to get older. I think that if they are a few years older I would have more trust in them to go here alone.	De kinderen moeten eerst ouder worden. Als ze ouder zijn heb ik er meer vertrouwen als ze daar alleen naar toe gaan	De kinderen mogen meer als ze ouder zijn	De ervaring van veiligheid t.o.v. het kind wordt bepaald door het vertrouwen in het kind
Traffic safety	Om te beginnen met het verkeer hier. Weet je dit hoort gewoon een rustige straat te zijn waar je niet harder dan 30 mag. Maar er wordt hier altijd veel te hard gereden. Mensen gebruiken deze straat als een sluiproute. Maar daarvoor is het helemaal niet bedoelt.	Je mag hier niet harder dan 30, maar er wordt te hard gereden. Mensen gebruiken het als sluiproute, waar voor het niet bedoelt is.	De verkeerssnelheid is te hoog	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie
Traffic safety	En dan heb je nog die school busjes. Die komen elke dag hier	Schoolbusjes scheuren hier door de buurt	De verkeerssnelheid is te hoog	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie

	door de straat, je zou wel denken dat ze rustig aan doen met alle kinderen hier in de buurt. Maar nee hoor, ze scheuren hier echt.			
Traffic safety	Dat heb je ook met die bezorgbusjes die je steeds meer ziet. Ik begrijp dat die mensen ook op tijd druk staan, maar het creëert echt gevaarlijke situaties	Bezorgbusjes creëren hier voor gevaarlijke situaties	De verkeerssituatie is hier onveilig	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie
Crime safety	Daarnaast lopen hier ook wel eens junkies enzo rond.	Er lopen hier junkies rond	Er zijn criminele activiteiten	Een ervaring van onveiligheid door de aanwezigheid van criminele aspecten
Crime safety	Ook van die hangjongeren op het schoolplein.	Op het schoolplein zijn hangjongeren	Er zijn criminele activiteiten	Een ervaring van onveiligheid door de aanwezigheid van criminele aspecten
Traffic safety	Dus voor de kinderen is het veilig omdat het afgesloten is. Ze kunnen niet zomaar de weg op rennen	Voor de kinderen is het veilig omdat het afgesloten is van de weg	Er is een veilige verkeerssituatie	Een ervaring van een veilige verkeerssituatie
Crime safety	Maar het zorgt er ook voor dat er daar geen	Er zijn geen hangjongeren zoals bij	Er is een afwezigheid van criminele	Een ervaring van veiligheid door de

	hangjongeren zijn zoals je wel eens bij ander speelplekken ziet.	andere speelplekken	activiteiten	aanwezigheid van criminele aspecten
Traffic safety	Het is gewoon een doorgaande weg waar men vaak te hard rijdt.	Het is een doorgaande weg waar men te hard rijdt	Er is een te hoge verkeerssnelheid	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie
Traffic safety	En daarnaast vind ik de oversteek plek nou ook niet optimaal. Het is alleen een zebrapad. Maar dat vind ik niet veilig genoeg voor jonge kinderen.	Ik vind de oversteekplek niet optimaal. Ik vind een zebrapad niet veilig genoeg voor jonge kinderen	Er is een onveilige oversteek plek	Een ervaring van een onveilige verkeerssituatie
Traffic safety	En ja, verder is het in de straat achter ons huis wel rustig, er is weinig verkeer.	Er is weinig verkeer achter ons huis	Er is weinig verkeer	Een ervaring van een veilige verkeerssituatie

## Appendix I

### Interview transcripts

Interview 1

Interviewee: Frederique

Interviewer: Koen Bruinsma, student Spatial Planning and Design

Date: Friday, May 7

Interview Setting: Interview conducted in the garden of the interviewee's home on the Vestdijklaan in Groningen. The interview was conducted at 13:06.

F = Frederique

KB = Koen Bruinsma

*KB: Ten eerste wil ik u natuurlijk bedanken voor uw tijd. Het betekent veel voor mij en mijn onderzoek. Ik heb u net uitgelegd waar het onderzoek over gaat, en ik wil hierover dan ook mijn eerste vragen stellen. In hoeverre heeft u het gevoel dat u uw kinderen met een gerust hart zelfstandig door de wijk laat gaan? En in hoeverre is dit voor u leeftijdsafhankelijk?*

*F: Ik heb er over het algemeen een prima gevoel over. Dit is natuurlijk wel erg afhankelijk van de leeftijd van mijn kind. Mijn dochter is net zes geworden dus ze mag van mij nog niet alleen van huis weg. Ik ben er eigenlijk wel altijd bij als ze de tuin uit gaat. Ze mag wel hier naast op de stoep spelen, maar niet veel verder. Maar als ze wat ouder is zal ze vanzelf wel verder van huis mogen denk ik. Dat gaat volgens mij wel natuurlijk.*

*KB: En als u dan denkt aan de toekomst. Zijn er dan locaties waarvan u denkt dat u uw dochter niet alleen naar toe zal laten gaan?*

*F: Dan denk ik toch wel aan de straat hiervoor (Vestdijklaan). De autos rijden daar veel te hard. Het is op dit moment een 50 kilometer weg, dat snap ik niet zo dwars door een woonwijk heen. En dan rijden ze ook nog eens te hard. Ik denk dat ik haar daar niet zelf zou laten oversteken. De gemeente zou daar iets aan moeten doen. Ze zouden er een 30 kilometerzone van moeten maken en misschien verkeersdrempels plaatsen. Nu ik er zo over nadenk, zou ik ook nog willen zeggen dat ik ze niet alleen naar de geluidswal mag.*

KB: *En waarom mag ze van u niet alleen naar de geluidswal?*

F: *Ik denk dat dat vooral is omdat er geen overzicht is.*

KB: *Hoe bedoelt u geen overzicht? Op uw eigen kind?*

F: *Ja door die bosjes kan ik haar niet altijd zien. Maar je kan ook niet goed zien wie daar nog meer is.*

KB: *Bent u bang voor vreemden daar?*

F: *Bang is misschien niet helemaal het goede woord. Maar er was laatst een bericht dat er een potloodventer rond liep. En dan ben je toch wat voorzichtiger daar mee.*

