

# Het effect van fietslessen op vervoersarmoede

Een onderzoek naar de rol van de fiets bij vrouwen met  
een niet-westerse migratieachtergrond in Tilburg



Universiteit Utrecht



GEMEENTE TILBURG



Masterthesis

Auteur: Thijs van Vroonhoven

Opleiding: Human Geography

Instelling: Universiteit Utrecht

Datum: 8 juli 2021

## Contactpersonen

Auteur Thijs van Vroonhoven  
Studentnummer 6935494  
Opleiding Master Human Geography  
E-mail thijsvanvroonhoven@gmail.com

Bedrijfsbegeleider Marjolein Scheepers  
Organisatie Gemeente Tilburg



Begeleider Universiteit Dick Ettema  
Onderwijsinstelling Universiteit Utrecht



Afstudeerperiode 1 maart– 9 juli 2021  
Inleverdatum 8 juli 2021

# Het effect van fietslessen op vervoersarmoede

---

Een onderzoek naar de rol van de fiets bij vrouwen met  
een niet-westerse migratieachtergrond in Tilburg

**Thijs van Vroonhoven**

**8 juli 2021**



## Voorwoord

Voor u ligt de masterthesis “Het effect van fietslessen op vervoersarmoede”. Dit rapport bevat een onderzoek naar de rol van de fiets bij het verzachten van vervoersarmoede bij vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond. Als masterstudent Human Geography aan de Universiteit Utrecht heb ik met plezier gewerkt aan deze interessante opgave bij de Gemeente Tilburg, bij het team Mobiliteit. Deze masterthesis is het resultaat van mijn afstudeerstage van 1 maart tot en met 9 juli 2021, een werk waar ik trots op ben.

Tijdens het onderzoek zijn vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond geïnterviewd die deelnemen aan fietslessen in Tilburg. Mijn dank gaat uit naar alle respondenten die zich hebben opengesteld voor een interview. De resultaten van de interviews vormen de basis van de beantwoording van de onderzoeksvragen.

In de periode van het schrijven van deze masterthesis waren coronamaatregelen van kracht. Hierdoor was het niet mogelijk om op het gemeentekantoor te werken aan mijn masterthesis. Ondanks dat wil ik de collega's van de gemeente Tilburg bedanken voor de prettige en leerzame afstudeerperiode. In het bijzonder wil ik Marjolein Scheepers (begeleider gemeente Tilburg) en Dick Ettema (begeleider Universiteit Utrecht) bedanken voor hun begeleiding tijdens de afstudeerperiode.

Ik wens u veel leesplezier!

Thijs van Vroonhoven

8 juli 2021



## Samenvatting

In Nederland komt steeds meer aandacht voor vervoersarmoede. Door een gebrek aan mobiliteit kunnen mensen uitgesloten raken van deelname aan de maatschappij. Een van de kwetsbare groepen voor vervoersarmoede is de doelgroep vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond. Door middel van fietslessen wordt de fietsvaardigheid aangeleerd, waarmee de vervoersarmoede mogelijk verzacht kan worden. In hoeverre de fiets (en fietslessen) effect heeft op vervoersarmoede is nog niet goed onderzocht. Dit heeft geleid tot de volgende hoofdvraag:

### **In hoeverre kan de fiets een rol spelen om vervoersarmoede te verzachten bij vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond?**

Wetenschappelijke literatuur wijst uit dat vervoersarmoede ontstaat door de combinatie van sociaal-economische factoren en een gebrek aan vervoersmogelijkheden. De fiets is een middel om vervoersarmoede te verzachten. Echter, studies tonen aan dat personen met een migratieachtergrond minder fietsen dan autochtonen. Dit is te verklaren door het grote cultuurverschil tussen Nederland en niet-westerse landen. In niet-westerse landen hebben met name vrouwen nooit leren fietsen. Meisjes in niet-westerse landen wordt aangeleerd dat fietsen voor hen geen geschikte activiteit is. Fietsen wordt in deze landen geassocieerd met mannelijkheid, snelheid, gevaar en (ongepaste) bewegingsvrijheid.

Dit onderzoek heeft gebruik gemaakt van een kwalitatieve onderzoeksmethode. Door middel van semigestructureerde interviews is de data verzameld. De doelgroep voor de interviews is vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond die deelnemen aan fietslessen. Hiermee is het effect van de fietslessen op het activiteitenpatroon onderzocht. De interviews zijn afgenomen op locaties waar fietslessen worden gegeven: wijkcentrum de Ypelaer en wijkcentrum 't Kruispunt in Tilburg.

Er zijn verschillende redenen waarom de respondenten willen deelnemen aan de fietslessen. Een aantal respondenten wil hun angst voor een verkeersongeval of om te vallen met de fiets verhelpen. Een andere reden is dat respondenten graag met hun kinderen willen fietsen. De resultaten laten zien dat de tijdens de fietslessen geleerde vaardigheden bijdragen aan het gebruik van de fiets bij niet-westerse vrouwen met een migratieachtergrond. Er bestaan verschillen in antwoorden of het activiteitenpatroon zal veranderen. Een groot gedeelte van de respondenten geeft aan vaker naar het centrum te reizen en hun kinderen naar school brengen met de fiets. Toch blijkt dat een aantal van de deelnemers het activiteitenpatroon niet meteen zou veranderen wanneer ze kunnen fietsen. Wel vervangt de fiets voor de grote meerderheid van de respondenten de huidige verplaatsingen te voet en per bus. Hierbij worden een aantal voordelen genoemd van fietsen. Fietsen wordt als prettig ervaren en geeft daarnaast een stuk vrijheid. Verder zien enkele respondenten in dat fietsen een positief effect heeft op hun gezondheid. Echter, de fiets lost niet alles op. Toch komt de wens voor het bezitten van een auto (en een rijbewijs) vaak terug in de interviews. Vooral in noodgevallen wordt de auto gemist als vervoersoptie.

Aan de hand van de conclusies zijn aanbevelingen gedaan voor de gemeente Tilburg. De resultaten laten zien dat de fiets van toegevoegde waarde is voor vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond. Daarnaast blijkt dat er veel potentie is om fietslessen te promoten onder deze doelgroep. Daarom zijn aanbevelingen gedaan voor de verbetering van de promotie van de fiets(lessen). Een van de aanbevelingen is dat vrijwilligers de fietslessen gaan promoten bij locaties waar relatief veel vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond zijn vertegenwoordigd. Daarnaast kan een verkeersveilige fietsroute bijdragen aan de verbetering van de subjectieve veiligheid van de personen die angst ervaren voor een val of verkeersongeluk tijdens het fietsen.

## Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding .....	10
1.1 Context .....	10
1.2 Vervoersarmoede.....	10
1.3 Doelstelling.....	11
1.4 Onderzoeksvragen.....	11
1.5 Wetenschappelijke relevantie.....	11
1.6 Maatschappelijke relevantie .....	11
1.7 Leeswijzer .....	12
Hoofdstuk 2 Theoretisch kader .....	13
2.1 Mobiliteit als basisvoorwaarde .....	13
2.2 Definities.....	13
2.2.1 Vervoersarmoede.....	13
2.2.2 Mobiliteitsarmoede.....	14
2.2.3 Transport poverty.....	14
2.2.4 Definitie .....	14
2.3 Factoren vervoersarmoede .....	15
2.3.1 Sociaal-economische achterstand en gebrek vervoersmogelijkheden.....	15
2.3.2 Onderliggende factoren .....	16
2.3.3 Aanvullende factoren .....	17
2.4 Welke groepen ervaren vervoersarmoede .....	17
2.4.1 Alle lagen van de samenleving .....	17
2.4.2 Stedelijke OV-afhankelijken .....	18
2.4.3 Lage inkomens en gender.....	18
2.5 Fietsgebruik en vervoersarmoede.....	18
2.5.1 Fiets als unieke kans.....	18
2.5.2 Beperkingen om te fietsen .....	19
2.5.3 Fietsgebruik onder personen met een niet-westerse migratieachtergrond.....	19
2.6 Vermindering vervoersarmoede door fiets.....	20
Hoofdstuk 3 Methodologie .....	21
3.1 Kwalitatief onderzoek.....	21
3.2 Interviews .....	21
3.3 Afbakening doelgroep .....	21
3.4 Case study Tilburg .....	22
3.4.1 Focuswijken .....	22
3.4.2 Fietsbeleid in Tilburg .....	22



3.4.3 Interviewlocaties .....	23
3.4.4 Vergelijking reistijden naar centrum .....	24
3.5 Topiclist .....	25
3.6 Ethiek en betrouwbaarheid.....	25
3.6.1 Privacy .....	25
3.6.2 Betrouwbaarheid.....	25
3.7 Coronamaatregelen.....	25
3.8 Data-analyse.....	26
Hoofdstuk 4 Resultaten.....	27
4.1 Kenmerken respondenten.....	27
4.2 Analyse van resultaten .....	28
4.2.1 Activiteitenpatroon .....	28
4.2.2 Toegang tot het openbaar vervoer .....	29
4.2.3 Motieven voor fietslessen en cultuurverschil .....	29
4.2.4 Betekenis van de fiets.....	31
Hoofdstuk 5 Conclusie en discussie.....	33
5.1 Conclusie .....	33
5.2 Discussie .....	34
5.2.1 Beperkte ervaring van vervoersarmoede.....	34
5.2.2 Oplossen van bereikbaarheidsproblemen .....	34
5.2.3 Voordelen van fietsen .....	34
5.2.4 Toekomst van deelnemers .....	35
5.2.5 Doelgroep fietslessen .....	35
5.3 Aanbevelingen.....	36
5.4 Reflectie.....	37
5.4.1 Onderzoek tijdens corona .....	37
5.4.2 Onderzoeksmethode .....	37
Literatuurlijst .....	38
Bijlage .....	40
Bijlage 1. Topiclist.....	41

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Context

De verschillen tussen gezonde en ongezonde mensen, hoog- en laagopgeleiden, werkenden en niet-werkenden, en hoge en lage inkomens zijn de afgelopen jaren groter geworden (Bijl et al., 2017). Ontwikkelingen zoals vergrijzing, inkomensverschillen en migratie zullen in toenemende mate een probleem gaan vormen. Ook ontstaat er grotere kloof op het gebied van mobiliteit (Jorritsma et al., 2018). Door de steeds grotere verschillen in welvaart en welzijn worden ook de verschillen in mobiliteit groter, en daarmee de maatschappelijke deelname van bepaalde burgers. Bijvoorbeeld, personen die geen auto bezitten, kunnen zich minder snel en minder ver verplaatsen. Dit kan leiden tot 'vervoersarmoede'.

### 1.2 Vervoersarmoede

De laatste decennia is steeds meer onderzoek gedaan naar vervoersarmoede. Uit een studie van Hine en Mitchel (2003) komt bijvoorbeeld naar voren dat het niet bezitten van een auto invloed heeft op hoeveel en hoe vaak faciliteiten bezocht worden. In de literatuur bestaan verschillende definities voor vervoersarmoede. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) definieert vervoersarmoede als volgt:

*“Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed.” (Jorritsma et al., 2018)*

Een gebrekkige bereikbaarheid van bestemmingen en gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden in combinatie met beperkte persoonlijke mogelijkheden of vaardigheden vergroot de kans dat uiteenlopende groepen mensen in mindere mate aan het mobiliteitssysteem kunnen deelnemen, oftewel 'vervoersarm' zijn. Er zijn verschillende internationale wetenschappelijke studies gedaan naar vervoersarmoede. Deze studies spreken over 'transport poverty' (Lucas et al., 2016; Martens, 2013; Churchill & Smyth, 2019). De term transport poverty wordt door deze verschillende studies anders uitgelegd dan de bovenstaande definitie van het KiM. Verder beschrijft de literatuur verschillende factoren die de kans op vervoersarmoede kunnen vergroten, zoals een laag inkomen. Daarbij kan de mate van vervoersarmoede verschillen per land, door de verschillende mate van auto-afhankelijkheid (Allen & Farber, 2019). Volgens Harms en Schaap (2015) wordt vervoersarmoede in Nederland in belangrijke mate beperkt door de nivellerende rol van de fiets. Veel voorzieningen zijn binnen een befietsbare afstand beschikbaar en is daarmee een goed alternatief voor de auto (Harms & Schaap, 2015). Bovendien is Nederland in termen van zowel bezit als gebruik een echt fietsland. In deze masterthesis staat het effect van de fiets op de verzachting van vervoersarmoede centraal. Uit onderzoek blijkt dat er diverse groepen bestaan die kwetsbaar zijn voor vervoersarmoede, zoals mensen met een laag inkomen, mensen zonder rijbewijs en mensen met een niet-westerse migratieachtergrond (met name vrouwen) (Lucas et al., 2016). In de literatuur is echter nog weinig bekend over de rol van de fiets in het beperken van vervoersarmoede bij vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond. Deze masterthesis legt daarom de focus op vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond.