KB: *Dat begrijp ik. Wat zou er volgens u dan kunnen gebeuren waardoor u zich veiliger voelt?*

F: *Ik denk dat er niet veel hoeft te veranderen. Het enige dat ik me zo kan bedenken is dat ik graag zou zien dat deze hele buurt een 30 kilometer zone wordt. Daardoor zou ik mij wel veiliger voelen ja.*

KB: *En als u denkt aan een locatie waar u uw dochter wel alleen heen zou laten gaan, wat zou dit dan zijn?*

F: *Dat zou overal zijn. Voor mij is er niet één plek waar ze niet heen zou mogen gaan. Maar dit is voornamelijk afhankelijk van haar leeftijd. Ze mag nu nog niet alleen weg, maar als ze ouder is zie ik eigenlijk geen reden om haar ergens niet alleen naar toe te laten gaan. Dat ligt er vooral aan hoe zelfstandig ze op dat moment is. Dat bepaalt wel hoe ver ze mag gaan.*

KB: *Volgens u zou er geen één locatie een belemmering zijn voor uw dochter. Maar als u dan aan de wijk in zijn geheel denkt. Wat zou er dan volgens u nog verbeterd kunnen worden in de wijk.*

F: *Dat is voornamelijk de verkeerssituatie. Verder niets eigenlijk. Nou ik zou haar misschien alleen in de Wijert Zuid laten spelen. Dan hoeft ze die grote weg niet over.*

KB: *Volgens mij is het allemaal duidelijk. Ik denk dat ik zo wel genoeg weet. Dank u wel voor uw tijd.*

## Interview 2

Interviewee: Frederique

Interviewer: Koen Bruinsma, student Spatial Planning and Design

Date: Friday, May 7

Interview Setting: Interview conducted in the garden of the interviewee's home on the Vestdijklaan in Groningen. The interview was conducted at 13:06.

F = Frederique

KB = Koen Bruinsma

*KB: Ten eerste wil ik u natuurlijk bedanken voor uw tijd. Het betekent veel voor mij en mijn onderzoek. Ik heb u net uitgelegd waar het onderzoek over gaat, en ik wil hierover dan ook mijn eerste vragen stellen. In hoeverre heeft u het gevoel dat u uw kinderen met een gerust hart zelfstandig door de wijk laat gaan? En in hoeverre is dit voor u leeftijdsafhankelijk?*

*F: Ik heb er over het algemeen een prima gevoel over. Dit is natuurlijk wel erg afhankelijk van de leeftijd van mijn kind. Mijn dochter is net zes geworden dus ze mag van mij nog niet alleen van huis weg. Ik ben er eigenlijk wel altijd bij als ze de tuin uit gaat. Ze mag wel hier naast op de stoep spelen, maar niet veel verder. Maar als ze wat ouder is zal ze vanzelf wel verder van huis mogen denk ik. Dat gaat volgens mij wel natuurlijk.*

*KB: En als u dan denkt aan de toekomst. Zijn er dan locaties waarvan u denkt dat u uw dochter niet alleen naar toe zal laten gaan?*

*F: Dan denk ik toch wel aan de straat hiervoor (Vestdijklaan). De autos rijden daar veel te hard. Het is op dit moment een 50 kilometer weg, dat snap ik niet zo dwars door een woonwijk heen. En dan rijden ze ook nog eens te hard. Ik denk dat ik haar daar niet zelf zou laten oversteken. De gemeente zou daar iets aan moeten doen. Ze zouden er een 30 kilometerzone van moeten maken en misschien verkeersdrempels plaatsen. Nu ik er zo over nadenk, zou ik ook nog willen zeggen dat ik ze niet alleen naar de geluidswal mag.*

*KB: En waarom mag ze van u niet alleen naar de geluidswal?*

*F: Ik denk dat dat vooral is omdat er geen overzicht is.*

KB: *Hoe bedoelt u geen overzicht? Op uw eigen kind?*

F: *Ja door die bosjes kan ik haar niet altijd zien. Maar je kan ook niet goed zien wie daar nog meer is.*

KB: *Bent u bang voor vreemden daar?*

F: *Bang is misschien niet helemaal het goede woord. Maar er was laatst een bericht dat er een potloodventer rond liep. En dan ben je toch wat voorzichtiger daar mee.*

KB: *Dat begrijp ik. Wat zou er volgens u dan kunnen gebeuren waardoor u zich veiliger voelt?*

F: *Ik denk dat er niet veel hoeft te veranderen. Het enige dat ik me zo kan bedenken is dat ik graag zou zien dat deze hele buurt een 30 kilometer zone wordt. Daardoor zou ik mij wel veiliger voelen ja.*

KB: *En als u denkt aan een locatie waar u uw dochter wel alleen heen zou laten gaan, wat zou dit dan zijn?*

F: *Dat zou overal zijn. Voor mij is er niet één plek waar ze niet heen zou mogen gaan. Maar dit is voornamelijk afhankelijk van haar leeftijd. Ze mag nu nog niet alleen weg, maar als ze ouder is zie ik eigenlijk geen reden om haar ergens niet alleen naar toe te laten gaan. Dat ligt er vooral aan hoe zelfstandig ze op dat moment is. Dat bepaalt wel hoe ver ze mag gaan.*

KB: *Volgens u zou er geen één locatie een belemmering zijn voor uw dochter. Maar als u dan aan de wijk in zijn geheel denkt. Wat zou er dan volgens u nog verbeterd kunnen worden in de wijk.*

F: *Dat is voornamelijk de verkeerssituatie. Verder niets eigenlijk. Nou ik zou haar misschien alleen in de Wijert Zuid laten spelen. Dan hoeft ze die grote weg niet over.*

KB: *Volgens mij is het allemaal duidelijk. Ik denk dat ik zo wel genoeg weet. Dank u wel voor uw tijd.*



### Interview 3

Interviewee: Oscar

Interviewer: Koen Bruinsma, student Spatial Planning and Design

Date: Friday, May 7

Interview Setting: Interview conducted in the home of the interviewee on the Nijhofflaan in Groningen. The interview was conducted at 14:55.

O = Oscar

KB = Koen Bruinsma

*KB: Goedemiddag, fijn dat u toch nog even tijd hebt kunnen maken voor dit interview. Zoals ik u al eerder even kort had verteld, ben ik benieuwd naar uw mening over plekken in de Wijert. Vooral waarom u uw kinderen ergens wel of niet zelfstandig alleen naar toe laat gaan. Daarom zou ik eigenlijk gelijk met de eerste vraag willen beginnen. In hoeverre heeft u het gevoel dat u uw kinderen met een gerust hart zelfstandig door de wijk kan laten bewegen en in hoeverre dit leeftijdsafhankelijk is?*

*O: Dat is eigenlijk wel gewoon prima. Over het algemeen mogen voelt dat voor mij goed. De jongste is zeven jaar en de oudste elf. Dus de oudste mag wel meer dan de jongste.*

*KB: Maar zou u een plek kunnen bedenken waar u uw jongste niet alleen naar toe zou laten gaan?*

*O: Als ik dan een plek zou moeten zeggen dan zou ik zeggen de geluidswal (Vestdijklaan).*

*KB: En waarom zou u uw kinderen daar niet alleen naar toe laten gaan?*

*O: Ik had gehoord dat daar laatst een potloodventer rond liep. Er lopen daar wel vaker vreemde figuren. Dan vertrouwt u het toch niet helemaal.*

*KB: Als u kon, wat zou u dan willen veranderen aan deze plek zo dat u zich er veiliger bij voelt?*

*O: Het zou fijn zijn als daar wat meer verlichting is. Ook zou het wel helpen als het daar wat drukker is.*

KB: *Waarom voelt het voor u veiliger als het er drukker zou zijn?*

O: *Dan heb je toch wat meer sociale controle, meer mensen die zien wat daar gebeurt.*

KB: *Zijn er daarnaast nog andere dingen die u zou willen verbeteren?*

O: *Er mag ook wel eens een nieuwe supermarkt dicht in de buurt komen. Sinds de Aldi weg is, is de supermarkt wel erg ver weg.*

KB: *Zou u misschien ook een locatie aan kunnen geven waar het voor u wel veilig voelt om uw kinderen alleen naar toe te laten gaan?*

O: *Het parkje (Ina Boudierplantsoen) hier in de buurt, daar laat ik ze wel gewoon heen gaan.*

KB: *En waarom laat u ze hier dan specifiek wel alleen naar toe gaan?*

O: *Ten eerste, omdat ze dan geen drukke straat over hoeven te steken. Het zijn alleen doodlopende paadjes of fietspaden. Dus dat vind ik prima. Hun school zit ook naast dit parkje, dus ze kennen er de weg.*

KB: *Ze zijn er dus aangewend?*

O: *Ja, dat zou je wel kunnen zeggen.*

KB: *En heeft u nog andere redenen waarom het voor u hier goed voelt?*

O: *Hun vriendjes wonen ook in de buurt van het parkje. Dus als er iets gebeurt is er vaak wel een ouder in de buurt die ze kennen. Daarom vind ik het niet erg als ze daar zonder ons zijn.*

KB: *Kan u ook nog iets bedenken wat u aan dit parkje verbeterd zou willen zien?*

O: *Er zijn af en toe hangjongeren in het parkje maar verder kan ik niks bedenken.*

KB: *Voelt u zich onveilig door die hangjongeren?*

O: *Welnee, ze doen niemand kwaad. Vroeger waren we immers zelf ook zo. Het brengt wel een beetje reuring in de buurt.*

KB: *Ja dat is zeker waar. Dus eigenlijk hoeft er volgens u niks aan het parkje veranderd te worden?*

O: *Nee eigenlijk niet.*

KB: *Nou dan komen we bij de laatste vraag. Wat is er volgens u nodig waardoor u uw kinderen makkelijker zelfstandig door de wijk in het algemeen laat bewegen?*

O: *Dat is wel een lastige vraag. Ik kan niet zo snel iets bedenken. Misschien zou het onderhoud van de straten en paadjes wel wat beter mogen. Op sommige plekken is het echt een bende. Maar ik denk niet dat dit veel te maken heeft met mijn kinderen. Al zou het wel fijn zijn dat er een speeltuin dichterbij is. Volgens mij waren ze daar al mee bezig, maar dat weet ik niet zeker.*

KB: *Ik kan me voorstellen dat dat fijn zou zijn. Ik hoop voor dat het er komt. Dan zijn we nu aan het einde gekomen van dit interview. Bedankt voor uw medewerking.*

O: *Geen probleem, succes nog met je onderzoek verder.*

#### Interview 4

Interviewee: Anoniem

Interviewer: Koen Bruinsma, student Spatial Planning and Design

Date: Friday, May 7

Interview Setting: Interview conducted at the home of the interviewee in Groningen. The interview was conducted at 16:14.

IV = Interviewee

KB = Koen Bruinsma

KB: *Bedankt dat u mee wil helpen aan dit onderzoek, dat wordt erg op prijs gesteld. Ik zie dat u het druk heeft dus ik zou maar gelijk met de eerste vraag beginnen. In hoeverre heeft u het gevoel dat u uw kinderen vrij door de wijk kan laten gaan?*

IV: *Ik voel me helemaal veilig hier in de wijk. Mijn twee oudsten zijn ook al wel wat ouder dus die mogen sowieso overal alleen heen.*

KB: *Hoe oud zijn uw kinderen als ik vragen mag?*

IV: *Mijn oudste is vijftien, de middelste is veertien en de jongste is negen. Die van negen mag nog niet overal naar toe wat mij betreft.*

KB: *Zou u dan een voorbeeld kunnen geven van een plek waar ze niet alleen naar toe mag gaan?*

IV: *Ze mag van mij in de straat spelen. En verder wel in de wijk. Maar niet buiten dit stukje buurt.*

KB: *Welk stukje buurt bedoelt u dan?*

IV: *Dit nieuwbouw stuk, de Helpermaar. Dus ze mogen van mij eigenlijk niet de doorgaande wegen over.*

KB: *Welke straten zijn dat?*

IV: *De Van Ketwich Verschuurlaan, en die aangrenzend aan de Wijert Zuid. Volgens mij is dat de Bordewijklaan.*