### 1.3 Doelstelling

Dit leidt tot de volgende doelstelling:

*“Het verkrijgen van inzicht in de rol van de fiets bij het verzachten van vervoersarmoede bij vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond.”*

### 1.4 Onderzoeksvragen

Vanuit de doelstelling is de volgende hoofdvraag opgesteld:

**In hoeverre kan de fiets een rol spelen om vervoersarmoede te verzachten bij vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond?**

Uit de hoofdvraag zijn de volgende deelvragen tot stand gekomen:

1. Wat is de definitie van vervoersarmoede en wat zijn de factoren die ten grondslag liggen aan vervoersarmoede?
2. Waarom maken vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond minder gebruik van een fiets dan de gemiddelde fietser in Nederland?
3. Wat verandert er in het dagelijks leven van vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond als ze recent hebben leren fietsen?

#### *Beantwoording deelvragen*

Deelvraag 1 wordt beantwoord door het onderzoeken van de bestaande wetenschappelijke literatuur. Hierbij wordt gekeken naar de belangrijkste factoren die vervoersarmoede bepalen. Op basis van de resultaten van deelvraag 1 is bepaald welke methoden worden gehanteerd voor de beantwoording van deelvragen 2 en 3. Vervolgens worden de deelvragen beantwoord in hoofdstuk 4.

### 1.5 Wetenschappelijke relevantie

De bevolkingsgroepen zonder auto, die daarbovenop niet fietsen zijn extra kwetsbaar. Een van deze kwetsbare groepen zijn vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond (Bastiaanssen et al., 2013). Er worden in grote Nederlandse steden (o.a. Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven, Tilburg) fietslessen aangeboden om vrouwen met een migratieachtergrond te leren fietsen. Maar er zijn weinig studies gedaan naar de toegevoegde waarde van deze fietslessen op het verminderen van vervoersarmoede. Deze masterthesis gaat dieper in op de redenen waarom niet-westerse vrouwen niet fietsen en wat er verandert in hun activiteitenpatroon wanneer ze wel kunnen fietsen. Daarmee draagt deze masterthesis bij aan het geheel van wetenschappelijke kennis over de verzachtende rol van de fiets bij vervoersarmoede.

### 1.6 Maatschappelijke relevantie

Daarnaast is dit onderzoek ook maatschappelijk relevant. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in samenwerking met de gemeente Tilburg. De gemeente Tilburg is actief bezig om het gebruik van de fiets te stimuleren door middel van het verbeteren van fietsinfrastructuur, fietsparkeren en marketing. Deze drie pijlers staan centraal in de Fietsagenda (Gemeente Tilburg, 2020). Daarnaast benoemt de Nota Bestaanszekerheid dat Tilburg een inclusieve stad wil zijn, met gezonde en gelukkige inwoners die kunnen deelnemen aan de maatschappij (Gemeente Tilburg, 2019). De gemeente Tilburg zet in op het versterken van de sociale basis, gezondheid en bestaanszekerheid van alle Tilburgers. Voor niet-

westerse vrouwen met een migratieachtergrond kan de fiets een middel zijn om hun maatschappelijke deelname te verbeteren. Contour de Twern is een organisatie die sociale exclusie tegengaat door middel van activiteiten, zoals fietslessen. Deze fietslessen in Tilburg worden aangeboden voor vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond. Het is echter nog niet goed onderzocht in hoeverre (en op welke manier) vervoersarmoede verzacht kan worden door de fiets en door fietslessen. Dit onderzoek geeft handvatten voor het beleid op het gebied van vervoersarmoede.

### 1.7 Leeswijzer

Dit rapport begint in hoofdstuk 2 met een overzicht van de huidige literatuur met betrekking tot vervoersarmoede en de factoren die hieraan ten grondslag liggen. Hoofdstuk 3 onderbouwt de gebruikte onderzoeksmethode en de uitvoering hiervan. De resultaten van de onderzoeksmethode worden getoond in hoofdstuk 4. Dit leidt tot de conclusie en de discussie van de resultaten in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 5 sluit af met aanbevelingen en met een reflectie op het onderzoeksproces.

## Hoofdstuk 2 Theoretisch kader

In dit hoofdstuk wordt een theoretisch kader ontwikkeld. Dit theoretisch kader dient als basis voor de interviews waarin onderzocht wordt wat de rol van de fiets is bij het verminderen van vervoersarmoede. Ten eerste worden de verschillende definities van vervoersarmoede samengebracht tot één alomvattende definitie voor dit onderzoek. Vervolgens worden de kenmerken van vervoersarmoede in kaart gebracht. Tot slot wordt het fietsgebruik bij personen met een niet-westerse migratieachtergrond belicht.

### 2.1 Mobiliteit als basisvoorwaarde

Mobiliteit is een basisvoorwaarde om activiteiten te kunnen bereiken. Mobiliteit maakt het mogelijk om deel te nemen aan arbeid, onderwijs en recreatieve activiteiten. De verschillende activiteiten worden bijvoorbeeld bereikt door middel van lopen, fietsen, het openbaar vervoer of de auto. Elk individu heeft een zekere mobiliteit nodig om deel te nemen aan de samenleving (Mobiël 21, 2015). Wanneer iemand onvoldoende mobiel is, kan dit tot problemen leiden om (noodzakelijke) activiteiten te kunnen bereiken.

### 2.2 Definities

Door een gebrek aan mobiliteit kunnen mensen uitgesloten raken om deel te nemen aan de maatschappij. De wetenschappelijke literatuur hanteert verschillende benamingen voor dit fenomeen. Veel studies hanteren de term 'vervoersarmoede' (Bastiaanssen et al., 2013; Meert et al., 2003; Universiteit Antwerpen, 2001). De term 'transport poverty' wordt veelvuldig gebruikt in de internationale wetenschappelijke literatuur (Lucas, 2012, 2016; Mattioli, Lucas & Marsden, 2017). Daarnaast wordt de term mobiliteitsarmoede in studies van het KiM gebruikt (Harms & Schaap, 2015; Jorritsma et al., 2018). Deze paragraaf licht de verschillende termen toe en komt tot een passende term en definitie.

#### 2.2.1 Vervoersarmoede

Meert et al. (2003) hanteren de term vervoersarmoede. Dit wordt als volgt gedefinieerd:

*“Wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen, noemen wij hen vervoersarm.”*

Universiteit Antwerpen (2001) gebruikt ook de term vervoersarmoede:

*“Vervoersarmoede kan worden opgevat als een situatie waarin de persoonlijke vervoersbehoeften niet vervuld kunnen worden en de kansen tot sociale integratie en dus tot persoonlijke ontwikkeling afnemen.”*

De definitie van het CBS sluit hierop aan en benadrukt dat vervoersarmoede vooral gaat om het vervullen van de vervoerswensen van mensen (Kampert et al., 2018):

*“Mensen in de samenleving die om uiteenlopende redenen niet altijd kunnen komen waar ze zouden willen omdat zij niet beschikken over de benodigde vervoersmogelijkheden, wat hun deelname aan de samenleving kan belemmeren.” (p.2)*

Mobiël 21 (2015) stelt de term vervoersarmoede ter discussie. De studie betoogt dat vervoersarmoede de suggestie wekt dat het alleen om het gebrek aan vervoermiddelen gaat. Vervoersarmoede heeft daarentegen veel meer aspecten dan een gebrek aan een auto of een goede openbaar

vervoerverbinding. Daarom zou de term mobiliteitsarmoede beter passen bij het alomvattende probleem van sociale uitsluiting en deelname aan de maatschappij. Echter, de term mobiliteitsarmoede wordt nauwelijks gebruikt in Nederland en in het buitenland. De meest gangbare term in studies en beleidsnota's is vervoersarmoede.

### 2.2.2 Mobiliteitsarmoede

In tegenstelling tot bovenstaande studies hanteert een studie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) wel de term mobiliteitsarmoede (Jorritsma et al., 2018). Het KiM definieert mobiliteitsarmoede als volgt:

*“Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed.” (p.32)*

Deze definitie heeft veel gelijkenissen met definities in andere studies, zoals een gebrek aan vervoersmogelijkheden en beperkte deelname aan het maatschappelijke leven. Deze definitie voegt de sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden en de impact op de kwaliteit van leven toe. Dit doelt op inkomen, sociaal kapitaal en woonlocatie van personen. Het is complex om vervoersarmoede te relateren aan de kwaliteit van leven. Er blijkt een verschil in kwaliteit van leven te zitten tussen personen (met vervoersarmoede) die in de stad wonen en die buiten de stad wonen. Een studie van Delbosc & Currie (2011) vergeleek de ervaring van de kwaliteit van leven bij mensen die gebrek aan vervoersmogelijkheden hebben. Deze studie concludeert dat personen met vervoersarmoede in rurale gebieden lager scoren op het gebied van 'well-being', dan personen met vervoersarmoede in stedelijke gebieden.

### 2.2.3 Transport poverty

Naast vervoersarmoede en mobiliteitsarmoede wordt de term 'transport poverty' veelvuldig gebruikt. Transport poverty is de meest voorkomende term in de internationale literatuur. Zo hanteert Lucas (2012) de term transport poverty en bekijkt het vanuit het perspectief van sociale uitsluiting. Dit heeft gelijkenissen met de definitie van het KiM. Dit is een belangrijke benadering, omdat gebrekkige vervoersmogelijkheden kunnen leiden tot sociale uitsluiting. Dat wil zeggen dat personen benadeeld worden in het bereiken van activiteiten en het onderhouden van sociale relaties, ten opzichte van anderen.

### 2.2.4 Definitie

Omdat de meeste studies de term vervoersarmoede gebruiken, wordt in deze rapportage deze term aangehouden. Deze masterthesis hanteert een definitie waarbij sociaal-economische factoren en een gebrek aan vervoersmogelijkheden leiden tot een vermindering van de kwaliteit van leven. De volgende definitie van vervoersarmoede wordt gebruikt:

*“Wanneer zich een combinatie van gebrekkige vervoersmogelijkheden en sociaal-economische achterstand voordoet, waardoor deelname aan het maatschappelijk leven wordt beperkt en sprake is van een negatieve invloed op de kwaliteit van leven.”*

## 2.3 Factoren vervoersarmoede

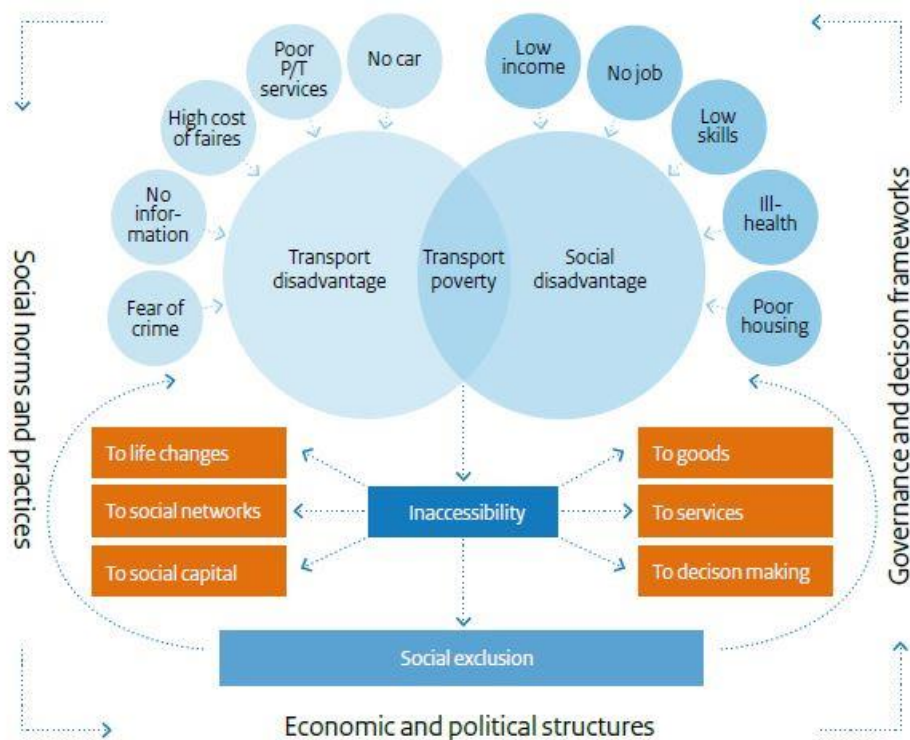
Nu de definitie van vervoersarmoede helder is, bespreekt deze paragraaf welke factoren vervoersarmoede bepalen. Deze paragraaf beschrijft een studie van Lucas (2012) over transport poverty, welke ook in paragraaf 2.2.3 benoemd werd. Lucas (2012) construeerde een conceptueel model dat een complete weergave schetst van de factoren die mogelijk leiden tot vervoersarmoede.

### 2.3.1 Sociaal-economische achterstand en gebrek vervoersmogelijkheden

Lucas (2012) onderzocht welke factoren bijdragen aan vervoersarmoede. Lucas (2012) heeft een conceptueel model ontwikkeld dat toont hoe vervoersarmoede kan ontstaan en wat de gevolgen daarvan zijn (Figuur 1). Uit het conceptueel model blijkt dat vervoersarmoede voortkomt uit het samengaan van gebrekkige vervoersmogelijkheden (transport disadvantage) en sociaal-economische achterstand (social disadvantage). Alleen een gebrek aan vervoersmogelijkheden hoeft nog niet te leiden tot vervoersarmoede. Bijvoorbeeld, financiële middelen en sociale contacten helpen om zich te verplaatsen van A naar B. Echter, als er beperkte financiële middelen zijn en de sociale contacten zijn beperkt, is men vatbaarder voor vervoersarmoede. De studie van Mobiel 21 (2015) onderschrijft de bevinding dat de sociaal-economische positie van een persoon in de maatschappij een belangrijk aspect is in de kans op vervoersarmoede. Volgens het conceptueel model kan vervoersarmoede leiden tot onbereikbaarheid van activiteiten. Dat betekent dat de sociale netwerken kleiner worden en dat de toegang tot goederen en diensten afneemt. Mensen kunnen bijvoorbeeld minder arbeidsplaatsen bereiken of kunnen niet op bezoek bij familie en vrienden.