KB: *Ja, dat klopt volgens mij wel. Zou u misschien ook drie dingen kunnen bedenken wat u hier zou veranderen?*

IV: *Drie dingen is wel veel. Maar ik zou in dat geval wel meer verkeersdrempels willen. Ondanks dat je hier maar 30 mag, wordt er toch wel vaak te hard gereden. En dan heb je die kleine straatjes die er op uit komen. Daar zou toch zomaar een kind uit rennen, dan is het goed mis. Verder denk ik dat er wel betere oversteekplekken zouden kunnen komen.*

KB: *Hoe zouden die oversteek plekken volgens u dan beter kunnen?*

IV: *Er zijn nu alleen zebra paden. Maar ik zou daar graag wel stoplichten willen zien. Volgens mij is dat veel veiliger, zeker voor jonge kinderen die het verkeer nog niet goed kennen.*

KB: *Dat kan ik me voorstellen. Dan zou ik nu graag door gaan naar de volgende vraag. Kan u ook een locatie bedenken waar u wel het gevoel heeft dat u uw kinderen daar met een gerust hart naar toe laat gaan?*

IV: *Het speeltuintje hier in de buurt. Ik vind het geen probleem als ze daar alleen heen gaat.*

KB: *Zou u ook kunnen aangeven wat uw redenen daarvoor zijn?*

IV: *Dat is gewoon gewenning denk ik. Ze komen daar al jaren dus ze kennen het. Verder zou ik het niet kunnen bedenken.*

KB: *En wat zou volgens u nog verbeterd kunnen worden aan het speeltuintje?*

IV: *Er zouden wel meer gescheiden plekken kunnen komen. Nu is het zo dat kinderen van tien op dezelfde plek spelen als de kleintjes. Ik zou liever zien dat er wat meer sport locaties of zo iets, komen voor de wat oudere kinderen. Zodat ze daar kunnen voetballen. Nu hangen ze wel eens rond bij het speeltuintje.*

KB: *En als u dan naar de wijk in het algemeen kijkt, wat zou daar volgens u aan verbeterd kunnen worden als het gaat om het zelfstandig door de wijk bewegen van uw kinderen?*

IV: *Dat zouden dan vooral betere sport plekken zijn in de buurt voor de wat oudere kinderen. Ze moeten een plek hebben waar ze kunnen chillen zonder dat ze voor overlast zorgen bij omwonende. Ook zijn de meeste voorzieningen te ver weg. Als ze naar het*

*MFC wil dan moet ze de grote straat over. Het zou fijn zijn als er ook meer zulke plekken aan deze kant van de doorgaande weg (Van Ketwich Verschuurlaan) zijn.*

*KB: Dus de afstand tot de faciliteiten is te groot volgens u. Denkt u dat u uw kind meer vrijheid zou geven als er ze dichterbij zouden zijn?*

*IV: Ja dat denk ik wel. Het is vooral het verkeer wat een obstakel is.*

*KB: Ik denk dan dat ik alles wel heb. Ik wil u hartelijk bedanken voor uw hulp.*

## Interview 5

Interviewee: Achmed

Interviewer: Koen Bruinsma, student Spatial Planning and Design

Date: Friday, May 7

Interview Setting: Interview conducted at the home of the interviewee in Groningen. The interview was conducted at 16:25.

A = Achmed

KB = Koen Bruinsma

A = Hey, fijn dat je later even terug kon komen.

KB = Geen probleem, ik ben blij dat u toch nog even tijd voor mij hebt kunnen maken. Ik had u eerder al uitgelegd waar mijn onderzoek over gaat toch?

A = Ja dat klopt.

KB = Dan zal ik gelijk maar beginnen met de eerste vraag. In hoeverre heeft u het gevoel dat u uw kinderen zelfstandig door de wijk kan laten gaan?

A = Goed. Volgens mij is het hier veilig genoeg.

KB = Hoe oud zijn uw kinderen als ik vragen mag.

A = Zara is nu 4 en Maaïke is 6. Zara is eigenlijk nog wat te jong om zelf van huis te gaan. Maar Maaïke mag van mij best veel.

KB = Voelt de hele wijk veilig voor u? Of zijn er plekken waar u uw kind niet alleen naar toe laat gaan?

A = Ja de Van Ketwich Verschuurlaan. Ik laat ze geen doorgaande wegen over gaan. En misschien hier bij de vijver.

KB = Mogen ze van u dan niet alleen bij de vijver zijn?

A = Nee dat niet. Dat is geen regel bij ons, ze weten alleen dat ze daar niet te dicht bij moeten komen, omdat ze niet kunnen zwemmen.

KB = En als we het over de Van Ketwich Verschuurlaan hebben. Wat zijn dan uw redenen om ze daar niet alleen naar toe te laten gaan?

A = Het is daar gewoon veel te druk met alle auto's. Mensen gebruiken het als een sluiproute, daarom is het hier zo druk. En daarnaast wordt er ook nog eens vaak veel te hard gereden. Ze mogen van mij alleen de weg oversteken als een van ons er bij is. Dus ik denk dat ze dat wel beperkt ja.

KB = Wat zou u dan graag aan deze locatie veranderd willen zien? Zodat u uw kinderen daar misschien wel alleen over zou laten steken?

A = Als ik eerlijk ben denk ik niet dat ik ze daar ooit alleen over laat steken. Dus wat mij betreft zijn er ook geen verbeteringen nodig.

KB = U kan zich niks bedenken wat u verandert zou willen?

A = Nee, dat kan ik nu niet zo bedenken.

KB = Dan wil ik graag verder gaan met de vraag of u misschien een plek kunt bedenken waar u juist wel het gevoel heeft dat u uw kinderen daar zelfstandig naar toe kan laten gaan?

A = Dan zou ik zeggen dat ze wel in de hele wijk, de helpermaar, mogen komen. Zolang ze maar geen doorgaande weg over moeten. Kijk binnen de wijk is het verder rustig. Dus daar heb ik geen probleem mee. Als ze maar geen drukke weg over moeten, dan vind ik het prima als ze alleen gaan.

KB = U zegt net dat het in dit stuk van de Wijert veilig voor u voelt. Maar kan u ook iets bedenken wat nog wel beter zou kunnen in de wijk?



A = Misschien dat ze hier wat verkeersdrempels in de straten kunnen aanleggen. Op de doorgaande stukken wordt wel eens te hard gereden, terwijl je weinig overzicht hebt in de bochten. Zoals je ziet komen er zijstraten uit op de doorlopende weg. En die zijstraten komen achter de huizen vandaan waar ze wel eens spelen. Dat zou misschien wel helpen.

KB = Maar dat zorgt er niet voor dat uw kinderen daardoor daar niet mogen spelen?

A = Nee, dat mogen ze prima. Ik heb de oudste geleerd om goed uit te kijken. Weet je, uiteindelijk kunnen ze toch nooit 100% veilig zijn. Dus volgens mij moet je dat ook niet te veel beperken. Als die auto's ook goed opletten denk ik niet dat het fout gaat.

KB = Dat is waar. Dan wil ik u alleen nog vragen of u kan bedenken wat er volgens u zou mogen verbeteren in de hele Wijert.

A = Zodat mijn kinderen meer alleen zouden mogen doen?

KB = Ja, dat is wat ik bedoel.

A = De doorgaande wegen zijn wel echt de grootste belemmering. Als ze er nou een voor zorgen dat het daar niet meer zo druk is. En misschien de snelheid verlagen naar 30 dan zouden ze van mij misschien meer mogen. Maar dat kan ik nu niet zo zeggen.

KB = Dus eigenlijk zijn voor u de doorgaande wegen de belangrijkste reden voor het beperken van hun bewegingsruimte?

A = Zo zou je het kunnen zeggen ja.

KB = Dat is dan helemaal duidelijk voor mij. Volgens mij heb ik ook alle informatie die ik nodig heb. Nog hartelijk bedankt voor uw tijd.

## Interview 6

Interviewee: Sofie

Interviewer: Koen Bruinsma, student Spatial Planning and Design

Date: Saturday, May 8

Interview Setting: Interview conducted at the home of the interviewee in Groningen. The interview was conducted at 16:16.

S = Sofie

KB = Koen Bruinsma

KB: *Een hele goede middag mevrouw, als eerst wil ik even zeggen. Bedankt dat u mij wil helpen bij dit onderzoek. Ik ga u een aantal vragen stellen over hoe veilig u zich voelt ten opzichte van uw kinderen in de buurt.*

S: *Geen probleem, dat is goed.*

KB: *Dan wil ik graag beginnen met de vraag: in hoeverre heeft u het gevoel dat u uw kinderen met een gerust hart zelfstandig door de wijk kan laten bewegen? En in hoeverre is dit afhankelijk van hun leeftijd?*

S: *Helemaal! Ik heb niet het gevoel dat ze ergens voor hoeven op te passen. Ik heb drie kinderen, één van acht, tien en zes. Hoeveel ze mogen is wel sterk afhankelijk van hun leeftijd. De oudste mag natuurlijk van mij wel meer dan de jongste.*

KB: *Maar kunt u ook een plek in de wijk bedenken waar u uw kinderen niet alleen naar toe laat gaan?*

S: *Ik denk dat ik ze niet alleen naar het MFC laat gaan. Die speeltuin daar.*

KB: *En waarom laat u ze daar dan niet alleen naar toe gaan?*

S: *Ten eerst vind ik het te ver weg. Als ze vanaf hier (Klooslaan) naar de speeltuin willen moeten ze de hele wijk door. Dan moeten ze de doorgaande weg alleen oversteken. Dat vind ik toch geen fijne gedachte. En als er dan wat gebeurt, als ze vallen ofzo, dan is er weinig sociale controle. En dan ben ik zelf wel erg ver weg. Dat vind ik geen fijne gedachte.*

KB: *Maar zijn er volgens u dan ook dingen die zouden moeten veranderen bij het MFC, waardoor u uw kinderen daar wel zelfstandig heel laat gaan?*

S: *Dan zou er gewoon meer toezicht moeten zijn, weet je als ik zou weten dat daar een volwassen iemand is die op ze let dan zou ik het minder een probleem vinden. Maar ik zou niet zo weten hoe dat er dan uit zou moeten zien.*

KB: *Dat kan ik me voorstellen. Dan zou ik graag verder willen gaan naar de volgende vraag als u verder hierover geen op of aanmerkingen meer heeft.*

S: *Nee niet echt, volgens mij is het toezicht wel zo'n beetje het enige wat ik kan bedenken.*

KB: *Dan wil ik u nu graag vragen of u misschien een plek in de buurt kunt bedenken waar u uw kinderen juist wel met een gerust hart alleen naar toe laat gaan.*

S: *Dat is natuurlijk niet een vraag waar je elke dag over nadenken. Zo iets gebeurt meer vanzelf. Maar ik zou dan zeggen dat ik ze met een gerust hart naar het speeltuintje hier in de buurt laat gaan. Dat is echt geen probleem voor mij.*

KB: *Waarom voelt dan specifiek deze plek wel goed voor u?*

S: *Er is hier weinig verkeer in de buurt. Als ze daar naar toe gaan dan hoeven ze alleen hier een stukje door de straat. Er is dus geen drukke weg waar ze over moeten steken of iets dergelijks.*

KB: *Het is dus rustig rond het speeltuintje, ik snap dat dat voor u veel veiliger voelt. Heeft u naast dat het rustig is nog een andere reden waarom dit wel een goede plek is?*

S: *Het is ook lekker dicht bij. Maar verder kan ik niet echt iets bedenken.*

KB: *Dat klinkt goed. Maar als u iets zou kunnen veranderen hier. Wat zou u dan willen veranderen waardoor het voor u nog een betere plek wordt?*

*S: Ik denk dat dat hetzelfde is als bij het MFC. Ik zou het fijn vinden als er wat meer toezicht zou zijn. Gewoon wat anders ouders die daar ook zijn. Meer is volgens mij niet echt nodig.*

*KB: Als u dan denkt aan de Wijert in het algemeen, zijn daar dan nog dingen die u graag anders zou willen zien? Dingen waardoor u uw kinderen makkelijker alleen door de wijk laat gaan?*

*S: Weinig. Het is een prima buurtje voor de kinderen om in op te groeien. Dus volgens mij hoeft er niet echt iets te veranderen.*

*KB: Dat kan natuurlijk ook. Ik hoorde inderdaad ook van andere ouders dat ze het ook een prima buurt vinden voor hun kinderen.*

*S: Dat is ook zeker zo. Ik maak me hier eigenlijk nooit zorgen over hun veiligheid. Dus over het algemeen mogen ze heel veel van mij.*

*KB: Dat is fijn om te horen. Dan denk ik wel dat ik nu alle informatie nodig heb voor mijn onderzoek. Bedankt voor uw tijd.*

*S: Geen probleem, succes nog verder met je onderzoek. En een fijne middag.*

*KB: U ook.*

Interview 7

Interviewee: Maria

Interviewer: Koen Bruinsma, student Spatial Planning and Design

Date: Saturday, May 8

Interview Setting: Interview conducted at the home of the interviewee in Groningen. The interview was conducted at 13:05.