#### *Sociale uitsluiting*

Het belang van een functionerend sociaal netwerk is groot. Het gebrek eraan vergroot sociale uitsluiting en vormt zo een versterkend effect. Wanneer mensen niet kunnen voldoen aan hun vervoersbehoeften, hebben mensen minder sociale contacten en worden er minder activiteiten ondernomen (Universiteit Antwerpen, 2001). Als de onbereikbaarheid van activiteiten zich opstapelt, kan er sociale uitsluiting plaatsvinden. Hierdoor kan ook de levenskwaliteit achteruitgaan.



Figuur 1. Conceptueel model vervoersarmoede (Lucas et al., 2012)

Churchill & Smyth (2019) onderschrijven dat vervoersarmoede invloed heeft op de levenskwaliteit. Vervoersarmoede kan hierbij ook een versterkend effect hebben. Mensen passen zich op een slechte vervoerssituatie aan door bijvoorbeeld een bepaalde baan niet te ambiëren, waardoor zij als het ware op een lager of minder kansrijk niveau functioneren.

### 2.3.2 Onderliggende factoren

Er zijn een aantal aspecten die de vervoersmogelijkheden en de sociaal-economische positie van een individu bepalen (zie Figuur 1). Volgens Lucas (2012) kunnen de volgende factoren leiden tot een gebrek aan vervoersmogelijkheden:

- **Geen toegang tot een auto**  
Een auto heeft een grote actieradius en het geeft personen (een gevoel van) vrijheid. Er zijn verschillende redenen waarom personen geen toegang hebben tot een auto; bijvoorbeeld door een gebrek aan een autorijbewijs, niet durven autorijden, of een gebrek aan geld om een auto te kopen. Wie geen toegang tot een auto heeft, is niet per definitie vervoersarm. Deze groep kan bijvoorbeeld gebruik maken van het openbaar vervoer of de fiets.
- **Slechte openbaar vervoerverbindingen**  
In rurale gebieden is het openbaar vervoer voor minder mensen een optie dan in stedelijke gebieden. Er kunnen grote verschillen bestaan in reistijd en de afstand tot een OV-halte. Daarnaast bestaat er in een stedelijk gebied een fijnmaziger openbaar vervoernetwerk. Echter, in stedelijke gebieden kan openbaar vervoer een belemmerende factor zijn bij het vinden van werk (Jorritsma et al., 2018). Het kan ontbreken aan betaalbaar en betrouwbaar vervoer naar werklocaties.
- **Hoge kosten van vervoermiddelen**  
Doordat vervoersalternatieven voor de auto ontbreken, kan dit leiden tot grote uitgaven aan autoritten. Hierdoor kan het voorkomen dat een onevenredig deel van het inkomen wordt besteed aan vervoer.
- **Geen informatievoorzieningen**  
Een gebrek aan informatie over de vervoersmogelijkheden die er zijn. De dienstregeling van het openbaar vervoer of een routeplanner van het openbaar vervoer kan niet worden geraadpleegd of is onduidelijk. Dit kan leiden tot een belemmering van een verplaatsing.
- **Sociale onveiligheid**  
Een gevoel van angst van onveiligheid in het openbaar vervoer. Mensen durven hierdoor niet meer ('s avonds) te reizen met het openbaar vervoer.

De volgende factoren bepalen de sociaal-economische achterstand (Lucas, 2012):

- **Laag inkomen**  
Een laag inkomen beperkt de keuze in vervoermiddelen. Fransen et al. (2020) stelt dat een personen met een laag inkomen een relatief laag autobezit hebben. Daarnaast hebben lage inkomens minder te besteden aan vervoermiddelen dan midden- en hoge inkomens. Huishoudens die zijn aangewezen op de auto (auto-afhankelijken), kunnen de stijgende kosten hiervan niet opvangen en daardoor minder aan maatschappelijke activiteiten deelnemen.
- **Geen werk**  
Geen werk betekent een relatief laag inkomen. Volgens Bastiaanssen et al. (2013) hebben werkzoekenden door een gebrek aan vervoer minder kans op een baan en dus meer kans op een langere werkloosheidsperiode. De mogelijke reden hiervoor is dat in veel westerse landen laaggeschoolde werkgelegenheid is verplaatst naar bedrijventerreinen aan de stadsranden.



Werkzoekenden kunnen deze bedrijventerreinen zonder auto vaak niet of nauwelijks bereiken.

- **Onvoldoende vaardigheden**

Het besturen van vervoermiddelen vereist een bepaalde vaardigheid. Een persoon heeft bijvoorbeeld een rijbewijs nodig voor het besturen van een auto. Daarnaast kan laaggeletterdheid (niet kunnen lezen of schrijven) een belemmering vormen om te reizen met het openbaar vervoer. Een abonnement of kaartje kopen via internet (of op stations) kan een probleem zijn. Hierbij kan een digitale kloof ontstaan: mensen met voldoende toegang tot digitale media en met digitale vaardigheden versus de mensen die dat in onvoldoende mate hebben.

- **Slechte (ruimtelijke) woonomstandigheden**

In rurale gebieden moet men vaak verder reizen voor voorzieningen als winkels, scholen, sportterreinen, en voor werk. In stedelijke gebieden kan dit voor werkgelegenheid ook het geval zijn, omdat laaggeschoold werk relatief vaak aan de stadsranden of bij autosnelwegen beschikbaar is. Daarnaast kan er sprake zijn van een ongewenste woonsituatie, door een scheiding of te hoge huurkosten voor de woning.

- **Lichamelijke of geestelijke beperking**

Het kan lastig zijn om vervoermiddelen te gebruiken, om wat voor reden dan ook. Voor mensen met een auditieve of visuele beperking kan het erg lastig zijn om zelfstandig te reizen. Sommige mensen met een lichamelijke en/of geestelijke beperking hebben begeleiding nodig om zich te verplaatsen. Deze mensen zijn dus volledig afhankelijk van anderen om zich te verplaatsen naar activiteiten.

### 2.3.3 Aanvullende factoren

Het is complex om te beoordelen of deze lijst met factoren compleet is. Enkele studies voegen extra indicatoren toe aan het meten van vervoersarmoede. Kampert et al. (2018) benoemt zes indicatoren voor het risico op vervoersarmoede: vervoermiddelenbezit, inkomen, leeftijd, lichamelijke/geestelijke beperking, afstand tot voorzieningen en afstand tot OV-haltes (exclusief treinstations).

Naast deze zes indicatoren suggereert Kampert et al. (2018) dat vervoersarmoede ook bepaald wordt door de afstand tot familie en vrienden. Familie en vrienden kunnen ondersteuning bieden bij het vervoer. Het is mogelijk dat samen gereisd wordt naar een activiteit of dat er vervoermiddelen worden uitgeleend. Wanneer deze sociale kring op geruime afstand woont, kan daar minder snel een beroep op worden gedaan. Kortom, bij elk individu kan een andere combinatie van factoren een rol spelen. Bijvoorbeeld; een persoon met een laag inkomen (social disadvantage) zonder toegang tot een auto (transport disadvantage), heeft een groot risico op vervoersarmoede.

## 2.4 Welke groepen ervaren vervoersarmoede

### 2.4.1 Alle lagen van de samenleving

Deze paragraaf behandelt de groepen die kwetsbaar zijn voor vervoersarmoede. Dit zijn logischerwijs groepen waarbij de kenmerken van vervoersarmoede uit paragraaf 2.3 naar voren komen. Volgens een recente studie uit België komt vervoersarmoede niet alleen voor bij vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond, maar ook in alle lagen van de samenleving. Fransen et al. (2020) stelt:

*“Dé vervoersarme bestaat niet. Vervoersarmoede als begrip kan niet uitsluitend gelinkt worden aan leeftijd, inkomen, opleidingsniveau, werksituatie, woonplaats, het bezit van vervoermiddelen zoals auto of fiets of toegang tot het openbaar vervoer. Elk kenmerk kan bijdragen tot een situatie van vervoersarmoede, maar is niet inherent verbonden aan de term zelf.” (p.22)*

Dit sluit aan bij Lucas (2012), die stelt dat het samenkomen van verschillende factoren vervoersarmoede bepaalt. Fransen et al. (2020) verdeelt verschillende groepen die vervoersarmoede kunnen ervaren: mobiele ouderen, jonge starters, stedelijke OV-afhankelijken, suburbane autoafhankelijken en ouderen op het platteland. Deze verschillende doelgroepen hebben elk hun specifieke kenmerken. In deze masterthesis wordt dieper ingegaan op de stedelijke OV-afhankelijken. Deze doelgroep komt het meest overeen met de doelgroep van dit onderzoek; vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond, zonder auto en fiets(vaardigheid).

#### 2.4.2 Stedelijke OV-afhankelijken

Er blijken gevolgen te zijn in de mobiliteit van stedelijke OV-afhankelijken, omdat zij geen toegang tot een auto en geen toegang tot een fiets hebben. Huishoudens die niet over een auto en een fiets beschikken kunnen beperkingen ervaren in hun bereikbaarheid. Die beperkingen komen voort uit het feit dat deze groep mensen een alternatief voor de auto nodig heeft, bijvoorbeeld in de vorm van het openbaar vervoer. Bastiaanssen et al. (2013) benoemt het risico dat deze mensen hierdoor niet volwaardig kunnen deelnemen aan de maatschappij. Dit heeft bijvoorbeeld gevolgen voor de mate van toegang tot medische voorzieningen (zoals ziekenhuizen, GGD's of fysiotherapeuten) die ver weg liggen of slecht met het openbaar vervoer te bereiken zijn. Dit sluit aan bij een studie van Hine en Mitchel (2003), waaruit blijkt dat het niet bezitten van een auto invloed heeft op hoe vaak bepaalde faciliteiten bezocht worden. Bij het bezit van een auto neemt het aantal bezoeken aan de supermarkt, sportvoorzieningen en de bioscoop toe. In lijn met Hine en Mitchel (2003) concludeert Mobiel 21 (2015) dat stedelijke OV-afhankelijken door een gebrek aan mobiliteit vaker een afspraak afzeggen dan de groep mobiele ouderen. Fransen et al. (2020) concludeert dat voor de stedelijke OV-afhankelijken de fiets een groot potentieel heeft om vervoersarmoede te verminderen. Paragraaf 2.5 gaat dieper in op studies die vervoersarmoede koppelen aan fietsgebruik.

#### 2.4.3 Lage inkomens en gender

Uit deze bevindingen kan afgeleid worden dat mensen in armoede over het algemeen minder mobiel zijn. Vooral gezinnen met een laag inkomen worden als risicogroep gezien. Door de komst van kinderen hebben gezinnen hogere vervoerskosten. Daarnaast vond Bastiaanssen et al. (2013) een belangrijke correlatie tussen de werksituatie en vervoersarmoede. Dat wil zeggen: gepensioneerden en werklozen hebben vaker te maken met vervoersarmoede dan personen met een baan. Dit kan verklaard worden door het lagere inkomen of door het weggeven van mobiliteitsoplossingen van de werkgever. Ook is er verschil in 'gender' en autogebruik. Vrouwen bezitten minder vaak een rijbewijs. Ze hebben ook minder vaak de beschikking over de auto, wanneer slechts één auto in het huishouden beschikbaar is. Vrouwen maken wel meer verplaatsingen per openbaar vervoer en te voet dan mannen (Hine en Mitchel, 2003; Cebollada; 2009).

### 2.5 Fietsgebruik en vervoersarmoede

#### 2.5.1 Fiets als unieke kans

Deze masterthesis focust op het inzetten van de fiets bij personen met vervoersarmoede. De internationale literatuur besteedt weinig aandacht aan vervoersarmoede in relatie tot fietsgebruik. Daar zijn verschillende redenen voor. De fietsinfrastructuur in het buitenland is van een lagere kwaliteit dan in Nederland en er heerst geen fietscultuur zoals in Nederland. In de Nederlandse en Vlaamse literatuur wordt wel aandacht gegeven aan de potentie van de fiets om vervoersarmoede te kunnen verminderen. Martens (2013) onderzocht de rol van de fiets in het beperken van vervoersarmoede in Nederland. De resultaten laten zien dat de fiets een belangrijke rol speelt bij het bereiken van

belangrijke bestemmingen (bijvoorbeeld opleiding en werk), voor zowel huishoudens met auto's als zonder auto's. Paragraaf 2.4 maakt duidelijk dat de groep stedelijke OV-afhankelijken (zonder toegang tot een auto en fiets, en in armoede) de meeste potentie heeft om een fiets te gaan gebruiken. De fiets is voor de korte en middellange afstanden een goedkoper alternatief dan de auto of het openbaar vervoer. In stedelijke gebieden liggen de voorzieningen en activiteiten doorgaans op fietsafstand. Door het gebruik van een fiets kan de druk op stedelijke OV-afhankelijken worden verminderd. Onder de doelgroep vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond gebeurt dit minder dan bij de gemiddelde Nederlandse fietser. Dit roept de volgende vraag op: waarom maakt deze groep minder gebruik van de fiets?

### 2.5.2 Beperkingen om te fietsen

De literatuur benoemt verschillende redenen waarom mensen met vervoersarmoede niet fietsen. Ten eerste zijn er personen die geen toegang hebben tot een fiets. Door een gebrek aan financiële middelen kan er geen fiets in het bezit zijn of niet gebruikt worden. De kosten voor een fiets kunnen hoog oplopen door de aanschafprijs en de mogelijke onderhoudskosten. Kleine reparaties kunnen niet zelfstandig gedaan worden, wat kan leiden tot onnodige kosten. Bijvoorbeeld het plakken van een band of het oppompen van de band en het repareren van de verlichting. Ten tweede moeten personen over de vaardigheid beschikken om een fiets te besturen. Wanneer de vaardigheid er niet is, dan zal ook niet worden overwogen om met de fiets te reizen. Daarnaast vergt fietsen in een stedelijke omgeving extra vaardigheden. In een stedelijke omgeving zijn de verkeersintensiteiten hoger en is het verkeersbeeld chaotischer dan in rurale gebieden.

### 2.5.3 Fietsgebruik onder personen met een niet-westerse migratieachtergrond

Uit onderzoek blijkt dat er een relatie bestaat tussen sociaal-demografische kenmerken en fietsgebruik (Heinen, 2009). Het blijkt namelijk dat witte mensen meer fietsen dan niet-witte mensen en dat personen met een migratieachtergrond minder fietsen dan autochtonen (Moudon et al., 2005; Heinen, 2009). In Nederland gebruiken autochtonen gemiddeld voor 27 procent van hun verplaatsingen per dag de fiets, terwijl mensen met een Turkse of Marokkaanse afkomst in Nederland slechts in 10 procent van de gevallen de fiets pakken. Voor personen met een Surinaamse of Antilliaanse afkomst ligt dit percentage net iets hoger, rond 15 procent (Harms, 2006).

De bevinding dat personen met een niet-westerse migratieachtergrond minder fietsen dan autochtone Nederlanders is te verklaren. In landen met een fietscultuur, zoals Nederland of Denemarken, hebben kinderen leren fietsen van hun ouders of verzorgers (Slütter, 2013; Van der Kloof, 2012). Vooral in niet-westerse landen ontbreekt deze fietscultuur. Veel migranten(huishoudens) die naar Nederland komen, hebben niet geleerd te fietsen in het land van herkomst. In landen met een hoog fietsgebruik groeien kinderen uit deze gezinnen op in huishoudens zonder dat volwassenen kunnen fietsen in het verkeer. Voor deze groep is leren fietsen geen vanzelfsprekend onderdeel van opgroeien. Een vergelijkbare studie van Van der Kloof, Bastiaanssen & Martens (2014) laat zien dat vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond en vluchtelingen vrouwen een van de bevolkingsgroepen zijn die de meeste kans hebben op toegankelijkheidsproblemen, wat kan leiden tot sociale uitsluiting.

Een andere studie van Van der Kloof (2003) stelt dat in landen met een laag fietsgebruik met name vrouwen nooit hebben leren fietsen. Volgens Van der Kloof (2003) wordt meisjes in niet-westerse landen aangeleerd dat fietsen voor hen geen geschikte activiteit is. Fietsen wordt in deze landen geassocieerd met mannelijkheid, snelheid, gevaar en (ongepaste) bewegingsvrijheid. Eenmaal wonend in Nederland nemen ze deze cultuur en attitude mee. Een studie van Kanmaz (2016) gaat hierin een stap verder. Focusgesprekken wezen uit dat vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond en een laag inkomen zodanig geïsoleerd leven dat ze de stad nauwelijks kennen, laat staan alleen een

tram of een bus nemen. Het ontbreekt hen ook aan de vaardigheden om met het openbaar vervoer om te gaan (zoals het raadplegen van de dienstregeling). De studie van Van der Kloof, Bastiaanssen & Martens (2014) benadrukt dat dit kan veranderen, omdat ze in Nederland zoveel andere vrouwen, kinderen en ouderen zien die elke dag fietsen en met het openbaar vervoer gaan. Hierdoor kan het beeld van fietsen veranderen en kan dit mogelijk leiden tot de aanschaf van een fiets. Dit is in lijn met de studie van Handy et al. (2010). Deze studie vond een correlatie tussen fietsbezit en de attitude tegenover fietsgebruik. Een positieve houding ten opzichte van fietsen, gemeten als overeenstemming met de stelling *“I like riding a bike”*, heeft een negatieve invloed op het niet bezitten van een fiets. Dit wil zeggen dat het bezit van een fiets leidt tot een positievere houding tegenover fietsgebruik.

## 2.6 Vermindering vervoersarmoede door fiets

In deze masterthesis wordt bekeken of de fiets vervoersarmoede kan verminderen bij vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond. Om te onderzoeken hoe vervoersarmoede verminderd kan worden, wordt teruggeblikt naar de opgestelde definitie van vervoersarmoede:

*“Wanneer zich een combinatie van gebrekkige vervoersmogelijkheden en sociaal-economische achterstand voordoet, waardoor deelname aan het maatschappelijk leven wordt beperkt en sprake is van een negatieve invloed op de kwaliteit van leven.”*

Het is complex om te redeneren op welke manier de fiets kan bijdragen aan een verrijking van het maatschappelijk leven en een positievere invloed heeft op de kwaliteit van leven. Het kan betekenen dat vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond door het gebruik van een fiets meer activiteiten gaan plannen en dus meer gaan reizen. Hierdoor kunnen ze beter aan hun vervoersbehoeften voldoen en wordt vervoersarmoede verminderd; dat is het doel. Echter, het hoeft niet het geval te zijn dat personen meer activiteiten gaan plannen en meer gaan reizen. Wel kan gesteld worden dat men meer tijd kan overhouden voor andere dagtaken. Voor de bestaande activiteiten van een individu kan de fiets bijvoorbeeld de modaliteiten lopen en het openbaar vervoer vervangen. De fiets is immers een sneller vervoermiddel dan lopen en kan op de korte afstanden ook sneller zijn dan de auto of het openbaar vervoer. Hierdoor heeft men meer tijd over voor andere activiteiten in een dag. Ook kan de fiets bijdragen aan de kwaliteit van leven, omdat het verplaatsen per fiets in plaats van de bus of lopen, als gezond wordt ervaren en een gevoel van vrijheid geeft. Kortom, het kan per individu verschillen in hoeverre het bijdraagt aan een verbetering van de kwaliteit van leven.

### *Fietslessen*

De vraag is hoe het fietsgebruik onder vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond kan toenemen. De organisatie van fietslessen is een manier om het fietsgebruik onder niet-westerse vrouwen te stimuleren. Nederland kent inmiddels 30 jaar fietslessen voor immigranten- en vluchtelingenvrouwen (Van der Kloof, Bastiaanssen & Martens, 2014). Sinds begin jaren '90 begonnen de fietslessen aan immigranten- en vluchtelingenvrouwen in Nederland. Ook in Tilburg werden ongeveer 30 jaar geleden de eerste lessen opgestart. Tegenwoordig kennen fietslessen zowel een theorie als een praktijkgedeelte. Het theoriegedeelte gaat over het leren van de Nederlandse verkeersregels en het praktijkgedeelte gaat over het leren fietsen in het verkeer. Er zijn echter weinig studies beschikbaar over fietslessen. Evaluaties van de fietslessen laten zien dat voor oud-deelnemers de fiets een grote betekenis in het dagelijks leven heeft gekregen (Van der Kloof, Bastiaanssen & Martens, 2014). Dit schept de verwachting dat fietslessen een middel is om vervoersarmoede bij niet-westerse vrouwen te verminderen.

## Hoofdstuk 3 Methodologie

Om inzicht te krijgen in hoeverre de fiets een rol speelt in het verzachten van vervoersarmoede is een onderzoeksmethode nodig die de onderzoeksvragen zo goed mogelijk kan beantwoorden. Dit hoofdstuk gaat in op de gekozen onderzoeksmethode. Eerst wordt onderbouwd welke onderzoeksmethode gebruikt is. Vervolgens wordt de doelgroep en de case study beschreven. Tot slot wordt besproken hoe de ethiek en integriteit van de interviews is gewaarborgd.

### 3.1 Kwalitatief onderzoek

Uit het theoretisch kader komt naar voren dat vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond een grotere kans hebben op vervoersarmoede en dat vooral bij deze groep de fiets kan helpen om vervoersarmoede te verminderen. Vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond kunnen heel andere ervaringen hebben met fietsgebruik, welke afwijken van de gemiddelde fietser in Nederland. Onder deze groep is weinig bekend over de ervaringen met fietsgebruik en met fietslessen. Dat maakt dit onderzoek exploratief van aard. Om de specifieke motivaties en afwegingen van vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond te onderzoeken, is gekozen voor een kwalitatief onderzoek. Kwantitatief onderzoek in de vorm van (online) enquêtes is minder geschikt. Motivaties en afwegingen zijn lastiger te meten met een vragenlijst dan met kwalitatieve methoden. Daarnaast is deze doelgroep relatief onbekend en moeilijk te benaderen voor het invullen van een (online) enquête.

### 3.2 Interviews

In kwalitatief onderzoek zijn verschillende onderzoeksmethoden mogelijk zoals observaties, focusgroepen en interviews. Interviews passen het beste bij het verzamelen van de benodigde data om de hoofdvraag te beantwoorden. Tijdens een interview is sprake van een verbale interactie met één respondent. Hierdoor worden de antwoorden van de respondent niet beïnvloed door andere respondenten, zoals kan gebeuren in een focusgroep. Verder biedt een interview inzicht in attitudes, motivaties in relatie tot fietsgebruik. Op basis van de resultaten van het theoretisch kader over vervoersarmoede in relatie tot fietsgebruik komen er specifieke thema's aan bod. Er is een zekere structuur nodig om deze thema's in elk interview terug te laten komen. Daarom is gekozen voor semigestructureerde interviews. Het gesprek met de respondenten wordt langs alle thema's geleid. Waar nodig kan er ook doorgevraagd worden wanneer een respondent een interessant antwoord geeft op een vraag. Aan alle respondenten zijn dezelfde vragen gesteld, waardoor de antwoorden van de respondenten gemakkelijk met elkaar vergeleken kunnen worden.

### 3.3 Afbakening doelgroep

Deze masterthesis focust op de rol van de fiets bij vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond. Literatuuronderzoek in hoofdstuk 2 heeft bevestigd dat deze vrouwen kwetsbaar zijn voor vervoersarmoede. Daarbij is het interessant om te kijken naar de transitie van niet fietsen naar wel fietsen. Fietslessen zorgen voor deze transitie, door het aanleren van de fietsvaardigheid. Daarmee kan het effect van de fietslessen op het activiteitenpatroon onderzocht worden. Ook kan de fiets een verandering teweegbrengen in het dagelijks leven. Daarom is gekozen voor interviews met vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond die deelnemen aan fietslessen. Vooral voor personen zonder toegang tot een auto heeft de fiets veel potentie. Daarom is het een belangrijk aanvullend criterium dat de respondenten geen toegang hebben tot een auto. Dat wil zeggen: geen mogelijkheid en/of vaardigheid hebben om auto te rijden.

### 3.4 Case study Tilburg

Dit onderzoek maakt gebruik van een case study. Deze strategie wordt meestal gebruikt in een verkennend onderzoek. Deze masterthesis gebruikt de casus Tilburg. Gezien het feit dat vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond en huishoudens met een laag inkomen kwetsbaar zijn voor vervoersarmoede wordt gefocust op wijken waar deze kenmerken naar voren komen.

#### 3.4.1 Focuswijken

De wijken Stokhasselt en Wandelbos Noord kennen het hoogste percentage van personen met een niet-westerse migratieachtergrond. In Stokhasselt heeft 50 procent van de bewoners een niet-westerse migratieachtergrond en in Wandelbos Noord is dit 45 procent. Dit is een groot verschil met het gemiddelde percentage van Tilburg; 17 procent (Gemeente Tilburg, 2020). Ook op het gebied van leefbaarheid en inkomens scoren deze wijken laag. Een tweejaarlijkse wijktoets van de gemeente Tilburg beoordeelt wijken op basis van wijkcijfers en enquêtes onder de bewoners. Dit leidt tot bevindingen op het gebied van de leefbaarheid en veiligheid van de wijken. Uit de wijktoets in 2018 blijkt dat de wijken Stokhasselt, Groenewoud en Wandelbos Noord het slechtst scoren. De wijken Wandelbos Noord en Stokhasselt hebben de laagste gemiddelde inkomens per inwoner (respectievelijk 16.100 en 16.700 euro). Deze wijken scoren bij de wijktoets laag op leefbaarheid en zijn daarmee uitgeroepen tot 'focuswijken'. Dit zijn wijken die een meervoudige problematiek hebben, waarvoor een actieplan is gemaakt in samenwerking met bewoners. Deze actieplannen moeten leiden tot minder criminaliteit en overlast voor de bewoners. In Stokhasselt en Wandelbos Noord bevinden zich wijkcentra waar allerlei activiteiten worden georganiseerd voor kansarmen. Er worden op deze locaties ook fietslessen georganiseerd voor vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond. Daarmee zijn de wijkcentra in Stokhasselt en Wandelbos Noord de meest logische locaties voor interviews met vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond die deelnemen aan fietslessen.