M = Maria

KB = Koen Bruinsma

*KB: Good morning, thank you for participating in this interview. Is it clear for you what the purpose of my research is, from what I just explained to you?*

*M: Yes, and I think it is a very interesting research you are doing.*

*KB: Well thank you very much. In my opinion it is also very important and interesting to get the opinions of parents themselves regarding their neighbourhood. If you don't mind, I would like to start with the first question of the interview.*

*M: No problem, go ahead.*

*KB: So to what extent do you have the feeling that you can let your children travel independently throughout the neighbourhood? And to what extent do you think it depends on their age?*

*M: Well our children are still young. So they are only allowed to stay close to the house. They are free to play on the grass behind our house, but not much further.*

*KB: How old are your children if I may ask?*

*M: Of course, they are four and seven years old.*

KB: *That is indeed still quite young. For the purpose of this interview I would like to focus on the eldest one. Because the four year old probably is not allowed to go anywhere independently right?*

M: *Yes that is true.*

KB: *Then if you think about your eldest. Is there a place in the neighbourhood where you wouldn't let him go alone?*

M: *I guess basically any street around here.*

KB: *So your children are not allowed to go near any streets? Why does it not feel safe for you in your own street?*

M: *In my opinion they are too young to understand the traffic rules yet. When they get older they are certainly allowed more than they are now. But I don't trust them around cars enough for them to go through the neighborhood without one of us. That is why they have to stay close to the house, or play behind the house. That it is no problem for me.*

KB: *So you are saying that it is mostly a trust issue for you. But can you think of other reasons they are not allowed to go any further?*

M: *It is also the case that traffic is just driving too quickly through the streets. You know, this is supposed to be a calm traffic area. But people often just drive too fast through these narrow streets. You see, here it is a two way street. But that also means that it is even more dangerous for our kids. Maybe if they change the driving direction, it would get safer here.*

KB: *That does bring me to my next question. Can you indicate what should change here, so that you would allow your children to travel more independently through the neighborhood?*

M: *Like I say, the main problem is the traffic situation. For now I feel like it is just too dangerous to them. Maybe it would help if cars are somehow slowed down. So they can't race through the streets anymore. Perhaps, it would also help if the municipality would change the direction of many streets. I think it is safer for the kids when it is a one way street. That way, it is easier for them to cross the streets. But I don't think I would let them travel alone until they are a bit older.*

KB: *That is clear to me. I would like to proceed to the second part of this interview. Can you think of a location where you let your children go independently?*

M: *They are free to play at the playground.*

KB: *Do you mean at the MFC?*

M: *Yes, exactly.*

KB: *And why does it feel safe to let your children go there on their own?*

M: *Well they are not allowed to go there on their own. They have to cross some busy streets to get there. So they always have to be supervised when going to the playground. But once they are there, they can play without supervision in my opinion.*

KB: *And why do you think this is a safe place for them to play on their own?*

M: *You know, it has fences. This is a good demarcation.*

KB: *A good demarcation for who?*

M: *For both the kids and others. For the kids it is clear where they can play and where not. But it is also nice that not just everyone can go there. You don't really see any youth hanging around here.*

KB: *And if you could improve anything at the playground what do you think should be changed?*

M: *First of all, the children just have to get older. I think that if they are a few years older I would have more trust in them to go here alone. But that is only a matter of time, so not really a thing that could be improved here. Maybe it would be nice if there were different facilities for different age groups. Now it is sometimes the case that there are bigger children playing at the same place as the little ones. You know, the babies are now playing where kids of like ten years old also play. It would be nice if they are more separated.*

KB: *So perhaps more age appropriate play facilities?*

M: *Yes, that could improve the place.*

*KB: But what about the neighborhood in general. What do you think should be changed to improve the independent mobility of your children?*

*M: In general, I think it is important to lower the traffic speed first of all. Just in general it would be great if there were less cars around. Especially at the thoroughfares, the bigger roads are really an obstacle for children. I think more parents feel this way. The amount of cars and the traffic speed just creates unsafe situations. That would be a real improvement. But furthermore, I can't think of anything else.*

*KB: That's okay. You provided me with a lot of information already. This has brought us to the end of this interview. You have been a great help. Thank you.*

*M: No problems at all, I wish you the best of luck with your thesis.*



Interview 8

Interviewee: Anoniem

Interviewer: Koen Bruinsma, student Spatial Planning and Design

Date: Saturday, May 8

Interview Setting: Interview conducted at the home of the interviewee in Groningen. The interview was conducted at 13:15.