#### 3.4.2 Fietsbeleid in Tilburg

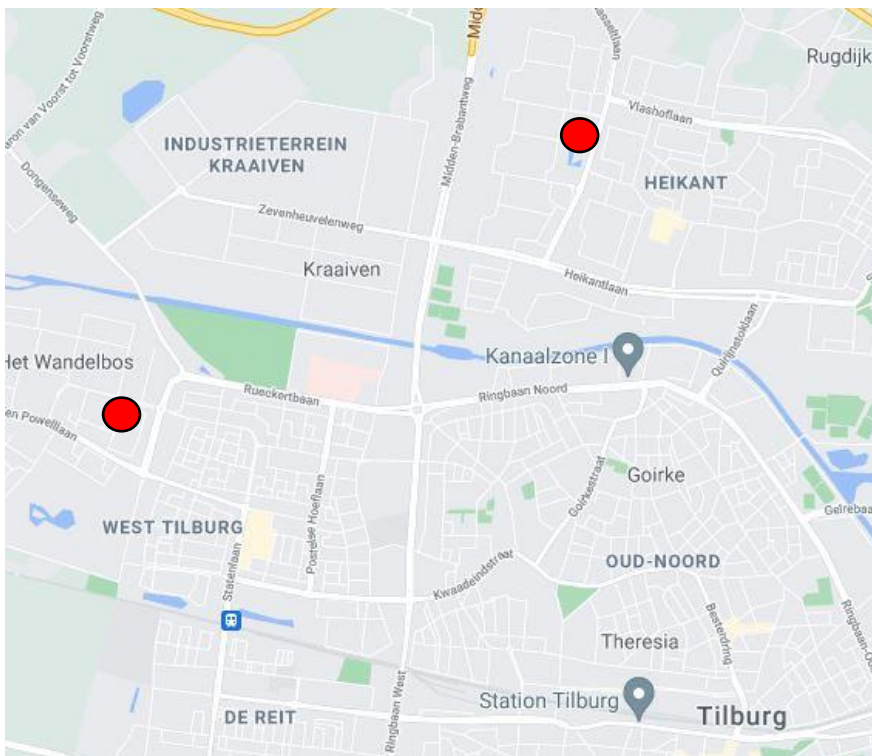
Naast actieplannen voor focuswijken heeft de gemeente Tilburg een Fietsagenda opgesteld, waarin de potentie van de fiets in Tilburg is uitgewerkt (Gemeente Tilburg, 2020). Het doel van de Fietsagenda is dat fietsen voor iedereen een gewoonte wordt. Dit geldt ook voor kwetsbare groepen in focuswijken. Ook kwetsbare groepen als kinderen, ouderen en personen met een niet-westerse migratieachtergrond moeten toegang hebben tot een fiets. De fiets heeft potentie om de grote maatschappelijke opgaven (zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en milieu) te lijf te gaan.

Daarnaast heeft Tilburg een Verkeersveiligheidsagenda, waarin diverse ambities en programma's op het gebied van verkeersveiligheid zijn geformuleerd (Gemeente Tilburg, 2019). Een van deze programma's is Tilburg Veilig naar School. Kinderen worden via dit programma gestimuleerd om de fiets te gebruiken naar school (Gemeente Tilburg, 2020). Naast een verhoogd fietsgebruik is een verbeterde verkeersveiligheid rondom basis- en middelbare scholen een doel van het programma. Buiten de gemeentelijke onderwijsprogramma's zijn er organisaties die fietslessen aanbieden aan vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond. Zoals paragraaf 3.4.1 aangeeft, worden deze fietslessen gegeven bij diverse wijkcentra in Tilburg. Dit gebeurt via organisatie Contour de Twern. Dit is een organisatie die sociale exclusie tegengaat door middel van activiteiten in wijkcentra en het opzetten van sociale werkplaatsen. De fietslessen van Contour de Twern hebben zowel een theoretische als een praktische kant. De lessen bestaan uit een theoriegedeelte (o.a. over de verkeersregels) en een praktijkgedeelte. Het praktijkgedeelte bestaat uit 1) het leren fietsen in een stadsparkje (zonder ander verkeer erbij) en 2) in het verkeer fietsen, met de toepassing van de verkeersregels. Voor dit onderzoek zijn de deelnemers van de fietslessen van Contour de Twern benaderd met het verzoek om deel te nemen als respondent. Een van de redenen is dat deze

deelnemers daarmee aantonen dat ze bereid zijn om te leren fietsen. Zo kan gevraagd worden naar de situatie voor en na het deelnemen aan de fietslessen.

### 3.4.3 Interviewlocaties

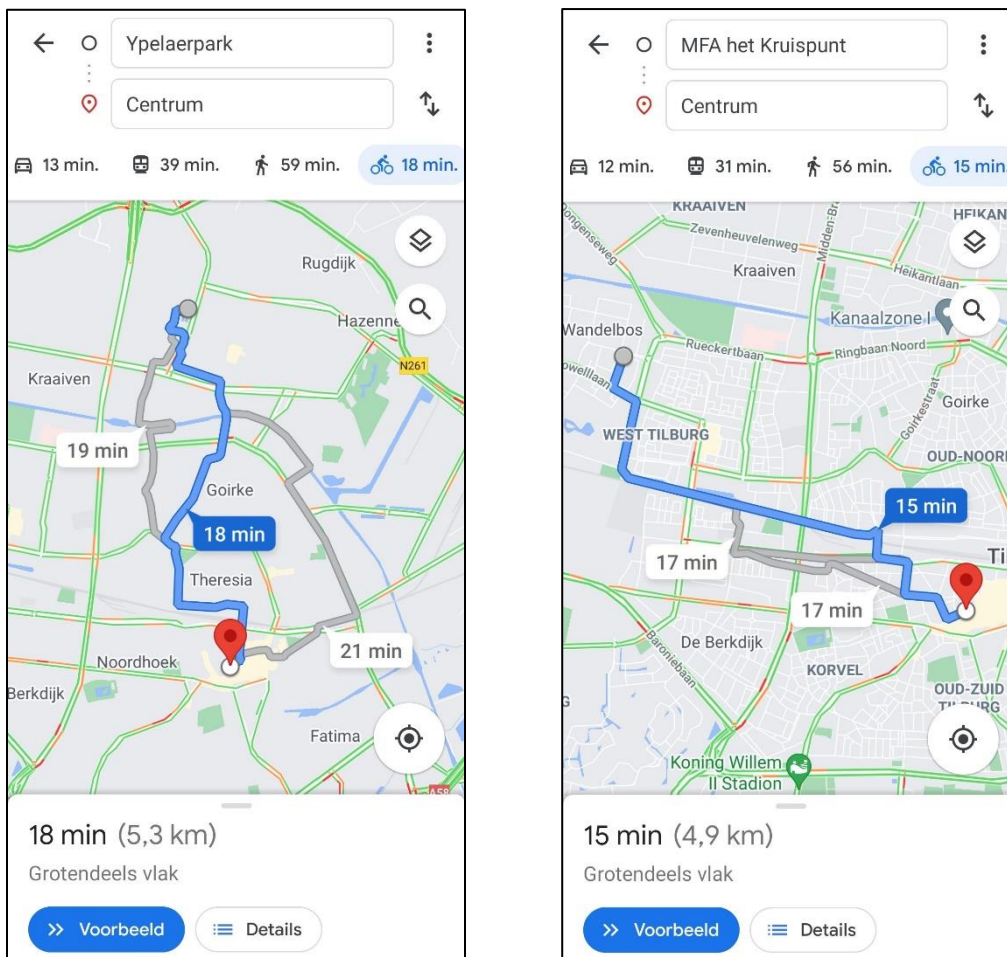
De interviewlocaties zijn Wijkcentrum de Ypelaer in Stokhasselt en Wijkcentrum 't Kruispunt in Wandelbos Noord (zie Figuur 2). In deze wijkcentra worden fietslessen aangeboden door Contour de Twern. Beide locaties worden gebruikt als verzamelpunt voor de deelnemers. De coördinatoren van de fietslessen zijn benaderd om respondenten te werven en een aparte ruimte te reserveren voor de interviews. Via de coördinatoren van de wijkcentra is contact opgenomen met niet-westerse vrouwen die deelnemen aan de fietslessen. Hierbij is voorafgaand en na afloop van de fietslessen gevraagd om deel te nemen aan het interview. Hoewel de fietslessen niet altijd doorgingen vanwege enkele coronagevallen, is het gelukt om een aantal deelnemers te vragen voor een interview. De reacties hierop waren verschillend. Een deel van de deelnemers wilde hier graag aan meewerken, terwijl anderen liever niet geïnterviewd wilden worden, geen tijd hadden of niet begrepen wat de bedoeling was. Verder waren enkele personen ziek of waren niet beschikbaar wegens privéredenen. Desondanks is het gelukt om voldoende respondenten te werven voor de interviews.



Figuur 2. Interviewlocaties in de gemeente Tilburg. (Google Maps, 2021)

### 3.4.4 Vergelijking reistijden naar centrum

De fiets maakt het mogelijk om de reistijd naar het centrum van Tilburg te verbeteren. Deze verplaatsing is belangrijk, omdat het centrum een bron is met meerdere faciliteiten en activiteiten. Om de verbeteringen in reistijd te visualiseren, wordt gebruik gemaakt van een voorbeeldverplaatsing naar Tilburg Centrum (Figuur 3). De startpunten zijn de twee wijkcentra, omdat alle respondenten in de buurt van één van de wijkcentra wonen. Beide ritten naar het centrum zijn ongeveer 5 kilometer. Deze verplaatsing kan worden gemaakt met de bus, met de fiets, met de auto of te voet. De reistijden vanaf de wijkcentra zijn weergegeven in Figuur 3. De figuur weergeeft de snelste route voor de fiets (18 minuten vanaf de Ypelaer en 15 minuten vanaf het Kruispunt). Deze reistijd is vanaf beide locaties ruim 15 minuten sneller dan met het openbaar vervoer en zo'n 40 minuten sneller dan lopen. Daarnaast is een autorit naar het centrum slechts drie tot vijf minuten sneller dan een fietsrit. Uiteraard is het mogelijk dat de respondenten een fractie langzamer fietsen dan de gemiddelde fietser in Nederland, omdat ze kortgeleden zelfstandig hebben leren fietsen. Ondanks dat dit de reistijd met enkele minuten kan verlengen, blijft het reistijdverschil met de modaliteiten lopen en openbaar vervoer groot. Vanuit het perspectief van reistijd kan de fiets dus een loopverplaatsing of OV-verplaatsing vervangen. Tevens hoeft een gebrek aan een auto niet te leiden tot een belemmering van een verplaatsing naar het centrum, vanwege het beperkte reistijdverschil met de fiets.



Figuur 3. Een vergelijking van reistijden de fiets ten opzichte van andere vervoerswijzen naar het centrum, vanaf wijkcentra de Ypelaer (links) en het Kruispunt (rechts) (Google Maps, 2021).



### 3.5 Topiclist

In deze paragraaf wordt de opbouw van de interviews toegelicht. Bij de interviews is een topiclist gehanteerd, die een eenzelfde structuur geeft voor alle interviews. De interviews beginnen met een algemene introductie, waarna er het dieper op de inhoud wordt ingegaan. Hierbij kan worden afgeweken van de volgorde van vragen, afhankelijk van de antwoorden van de respondent. Zo wordt er zo effectief mogelijk data verzameld.

#### *Introductie*

Bij elke respondent is dezelfde introductie gehanteerd. Eerst is uitgelegd dat het een interview betreft voor een masterthesis namens de Universiteit Utrecht, in opdracht van de Gemeente Tilburg. Verder is duidelijk gemaakt dat het interview volledig anoniem is en dat het opnamemateriaal alleen wordt gebruikt voor dit onderzoek. Alle respondenten hebben toestemming gegeven om hun antwoorden beschikbaar te stellen voor het onderzoek.

#### *Middenstuk*

De factoren die vervoersarmoede bepalen komen terug in de topiclist van de interviews (zie bijlage 1). Aan de hand van gerichte vragen kan onderzocht worden in welke mate vervoersarmoede wordt ervaren en welke factoren hierbij een rol spelen. Daarnaast is gevraagd of de fiets mensen zou helpen in het dagelijks leven. Indien de geïnterviewde aangeeft in het bezit te zijn van een fiets, kan alsnog gevraagd worden in hoeverre hun fiets helpt in het dagelijks leven.

#### *Einde*

Het interview komt ten einde als alle onderwerpen zijn behandeld. De interviews eindigen met een dankwoord voor de respondent en daarnaast is er altijd ruimte voor vragen.

### 3.6 Ethiek en betrouwbaarheid

Verder is het van belang dat zorgvuldig wordt omgegaan de resultaten van de semigestructureerde interviews. Daarom wordt in deze paragraaf ingegaan op de privacy en betrouwbaarheid van de interviews.

#### 3.6.1 Privacy

Om rekening te houden met privacy en ethiek is toestemming gevraagd aan de respondenten om het interview op te nemen. Deze stap is geïmplementeerd omdat het respecteren van de privacy van deelnemers het vertrouwen van de respondent kan vergroten, wat uiteindelijk de diepgang van de interviews kan bevorderen (Clifford et al., 2012). Vanwege de privacy is ervoor gekozen om de naam van de respondenten niet te gebruiken in de analyse. Na de verwerking van de interviews zijn de persoonlijke gegevens zoals namen en telefoonnummers vernietigd. De weergave van de onderzoekseenheden is “respondent xx, yy jaar”.

#### 3.6.2 Betrouwbaarheid

De interviews zijn opgenomen met een mobiele telefoon met spraakopnamefunctie. De interviewer hoeft dus geen aantekeningen te maken. Daarmee ligt de volledige aandacht op het gesprek met de respondent. De interviews zijn na het afnemen getranscribeerd door middel van het terugluisteren van het opnamemateriaal.

### 3.7 Coronamaatregelen

Ondanks de coronamaatregelen was het mogelijk om bijna alle interviews op locatie te houden. Tijdens de interviews zijn de op dat moment geldende coronamaatregelen in acht genomen (1,5 meter afstand, geen handen schudden). Echter, één respondent is per telefoon geïnterviewd. Bij het afnemen van dit telefonische interview zijn geen technische problemen ontstaan. Deze respondent was goed te

verstaan en alle thema's zijn aan bod gekomen. Het telefoonnummer van de respondent is na het gesprek direct verwijderd.

### 3.8 Data-analyse

Voor de analyse van de gegenereerde data zijn alle transcripties uitgeschreven (zie aparte bijlage). Deze transcripties zijn geanalyseerd op basis van het coderen van verschillende thema's die naar voren zijn gekomen tijdens de interviews. Hiervoor is gekozen om de antwoorden van de respondenten overzichtelijk met elkaar te kunnen vergelijken. Eerst is een overzicht gemaakt van alle kenmerken van de respondenten. Vervolgens zijn de gecodeerde thema's gebruikt om het resultatenhoofdstuk op te bouwen. Daarbij zijn de uitkomsten vergeleken met de bestaande literatuur uit het theoretisch kader. Door het vergelijken van de antwoorden van de respondenten met elkaar en met de literatuur wordt er een beeld geschetst in hoeverre de fiets bijdraagt aan een vermindering van vervoersarmoede.

## Hoofdstuk 4 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de interviews gepresenteerd. De eerste paragraaf beschrijft de algemene kenmerken van de respondenten. Vervolgens gaat paragraaf 4.2 in op de verschillende thema's en meest opvallende antwoorden die in de interviews naar voren kwamen.

### 4.1 Kenmerken respondenten

In totaal zijn er 14 respondenten geïnterviewd. Zeven respondenten zijn geïnterviewd in wijkcentrum 't Kruispunt, zes in wijkcentrum de Ypelaer en één is telefonisch geïnterviewd. De kenmerken van de respondenten zijn weergegeven in Tabel 1. Tussen de respondenten bestaat verschil in het aantal deelnames aan de fietslessen. Enkele respondenten zijn op een niveau dat ze fietsend aan het verkeer kunnen deelnemen, terwijl anderen slechts een paar lessen hebben gehad. Alle deelnemers van de fietslessen zijn vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond. De respondenten zijn geboren in niet-westerse landen en zijn geëmigreerd naar Nederland. Het land van herkomst varieert van Marokko en Turkije tot Somalië. Daarnaast bestaat er een verschil in leeftijd en het jaar van migratie. Verder bestaat er veel verschil in de taalvaardigheid van de respondenten. Enkele respondenten spraken gebrekkig Nederlands en anderen spraken vloeiender Nederlands. Bij twee respondenten is gebruik gemaakt van een tolk. Daarnaast gaven enkele respondenten vooral korte antwoorden, terwijl andere respondenten de vragen uitgebreider beantwoordden. De duur van de interviews varieert daarom van 20 tot 40 minuten. Na 14 respondenten is een verzadigingspunt bereikt. Op dat moment sloten de antwoorden aan op wat in eerdere interviews naar voren is gekomen.

Tabel 1. Kenmerken van de 14 respondenten.

Karakteristieken	Aantal	Omschrijving
<b>Fiets in het bezit</b>	10	Ja
	4	Nee
<b>Fietsgebruik</b>	9	Fietst alleen tijdens de fietslessen
	5	Gebruikt fiets al als vervoermiddel
<b>Land van herkomst</b>	8	Marokko
	4	Turkije
	2	Somalië
<b>Geboortejaar</b>	0	1959 of eerder
	3	1960 - 1969
	8	1970 - 1979
	3	1980 - 1989
<b>Type huishouden</b>	4	Alleenstaande vrouw zonder inwonende kinderen
	3	Alleenstaande vrouw met inwonende kinderen
	4	Koppel met inwonende kinderen
	3	Koppel zonder inwonende kinderen
<b>Werk</b>	1	Werkend
	13	Werkloos / geen werk
<b>Jaar van migratie naar Nederland</b>	0	1979 of eerder
	3	1980 - 1989
	7	1990 - 1999
	4	2000 - 2010

## 4.2 Analyse van resultaten

Nu de kenmerken van de respondenten zijn behandeld, worden in deze paragraaf de resultaten van de interviews geanalyseerd. Door middel van het coderen van de transcripties zijn er bepaalde thema's van vervoersarmoede naar voren gekomen: het activiteitenpatroon (paragraaf 4.2.1), toegang tot het openbaar vervoer (paragraaf 4.2.2), motieven voor fietslessen en het cultuurverschil (paragraaf 4.2.3), en de betekenis van de fiets (paragraaf 4.2.4).

### 4.2.1 Activiteitenpatroon

De respondenten laten veel gelijkenissen zien in het dagelijkse activiteitenpatroon. Dertien van de veertien respondenten geven aan geen baan te hebben. De meerderheid van de respondenten geeft aan boodschappen te doen, naar een taal cursus Nederlands te gaan, naar de moskee te gaan en de kinderen naar school brengen. De meeste tijd wordt besteed aan het huishouden (schoonmaken, wassen, koken etc.). Respondenten geven aan dat ze de dag vaak thuis doorbrengen:

*“Elke ochtend sta ik op, dan maak ik mijn kinderen voor school klaar. Dan breng ik de kinderen naar school. Daarna ga ik vaak een uurtje lopen met mijn vriendin. Daarna kom ik thuis en dan ga ik het huishouden doen. Dan ga ik boodschappen doen. 's Avonds ga ik koken en haal ik de kinderen weer op. Zo gaat het elke dag.” (Respondent 4, 43 jaar)*

Een gebrek aan bereikbaarheid komt hierin niet duidelijk naar voren. Wel geven respondenten aan dat ze vaker thuis te zitten, omdat ze niet kunnen sporten in verband met de coronamaatregelen. Tijdens de periode waarin de interviews zijn afgenomen, waren vanwege de coronamaatregelen alle binnen- en buitensporten niet mogelijk. Een groot deel van de (sport)activiteiten konden hierdoor niet doorgaan. Daarbij wordt aangegeven dat het sporten (en het deelnemen aan andere activiteiten) na de coronacrisis weer opgepakt wordt. Dit impliceert dat er behoefte is aan het ondernemen van ontspanningsactiviteiten.

### *Wens tot autobezit*

De meerderheid van de respondenten geeft aan dat ze de behoefte hebben om een auto aan te schaffen en een rijbewijs te halen. Echter, vanwege financiële redenen is dit vaak niet mogelijk. Alleenstaanden zonder toegang tot een auto spreken de ambitie uit om een auto aan te schaffen, vanwege de extra vrijheid en vanwege onverwachte situaties. De auto is volgens respondent 6 (52 jaar) belangrijker dan de fiets. De reden hiervoor is dat in noodsituaties de fiets of het openbaar vervoer geen snelle vervoersopties zijn.

*“Ik gebruik mijn fiets voor mijn werk en mijn afspraken. Ik heb spijt dat ik geen rijbewijs heb. Ik was getrouwd en toen mocht ik niet van mijn man. Een auto helpt heel veel. Stel, mijn dochter is ziek, dan wil ik naar haar toe. Toen mijn dochter ging bevallen, moest mijn andere dochter mij op komen halen vanuit een andere stad. Het brengt veel stress.” (Respondent 6, 52 jaar)*

De hulp van sociale contacten blijkt belangrijk te zijn wanneer personen geen toegang tot een auto hebben. Meerdere respondenten geven aan dat ze hulp vragen aan familie die dichtbij woont. De dochter of zoon kan met zijn of haar auto helpen. Het belang van de sociale kring wordt hierbij benadrukt. Daarbij wordt door de meerderheid van de respondenten aangegeven dat ze geen prettig gevoel hebben bij het wekelijks vragen om hulp aan familie. Voor een verplaatsing naar het centrum of naar kennissen elders in de stad wordt familie bijvoorbeeld nauwelijks gevraagd. De fiets kan de auto voor een groot deel vervangen, maar bij onverwachte situaties is dit niet het geval. De auto wordt bij meerdere respondenten gemist bij het optreden van incidenten en noodgevallen. Bij noodgevallen is de auto het beste vervoersmiddel om snel te handelen. De auto wordt geassocieerd met een veilig en betrouwbaar gevoel.

#### 4.2.2 Toegang tot het openbaar vervoer

Het openbaar vervoer zou een oplossing kunnen bieden voor grote verplaatsingen die te voet niet reëel zijn. Er wordt diverse keren genoemd dat de bus gebruikt wordt naar het centrum of om naar cursussen te gaan. Reizen met de bus wordt voornamelijk als prettig ervaren. De bus is voor meerdere respondenten de enige mogelijkheid om naar het centrum van Tilburg te reizen. De respondenten die vaak met de bus te gaan, noemen daarbij het voordeel van de Meedoenregeling. De Meedoenregeling is een steuntje in de rug voor mensen met een laag inkomen. Hiermee kunnen mensen aan activiteiten meedoen, zoals het volgen van cursussen, sporten en zwemmen (Gemeente Tilburg, 2021). Het budget om deel te nemen aan de activiteiten is 100 euro per jaar. Dit bedrag kan ook ingezet worden voor het openbaar busvervoer in Tilburg. De Meedoenregeling geldt alleen tijdens daluren (na 9 uur 's ochtends). Hier ondervindt respondent 7 (40 jaar) problemen van:

*“Ik heb een Meedoenregeling van de gemeente, maar die werkt niet in de ochtend. Die werkt pas om 9:00 uur 's ochtends. Mijn school (taalles) begint om 9:00 uur dus dan kan ik niet gebruik maken van de pas. Daarom ga ik lopen, alleen het is wel een half uur lopen.”* (Respondent 7, 40 jaar)

In deze situatie zou het gebruik van een fiets de reistijd sterk kunnen verkorten. Toch zijn er enkele respondenten die het reizen met de bus als onprettig ervaren. Zo geeft respondent 3 (46 jaar) aan dat ze misselijk wordt als ze met de bus reist:

*“Soms gebruik ik de bus. Alleen als het moet. Ik ga bijvoorbeeld met de bus naar de stad, als ik iets nodig heb. (...) De bus is niet goed voor mij. Ik word misselijk en duizelig in de bus.”* (Respondent 3, 46 jaar)

Deze ervaring werd gedeeld door meerdere respondenten. De onprettige busreizen beïnvloeden mogelijk de keuze van activiteiten. De vraag is of de negatieve ervaring met busritten door misselijkheid en duizeligheid een vorm van vervoersarmoede is. De ervaring van busritten is een comfortkwesitie. Als de bus zo veel mogelijk wordt vermeden, kan het een belemmering zijn om te reizen naar (nieuwe) activiteiten. Door het vermijden van de bus, het gebrek aan fietsvaardigheid en het ontbreken van een auto wordt de reikwijdte van een persoon sterk verkleind. Dit is een lastig probleem, dat invloed heeft op het activiteitenpatroon van de respondent. De fiets wordt hierbij genoemd als een oplossing om de bus zo veel mogelijk te vermijden:

*“Ik houd niet van de bus. Ik kies liever voor de fiets, omdat fietsen gezond is. Ik voel me goed als ik op de fiets zit.”* (Respondent 3, 46 jaar)

De fiets is volgens respondent 3 een goed alternatief voor het openbaar vervoer. Dit is tevens één van de redenen om te leren fietsen. Er kwamen tijdens de interviews meerdere redenen naar voren om te leren fietsen. De volgende subparagraaf gaat verder in op de motivaties voor de deelname aan de fietslessen.