IV = Interviewee

KB = Koen Bruinsma

*KB: Een hele goede middag mevrouw, ik had begrepen van uw man dat u mij wel zou willen helpen met dit onderzoek. Daar voor ten aller eerste bedankt. Zoals ik ook aan uw man had uitgelegd doe ik onderzoek naar het veiligheidsgevoel van ouders in de Wijert. En dan specifiek met betrekking tot hun kinderen. Is het goed dat ik u hierover een paar vragen stel?*

*IV: Dat is geen probleem.*

*KB: Fijn, dan zal ik gelijk met de deur in huis vallen. In hoeverre heeft u het gevoel dat u uw kinderen met een gerust hart zelfstandig door de wijk kan laten gaan?*

*IV: Dat is heel simpel, niet. Ze mogen van mij niet alleen naar buiten. Ik of mijn man zijn er altijd bij.*

*KB: Dus u wil eigenlijk zeggen dat er geen locatie is waar u uw kinderen zelfstandig laat zijn?*

*IV: Dat klopt ja.*

*KB: Kunt u dan ook benoemen waarom dit dan het geval is?*

*IV: Dat is wel een hele waslijst. Om te beginnen met het verkeer hier. Weet je dit hoort gewoon een rustige straat te zijn waar je niet harder dan 30 mag. Maar er wordt hier altijd veel te hard gereden. Mensen gebruiken deze straat als een sluiproute. Maar daarvoor is het helemaal niet bedoelt. En dan heb je nog die school busjes. Die komen elke dag hier door de straat, je zou wel denken dat ze rustig aan doen met alle kinderen hier in de buurt. Maar nee hoor, ze scheuren hier echt. Dat heb je ook met die bezorgbusjes die je*

*steeds meer ziet. Ik begrijp dat die mensen ook op tijd druk staan, maar het creëert echt gevaarlijke situaties. Daarnaast lopen hier ook wel eens junkies enzo rond. Ook van die hangjongeren op het schoolplein. Ze moeten die gasten wat te doen geven in plaats van ze maar op straat te laten hangen. Dat was vroeger allemaal toch wel anders, toen had je gewoon de buurvrouw die mee keek. Dat herinner ik in ieder geval uit mijn eigen jeugd.*

*KB: Ik ken dat gevoel wel ja. Zelf kom ik ook uit een klein dorpje waar gewoon alles mocht.*

*IV: Dan snap je waar ik het over heb.*

*KB: Het is duidelijk dat u niet tevreden bent met de huidige situatie. Maar als u dingen zou kunnen veranderen wat zou u dan voorstellen?*

*IV: Ten eerste vind ik het echt belachelijk dat ze op sommige wegen gewoon 50 mogen rijden, terwijl dit gewoon een woon wijk is. Laat ze dat eerst maar 30 maken, dat zou al een hoop schelen.*

*KB: Dus het is voor u belangrijk dat het verkeer vertraagt wordt.*

*IV: Ja het maakt me niet echt uit hoe ze het doen, met verkeersdrempels wat mij betreft ook. Maar dat is in ieder geval terrein waar de gemeente op kan winnen qua leefbaarheid.*

*KB: Zijn er daarnaast nog aspecten die u verandert zou willen zien?*

*IV: Die school busjes zouden van mij ook wel ergens anders langs mogen, maar ik snap dat dat niet kan. Ze moeten in ieder geval niet zo hard rijden. Daarnaast moet de gemeente ook eens opschieten met naar ons bewoners te luisteren. Ze beloven van alles maar als het puntje bij paaltje komt duurt het allemaal eeuwig.*

*KB: Ik snap dat dat erg frustrerend is. Helaas kan ik daar later niet zo veel aan doen. Maar misschien wel aan de buurt.*

*IV: Ik hoop echt dat jij in de toekomst wat kan betekenen.*

*KB: Ik ga sowieso mijn stinkende best doen. Maar daarvoor moet ik wel mijn scriptie afmaken dus zullen we doorgaan naar de volgende vraag?*

IV: *Dat lijkt me goed.*

KB: *Ondanks dat u aangaf dat u uw kinderen nooit alleen laat gaan, kan u misschien wel een locatie aangeven waar u dan het meest het gevoel heeft dat u uw kinderen hier alleen kan laten?*

IV: *Ken je die speeltuin een eindje verder op?*

KB: *U bedoelt het MFC?*

IV: *Ja precies die. Daar mogen ze van mij wel zelf spelen. Ik breng ze daar dan naartoe als ik zelf boodschappen ga doen of zo iets. Dan kunnen ze daar gewoon spelen.*

KB: *En waarom voelt deze plek dat wel veilig voor u?*

IV: *Dat heeft er vooral mee te maken dat het er dicht is en schoon is.*

KB: *Hoe bedoelt u dat?*

IV: *Nou ja er staat een hek om heen die 's nachts ook dicht gaat. Dus voor de kinderen is het veilig omdat het afgesloten is. Ze kunnen niet zomaar de weg op rennen. Maar het zorgt er ook voor dat er daar geen hangjongeren zijn zoals je wel eens bij ander speel plekken ziet.*

KB: *En wat bedoelt u dan met schoon?*

IV: *Zoals ik al zei is het 's nachts afgesloten dus je hebt geen jongeren die daar blikjes achter laten. En verder is het gewoon goed onderhouden.*

KB: *Dat klinkt allemaal heel goed. Maar zijn er volgens u nog wel dingen die nog verbeterd zou kunnen worden?*

IV: *Niet perse, het groen onderhoudt zou wel wat beter mogen maar dat is geen doorn in het oog. Al zouden de speeltoestellen wel wat kindvriendelijker mogen. Vroeger was alles van hout, maar tegenwoordig is het allemaal metaal en raar. Kinderen kunnen er niet*

*echt iets mee voor mijn gevoel. Maar dat zal de gemeente wel doen omdat het minder onderhoud kost ofzo. Maar dat was in mijn kindertijd wel anders.*

*KB: Dat kan ik me goed voorstellen. Volgens mij was dat zelfs in mijn tijd nog anders. Ik snap dat u dat anders zou willen zien. Als u dan kijkt naar de Wijert in het algemeen, wat zou u dan willen verbeteren zodat u toch uw kinderen meer zelfstandig zou laten zijn?*

*IV: Ik wil eerst wel even vooropstellen dat dit een heerlijk wijk is waar ik al jaren prettig woon. Maar het verkeer is toch wel een dingetje. Dus van mij mogen ze overal in de wijk de snelheid verlagen naar 30. En verder, zouden de parkeerplekken wel anders ingericht kunnen worden, nu staan auto's soms midden op de stoep. Dat vind ik eigenlijk niet kunnen. Ohja, ze mogen wel meer doen aan groen in de straat. Een paar jaar geleden zei de gemeente nog dat ze dat zouden doen. Maar ze hebben alleen een paar kleine boompjes geplaatst. Dat zou de leefbaarheid van de wijk wel verbeteren. Verder zou ik het eigenlijk niet weten.*

*KB: Volgens mij is dat al heel wat. Daar kan ik zeker wat mee. Dat was dan ook de laatste vraag van dit interview. Ik wil u hartelijk bedanken voor uw deelname.*

*IV: Zolang jij in de toekomst de buurt beter maakt vind ik het helemaal mooi.*

*KB: Ik ga zeker mijn best doen, dat beloof ik!*

*IV: Mooi zo, success verder vandaag met je interviews.*

*KB: Bedankt.*

Interview 9

Interviewee: Alex

Interviewer: Koen Bruinsma, student Spatial Planning and Design

Date: Monday, May 10

Interview Setting: Interview conducted on the phone. The interview was conducted at 14:18.