#### 4.2.3 Motieven voor fietslessen en cultuurverschil

Tijdens de interviews is gevraagd hoe de respondenten bij de fietslessen terecht zijn gekomen en waarom de respondenten willen fietsen. Hieruit blijkt dat meer dan de helft van de respondenten niet actief is gaan zoeken naar de fietslessen. De voornaamste reden hiervoor is dat respondenten niet wisten van het bestaan van deze fietslessen. Via een vriendin of vanuit het wijkcentrum werden ze gestimuleerd om deel te nemen aan de fietslessen. Het andere deel van de respondenten is wel actief op zoek gegaan naar fietslessen via internet, of is gaan zelf gaan informeren bij het wijkcentrum. De reden waarom respondenten gingen zoeken was omdat ze niet durven te fietsen in het verkeer. De angst voor het vallen of een ongeluk in het verkeer wordt hierbij regelmatig genoemd. Sommige

respondenten hebben in het verleden een val gemaakt met de fiets, of zijn betrokken geweest bij een verkeersongeval. Hierdoor durfden respondenten niet meer te fietsen, zoals het geval is bij respondent 9:

*Twee jaar geleden ben ik gevallen tijdens het fietsen, en sindsdien heb ik niet meer gefietst. (...) Ik ben bang om te fietsen. Ik ben bang als ik scherpe bochten moet maken en tegelijkertijd op moet letten voor ander verkeer. Daarom heb ik gekozen om mee te doen aan te fietsles.*  
(Respondent 9, 44 jaar)

Hoewel een groot deel niet actief zocht naar het aanbod van fietslessen, ziet ook dit deel van de respondenten het belang in om te kunnen fietsen. De fietslessen worden door alle respondenten als prettig ervaren. De interacties en gesprekken met de vrijwilligers en de andere deelnemers wordt tijdens de fietslessen erg gewaardeerd. Toch bestond er voorafgaand aan de deelname aan de fietslessen een drempel om te zelf te leren fietsen. Een deel van de respondenten verklaarde dat dit te maken heeft met de grote verschillen tussen de cultuur van het land van herkomst en de Nederlandse (fiets)cultuur. Een respondent geeft aan dat haar ex-man liever niet wilde dat ze ging fietsen. Daarnaast geeft een andere respondent aan dat ze vroeger in Marokko niet mocht fietsen van haar ouders. Nu hebben ze zelf het initiatief genomen om zelf te leren fietsen. Hierover wordt niet graag gesproken.

Respondent 10 vult hierop aan: *“de straten in Marokko zijn slechter onderhouden dan in Nederland en het verkeer daar is niet gewend aan fietsers”*. Er zijn ook geen fietspaden aanwezig. In Somalië is zelfs een oorlog gaande, noemt een Somalische respondent. Fietsen is hierdoor erg gevaarlijk. De interviews laten zien dat de aanpassing naar de Nederlandse (fiets)cultuur niet altijd gemakkelijk verloopt. Volgens respondent 2 (47 jaar) is dat te verklaren door een groot gevoel van loyaliteit voor het land van herkomst bij niet-westerse immigranten:

*“Ik zie verschillende nationaliteiten die hier wonen en ze denken alleen maar aan hun thuisland. (...) Ze zijn van buiten Nederlander, maar van binnen Marokkaan. Ze leven in twee culturen. De fietscultuur van Nederland wordt niet opgepakt.”* (Respondent 2, 47 jaar)

Daarnaast wordt benoemd dat er een aantal mensen zijn die een gratis verkregen fiets (bijvoorbeeld door de gemeente of fietsenmaker) meteen doorverkopen. Dit is een ervaring van respondent 2, die contact heeft met buurtgenoten met een niet-westerse migratieachtergrond die niet fietsen:

*“Mensen willen een fiets, maar ze willen er niet voor betalen. Er zijn tegenwoordig fietsen beschikbaar voor 20 euro, dat is niks! Bij sommige fietsenmakers krijgen ze een gratis fiets. Vervolgens verkopen ze die gratis fiets en daarna zeggen ze; ‘de fiets is kapot’.”* (Respondent 2, 47 jaar)

Volgens respondent 2 wordt misbruik gemaakt van het systeem. Echter, de meerderheid van de respondenten geeft aan de fiets te willen gebruiken. Deze groep doet mee aan de fietslessen, waardoor het logisch is dat ze de fiets wél willen gebruiken. Daarnaast worden de respondenten gestimuleerd door hun kinderen om mee naar school te fietsen:

*“Mijn kinderen vragen altijd dat ik samen met hen naar school kan fietsen. Mijn kinderen fietsen al, dus ik loop achter. Dus ik kan niet achterblijven. Daarom ben ik begonnen met de fietslessen. Ik wil heel graag samen met mijn kinderen naar school fietsen.”* (Respondent 8, 40 jaar)

Dit geeft aan dat niet-westerse vrouwen zien dat hun kinderen plezier hebben in het fietsen, en dat daarmee de motivatie om zelf te leren fietsen toeneemt. Dit suggereert dat de attitude tegenover

fietsen verandert wanneer de kinderen naar de basisschool fietsen. Dit is niet altijd het geval, want andere respondenten zonder jonge kinderen zijn zelf op zoek gegaan naar fietslessen.

#### 4.2.4 Betekenis van de fiets

De kern van de interviews is om de betekenis en de potentie van de fiets te peilen bij de respondenten. Dit levert voornamelijk positieve resultaten op. Hoewel bijna alle respondenten naar hun plaatselijke winkelcentrum lopen of het openbaar vervoer gebruiken, spreken ze vrijwel allemaal de ambitie uit om in plaats daarvan de fiets te gaan gebruiken. Enkele respondenten die al klaar zijn met de fietslessen kunnen al zelfstandig naar het plaatselijke winkelcentrum en naar het stadscentrum. De fiets kan dus een loopverplaatsing of OV-verplaatsing vervangen. Als reden wordt genoemd dat een fietsrit gratis is, terwijl een verplaatsing met het openbaar vervoer geld kost. Daarnaast wordt aangegeven dat het voor- en natransport bij een fiets kleiner is dan bij het openbaar vervoer. Enkele respondenten geven aan dat de fiets in sommige gevallen sneller is dan de bus, vanwege de loopafstand tot de bushalte en de wachttijden op de bus.

#### *Verandering activiteitenpatroon*

Een van de kernpunten van de interviews is of een fiets ook leidt (of gaat leiden) tot meer of nieuwe verplaatsingen. Vrijwel alle respondenten geven aan dat de fiets een snel en handig vervoermiddel is. Een andere terugkomende bewoording was dat de fiets een gevoel van vrijheid geeft en dat er meerdere bestemmingen bereikt kunnen worden. Respondenten benoemen de verbetering van de reistijd naar het centrum. Respondent 10 (47 jaar) vertelt bijvoorbeeld dat ze vaker naar het centrum zou gaan als ze kan fietsen:

*“Ik kan dan sneller langere afstanden afleggen. Ik zou vaker naar het centrum gaan als ik mijn fietsangst niet meer heb. Dan kan ik vaker winkelen of naar het Spoorpark. De fiets is een stuk sneller dan de bus, maar de wegen in het centrum zijn vaak heel druk. Ik hoop dat ik met de lessen in het drukke verkeer kan fietsen.”* (Respondent 10, 47 jaar)

Toch reageert een ander deel van de respondenten twijfelachtig op de vraag of er meerdere activiteiten worden gedaan als ze kunnen fietsen. Respondenten geven aan geen idee te hebben of ze meerdere activiteiten gaan ondernemen. Het is lastig in te schatten of respondenten ook actief naar een baan gaan zoeken. Enkele respondenten impliceren dat ze (nog) geen ambitie hebben om te gaan werken, vanwege gezondheidsredenen. Het is daarom lastig om vast te stellen of de verhogende actieradius van een fiets ook bijdraagt aan verhoogde baankansen.

#### *Voordelen: leuk, gezond en vrijheid*

De respondenten geven aan dat het gebruik van de fiets veel voordelen biedt. Terugkomende uitspraken zijn dat fietsen “*erg leuk*” en “*goed voor de gezondheid*” is. Bij de gezondheid wordt vooral genoemd dat lopen en fietsen een stuk actiever zijn dan autorijden en reizen met de bus. De respondenten zien in dat fietsen (en ook lopen) een positief effect heeft op hun gezondheid:

*“Voor mijn gezondheid combineer ik fietsen en lopen. Met lopen moet het hele lichaam werken. Met fietsen ben je iets minder in beweging, maar het is wel goed voor mij.”* (Respondent 6, 52 jaar)

Daarnaast wordt aangegeven dat een fiets een gevoel van vrijheid geeft. Het bepalen van het vertrek naar een activiteit kan zelf bepaald worden:

*“Het laatste jaar ben ik niet met de bus gegaan. Ik ga het liefst met de fiets, dan ben ik vrijer. De bus duurt lang vind ik. Bijvoorbeeld als ik een afspraak heb in het ziekenhuis, dan moet ik veel eerder vertrekken als ik de bus wil gebruiken. Je moet op tijd lopen naar de bushalte,*

*anders mis je misschien de bus. Met de fiets is het sneller. Ik pak liever gewoon mijn fiets, dan kan ik meteen vertrekken. Het is twee in één; het is gezond en ik kan sneller naar mijn afspraak.”*  
(Respondent 6, 52 jaar)

Het voor- en natransport blijkt als nadeel ervaren te worden van het openbaar vervoer. Verder is de fiets een beter alternatief om de kinderen weg te brengen naar zwembles of naar school:

*“Ik kan mijn kinderen bijvoorbeeld met de fiets naar zwembles en naar sporten brengen. Het komt nu wel eens voor dat we twee minuten te laat zijn voor de bus. Dan moeten we lopen. Ik kan niet zeggen tegen mijn kinderen dat ze zelfstandig daarnaartoe moeten fietsen. Dat is te gevaarlijk. Ik wil graag fietslessen volgen, omdat ik dan mee kan fietsen met mijn kinderen. Voor de rest heb ik niet veel tijd voor andere dingen. Ik heb kleine kinderen, dus ik ben heel vaak thuis.”* (Respondent 7, 40 jaar)

Ook hier komt naar voren dat de fiets een goed alternatief biedt voor verplaatsingen te voet of met de bus. De resultaten van de interviews worden meegenomen in het beantwoorden van de deelvragen. Dit gebeurt in het volgende en tevens laatste hoofdstuk van deze masterthesis.



## Hoofdstuk 5 Conclusie en discussie

### 5.1 Conclusie

Deze masterthesis heeft zich gefocust op de rol van de fiets om vervoersarmoede te verzachten bij vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond. De volgende hoofdvraag is beantwoord:

#### **In hoeverre kan de fiets een rol spelen om vervoersarmoede te verzachten bij vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond?**

Deze hoofdvraag is beantwoord aan de hand van drie deelvragen, welke zijn behandeld in hoofdstukken 2, 3 en 4. De conclusies staan hieronder geformuleerd.

#### Wat is de definitie van vervoersarmoede en wat zijn de factoren die ten grondslag liggen aan vervoersarmoede?

Dit rapport heeft de volgende definitie geformuleerd voor een vervoersarmoede, na een analyse van verschillende definities uit de literatuur:

*“Wanneer zich een combinatie van gebrekkige vervoersmogelijkheden en sociaal-economische achterstand voordoet, waardoor deelname aan het maatschappelijk leven wordt beperkt en sprake is van een negatieve invloed op de kwaliteit van leven.”*

Vervoersarmoede ontstaat door de combinatie van sociaal-economische factoren en een gebrek aan vervoersmogelijkheden. De combinatie van onvoldoende vaardigheden, een laag inkomen, werkloosheid en een gebrek aan een auto komt in de context van dit rapport het meest naar voren. Vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond is een doelgroep die aan deze criteria voldoet.

#### Waarom maken vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond minder gebruik van een fiets dan een gemiddelde fietser in Nederland?

Niet-westerse vrouwen fietsen minder dan de gemiddelde Nederlander. Dit is te verklaren door het grote cultuurverschil tussen Nederland en niet-westerse landen. In niet-westerse landen hebben met name vrouwen nooit leren fietsen. Meisjes in niet-westerse landen wordt aangeleerd dat fietsen voor hen geen geschikte activiteit is. Fietsen wordt in deze landen geassocieerd met mannelijkheid, snelheid, gevaar en (ongepaste) bewegingsvrijheid. Deze landen kennen daarnaast een zeer beperkte fietsinfrastructuur. Eenmaal wonend in Nederland nemen ze deze cultuur mee. Studies tonen aan dat een deel van de vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond en een laag inkomen zodanig geïsoleerd leven dat ze de stad nauwelijks kennen, laat staan alleen een bus nemen. De resultaten van de interviews laten zien dat veel respondenten een angst hebben ontwikkeld voor een verkeersongeval of om te vallen met de fiets. Dit is tevens een van de redenen voor deelname aan de fietslessen. Daarnaast zijn sommige respondenten in het verleden ontmoedigd door hun (ex)man om te leren fietsen.

#### Wat verandert er in het dagelijks leven van vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond als ze recent hebben leren fietsen?

De resultaten van de interviews onder deelnemers van de fietslessen bevestigen dat de tijdens de fietslessen geleerde vaardigheden kunnen bijdragen aan het gebruik van de fiets bij vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond. Er bestaan verschillen in antwoorden of het activiteitenpatroon zal veranderen. Een groot gedeelte van de respondenten geeft aan vaker naar het centrum te reizen en hun kinderen naar school te brengen met de fiets. Toch blijkt dat een aantal van de deelnemers hun

activiteitenpatroon niet meteen zou veranderen wanneer ze kunnen fietsen. Wel vervangt de fiets voor de grote meerderheid van de respondenten de huidige verplaatsingen te voet en per bus. Enkele respondenten worden misselijk in de bus en zien de fiets als een goede vervanging voor de bus. Verder worden de reistijden sterk verbeterd door de fiets. Naast de verbetering in reistijd zien de deelnemers veel voordelen in het gebruik van de fiets. Fietsen wordt als prettig ervaren en geeft daarnaast een stuk vrijheid. Verder zien de respondenten in dat fietsen een positief effect heeft op hun gezondheid. Echter, de fiets lost niet alles op. Vooral in noodgevallen wordt de auto gemist als vervoersoptie. Daarnaast geeft de auto, net als de fiets, meer vrijheid en onafhankelijkheid. De wens voor het bezitten van een auto en een rijbewijs komt vaak terug in de interviews.