A = Alex

KB = Koen Bruinsma

KB: *Goedemiddag Alex, fijn dat we dit interview nog even via de telefoon kunnen doen.*

A: *Goedemiddag Koen, ja zo is het even handiger voor mij.*

KB: *Dan zal ik gelijk beginnen met de eerste vraag. In hoeverre heeft u het gevoel dat u uw kinderen met een gerust hart zelfstandig door de wijk kan laten bewegen?*

A: *Dat is wel vrij beperkt moet ik zeggen.*

KB: *Op wat voor manier is dat dan beperkt?*

A: *Ze moeten eigenlijk binnen gehoorsafstand van het huis blijven. Ze moeten me kunnen horen als ik naar ze schreeuw. Dat weten ze ook.*

KB: *Mogen ze dan van u nooit verder dan dat?*

A: *Kijk als ze met vriendjes zijn mogen ze van mij best wel wat verder. Maar niet alleen.*

KB: *Kan u dan misschien ook een locatie aangeven waar ze van u echt niet alleen heen mogen?*

*A: Ze mogen van mij echt niet alleen de straat voor ons huis over. De van Ketwich Verschuurlaan. Die mogen ze niet alleen van mij oversteken. Ook niet als hun vriendjes aan de overkant zijn. Dan moeten ze eerst bij mij langs komen anders mogen ze echt niet over.*

*KB: En waarom mogen ze van u daar dan niet oversteken?*

*A: Het is gewoon een doorgaande weg waar men vaak te hard rijdt. En daarnaast vind ik de oversteek plek nou ook niet optimaal. Het is alleen een zebrapad. Maar dat vind ik niet veilig genoeg voor jonge kinderen.*

*KB: Hoe zou u dan liever willen dat de oversteek plek er uit ziet?*

*A: Van mij part maken ze daar stoplichten. Maar wel sneller dan wat er nu is bij de Vondellaan. Daar moet je zo lang wachten. Dat is niet normaal.*

*KB: Zo heb ik er zelf nooit over nagedacht, maar ik kan me voorstellen dat dat onhandig is als je daar vaak langs moet. Dan wil ik nu graag verder gaan met de volgende vraag. Namelijk of u ook een locatie kunt bedenken waar u juist wel het gevoel heeft dat u uw kinderen alleen naar toe kan laten gaan.*

*A: Dat is eigenlijk alleen achter ons huis. Ook wel aan de andere kant van de Van Ketwich Verschuurlaan maar dan help ik ze wel altijd met oversteken.*

*KB: Waarom voelt het dan wel veilig voor u als ze rond het huis zijn?*

*A: Zoals ik al zei, ze moeten ons kunnen horen als we ze roepen. Dan kunnen we ze ook zelf horen als we achter het huis zitten. En ja, verder is het in de straat achter ons huis wel rustig, er is weinig verkeer.*

*KB: Maar zouden er voor u nog wel dingen zijn die verbeterd zouden kunnen worden rond uw huis waardoor u uw kinderen misschien meer vrijheid geeft?*

*A: Ik zou wel willen dat er wat meer faciliteiten dicht bij zijn. Nu moeten ze als ze naar een speeltuin willen, of de grote weg oversteken, of ze moeten helemaal naar het MFC.*

*KB: En wat voor faciliteiten zou u dan meer willen zien?*

*A: Misschien een zwembad in de buurt. En ja een speeltuin die dichterbij is zou wel een verbetering zijn.*

*KB: En als u dan nadenkt over de Wijert in het algemeen. Wat zou volgens u dan nog verbeterd kunnen worden?*

*A: Dat is wel echt het verkeer. De Van Ketwich Verschuurlaan wordt gebruikt als doorgaande weg. Maar ik zou veel liever willen zien dat er alleen bestemmingsverkeer is. Maar verder kan ik niet echt iets bedenken.*

*KB: Volgens mij is dat vrij duidelijk. Dat was dan ook de laatste vraag van dit onderzoekje.*

*A: Nou helemaal prima. Ik vond het leuk dat je nog even belde. En succes verder.*

*KB: Dank u wel dat u nog even de tijd voor mij wou nemen.*

## Appendix J

### Survey invitation leaflet

Geachte heer of mevrouw,

Bent u bewoner van de Wijert en heeft u één of meerdere kinderen van 6 tot en met 10 jaar?  
Dan ik ben ik op zoek naar u!

Voor mijn bachelor scriptie ben ik onderzoek aan het doen naar hoe veilig bepaalde plekken in uw buurt voelen. Hoe veilig u zich voelt is ook belangrijk voor uw kind. Er zijn misschien plekken waar u uw kind niet alleen naar toe laat gaan.

Om mijn onderzoek te kunnen doen heb ik uw mening nodig over uw buurt. Daarom wil ik u vragen of u mijn enquête in zou willen vullen. Dit zal maximaal 15 minuten duren. De enquête kan zowel op uw laptop of pc als op uw mobiel worden ingevuld, ik raad u het aan op uw laptop of pc in te vullen.

#### **De enquête is op twee manieren te vinden:**

Optie 1: Ga naar de volgende site: [www.mpt.link/dewijert](http://www.mpt.link/dewijert)

Optie 2: Als u een smartphone of tablet heeft, kunt u de QR-code scannen. Dit doet u door op uw smartphone of tablet uw camera te richten op de QR-code. U wordt dan doorgeleid naar de website met de enquête.



Voor vragen kunt u contact met mij opnemen via [k.bruinsma.1@student.rug.nl](mailto:k.bruinsma.1@student.rug.nl)