## 5.2 Discussie

In deze paragraaf worden de bevindingen van dit onderzoek tegen de achtergrond van de literatuur besproken. Hierin worden de resultaten verklaard en bediscussieerd.

### 5.2.1 Beperkte ervaring van vervoersarmoede

Uit de interviews blijkt dat weinig respondenten een gebrek aan bereikbaarheid ervaren. Daarmee wordt in twijfel getrokken of de respondenten (een vorm van) vervoersarmoede ervaren. Dit kan te maken hebben met het leven naar de beperkte mogelijkheden die men heeft. Hierbij kan sprake zijn van cognitieve dissonantie. Hoewel er objectieve verschillen zijn aan te tonen in de vervoersmogelijkheden (bijvoorbeeld geen autogebruik en geen fietsgebruik) worden deze verschillen per individu anders ervaren. Een deel van de vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond die geen fiets gebruiken, ervaart zelf geen vervoersarmoede en ervaart genoeg zelfstandigheid. Ze leven naar de beperkte vervoersmogelijkheden. Er is in dit geval sprake van subjectieve vervoersarmoede.

### 5.2.2 Oplossen van bereikbaarheidsproblemen

Deze subjectieve vervoersarmoede komt ook terug in de ambitie om meer activiteiten te ondernemen, wanneer men kan fietsen. Sommige respondenten leven naar hun huidige mogelijkheden en hebben niet de ambitie om met de fiets meer activiteiten te ondernemen. Dit is tegenstrijdig met de studie van Bastiaanssen et al. (2013), die concludeert dat een beperking in vervoersmogelijkheden zorgt voor het niet volwaardig kunnen deelnemen aan de maatschappij. De medische voorzieningen (zoals ziekenhuizen en fysiotherapeuten) die ver weg liggen zijn bijvoorbeeld slecht met het openbaar vervoer te bereiken. Echter, de interviews wijzen uit dat deze voorzieningen vaak worden bereikt met hulp van familieleden die wel een auto hebben. Theoretisch gezien wordt het gebrek aan vervoersmiddelen gecompenseerd door de hulp van sociale contacten. De combinatie van sociaal-economische factoren en een gebrek aan vervoersmogelijkheden (Lucas, 2012) gaat hier niet meer op, waardoor de mate van vervoersarmoede wordt beperkt. Echter, een groot deel van de respondenten geeft aan dat ze de behoefte hebben om een auto aan te schaffen en een rijbewijs willen halen. Daarnaast geeft het regelmatig vragen aan familie extra zorgen en een schuldgevoel. Familie moet namelijk tijd vrijmaken om te kunnen helpen. De meerderheid van de respondenten ziet de fiets als oplossing hiervoor.

### 5.2.3 Voordelen van fietsen

De interviews laten zien dat de fiets voor een verbetering in comfort en reistijd zorgt. De fiets wordt gezien als een geschikt alternatief voor lopen en de bus. De respondenten benoemen niet alleen de voordelen op het gebied van vrijheid en onafhankelijkheid, maar ook de gezondheidsvoordelen. Dit sluit volledig aan bij de literatuur over fietsen en gezondheid. Studies laten een verschil zien in de fysieke én mentale gezondheid tussen actieve vervoerswijzen zoals fietsen en lopen en passieve vervoerswijzen zoals openbaar vervoer en de auto (Rissel, Curac, Greenaway, & Bauman, 2012; Wener & Evans, 2011). Mensen die actieve vervoerswijzen gebruiken scoren in vele opzichten beter dan de

openbaar vervoer- en autogebruikers (Cramer, 2016). Hierbij moet vermeld worden dat de focus van dit onderzoek ligt op deelnemers van fietslessen. De intrinsieke motivatie om te leren fietsen is bij deze personen aanwezig, waardoor de voordelen van fietsen worden ingezien. Niet-westerse vrouwen die géén fietslessen hebben gevolgd (en niet fietsen) hebben mogelijk een andere kijk op fietsen en kunnen hierdoor minder de voordelen zien. Dit sluit aan bij de studie van Handy et al. (2010). Een positieve houding ten opzichte van fietsen, heeft een negatieve invloed op het niet bezitten van een fiets. Dit wil zeggen dat het bezit van een fiets leidt tot een positievere houding tegenover fietsgebruik. De groep vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond die géén fietsles volgt, kan bepaalde redenen hebben om niet te fietsen. Het is onduidelijk of ook bij deze groep de ambitie bestaat om te gaan fietsen. Dit valt buiten de scope van deze masterthesis en is een aanknopingspunt voor vervolgonderzoek.

#### 5.2.4 Toekomst van deelnemers

De fietslessen blijken effect te hebben op de toekomstige vervoerskeuze van de respondenten. Maar, de verwachting dat de voltooiing van de fietslessen (na verloop van tijd) leidt tot een toename van activiteiten is in dit onderzoek niet volledig bevestigd. Het kan een uitdaging zijn om in het verkeer te rijden na de fietslessen. De angst om te fietsen zou bijvoorbeeld kunnen terugkeren door een nieuwe negatieve ervaring in het verkeer. Daarnaast is het de vraag of de fiets ook de activiteitenruimte van niet-westerse vrouwen vergroot. Vervolgonderzoek kan een verhoging van activiteiten (na de volledige toe-eigening van de fiets) mogelijk wel aantonen. Het is aannemelijk dat de fiets het meest gebruikt zal worden voor de relatief korte ritten binnen de buurt. Echter, het is onduidelijk of de deelnemers ook langere afstanden gaan fietsen en daarmee alle uithoeken van de stad bereiken (>5 kilometer). Uit de Tilburgse Fietsagenda blijkt bijvoorbeeld dat bij verplaatsingen op afstanden kleiner dan 2,5 kilometer 33% loopt, 38% fietst en 29% de auto pakt (Gemeente Tilburg, 2020). Vervolgonderzoek kan dit reisgedrag evalueren bij oud-deelnemers van fietslessen.

#### 5.2.5 Doelgroep fietslessen

Uit dit onderzoek blijkt dat fietslessen voor vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond het fietsgebruik onder deze groep vergroot. Het is de vraag of de bevindingen over vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond ook te generaliseren zijn naar andere doelgroepen. De fietslessen kunnen ook van toegevoegde waarde zijn voor andere doelgroepen. Migranten uit culturen die erg verschillen van de Nederlandse (fiets)cultuur komen hiervoor in aanmerking. Denk bijvoorbeeld aan expats, migranten uit Oost Europese landen en migranten uit Zuid-Amerika. Toch hoeft het niet voor elke migrant een probleem te zijn om niet te fietsen. Ook individuele kenmerken als een hoog inkomen, autobezit, levensfase en leeftijd bepalen in hoeverre de fiets kan bijdragen om activiteiten te kunnen bereiken. Het openbaar vervoer of het bezit van een auto kan voldoende zijn om te kunnen deelnemen aan de maatschappij. Daarnaast kan het zijn dat migranten die willen fietsen, dit zelfstandig aanleren zonder daar fietslessen voor nodig te hebben.

### 5.3 Aanbevelingen

Aan de hand van de conclusies en discussie worden aanbevelingen gedaan voor de gemeente Tilburg. Deze aanbevelingen kunnen ook van toepassing zijn op andere gemeenten die ook fietslessen aanbieden.

#### *Promotie en werving deelnemers*

Deze masterthesis laat zien dat er veel potentie is om fietslessen te promoten onder vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond. Het is lastig om de doelgroep te bereiken met bijvoorbeeld een flyer of een advertentie op internet. Promotie van de fietslessen en ondersteuning in de sociale omgeving en in de niet-westerse cultuur zijn noodzakelijk om meer deelnemers te werven. Daarom zijn de volgende acties nodig voor de verbetering van de promotie van de fiets:

- Een groot gedeelte van de respondenten kwam, bij toeval, via sociale contacten uit bij de fietslessen. Daarom kan promotie door vrijwilligers op diverse locaties uitkomst bieden. Dit kan door middel van een gemeentelijke samenwerking met moskeeën en samenwerkingen met andere organisaties waar relatief veel niet-westerse vrouwen vertegenwoordigd zijn. Hier kan door middel van vrijwilligers promotie gemaakt worden voor de fiets en voor fietslessen.
- Uit de interviews blijkt dat diverse respondenten een taalcursus Nederlands volgen. Promotie van de fiets bij taalcursussen voor niet-westerse vrouwen die recent naar Nederland zijn gekomen kan hier helpen. Dit dient op een laagdrempelige manier uitgelegd te worden, omdat deze groep nauwelijks de Nederlandse taal spreekt en de Nederlandse (fiets)cultuur mogelijk nog niet kent. De boodschap moet zijn dat de fiets een normaal vervoermiddel is voor vrouwen en goed is voor de gezondheid.
- Huidige programma's als 'Ieder Kind een Fiets' van de ANWB of 'Tilburg Veilig naar School' (Gemeente Tilburg) focussen zich vooral op basis- en middelbare schoolkinderen. Hierbij kunnen ook de moeders betrokken worden. Uit dit onderzoek blijkt dat de kinderen graag willen dat hun moeder mee naar school fietst. Bij het leren fietsen van kinderen op de basisschool kunnen de moeders ook worden betrokken. Daarnaast kan geleerd worden hoe een fiets gerepareerd kan worden (voor- en achterlicht, band plakken en oppompen, etc.). Dit kan in groep 5 of 6, wanneer kind gaat beginnen met fietsen. Daarbij is het een logische levensfase om te leren fietsen voor de moeders. Rond deze leeftijd worden kinderen bijvoorbeeld lid van een sportvereniging. Moeders kunnen hun kind dan met de fiets naar het sporten brengen.

#### *Wegontwerp*

Naast aanbevelingen op het gebied van promotie van de fiets(lessen), wordt ook aanbevolen om in het wegontwerp rekening te houden met kwetsbare fietsers:

- Respondenten gaven aan een angst te hebben voor een verkeersongeval of om te vallen met de fiets. Dit vraagt om extra aandacht voor het wegontwerp en de fietsroutes. Vergevingsgezindheid van de fietsroutes is hierbij een belangrijk principe. Dit sluit aan bij de ambities van de Tilburgse Verkeersveiligheidsagenda. Een van de doelen van de verkeersveiligheidsagenda is het verbeteren van de subjectieve veiligheid (beleving). Hierbij dient rekening gehouden te worden met personen die recent hebben leren fietsen of de fietsvaardigheid nog niet helemaal beheersen.

## 5.4 Reflectie

### 5.4.1 Onderzoek tijdens corona

Dit onderzoek is uitgevoerd tijdens de coronacrisis. Hierdoor was het lastiger om respondenten te werven. Bij sommige respondenten moest de interviewafspraken verzet worden, omdat ze in quarantaine zaten of zelf besmet waren geraakt met het coronavirus. Ondanks deze bijzondere situatie is het gelukt om 14 respondenten te interviewen. Zonder deze beperking waren er wellicht meer respondenten beschikbaar voor een interview. Deze beperking zal in vervolgstudies niet voorkomen. Ondanks de beperking is met deze 14 respondenten wel een verzadigingspunt bereikt. Dat wil zeggen; als er meer respondenten geïnterviewd zouden zijn, dan komt dit niet tot nieuwe inzichten.

### 5.4.2 Onderzoeksmethode

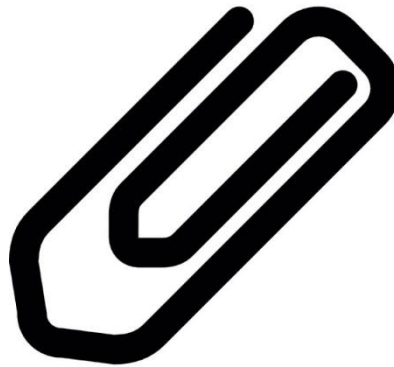
In deze masterthesis is gekozen voor semigestructureerde interviews als onderzoeksmethode. Een andere onderzoeksmethode had wellicht minder bruikbare resultaten opgeleverd. Een kwantitatief onderzoek in de vorm van enquêtes was minder gepast geweest. Sociaal wenselijke antwoorden en het gedeeltelijk invullen van een enquête kunnen hierin valkuilen zijn. Als sommige vragen (of antwoordmogelijkheden) in een enquête niet begrepen worden, dan kan dit niet uitgelegd worden aan deze respondenten. Tijdens de interviews spraken sommige respondenten niet erg goed Nederlands. Dit probleem is in deze masterthesis opgelost door hun antwoorden te laten herhalen of te herformuleren. Verder is geen vraag gesteld over de stalling van de fiets in of naast een woning. Het is daarom niet duidelijk of er gebrek aan ruimte is voor de stalling van de fiets.

## Literatuurlijst

- Allen, J., & Farber, S. (2019). Sizing up transport poverty: A national scale accounting of low-income households suffering from inaccessibility in Canada, and what to do about it. *Transport policy*, 74, 214-223.
- Bastiaanssen, J., Martens, C. J. C. M., & Polhuijs, G. J. (2013). Geen rijbewijs, geen fiets, geen ov-aansluiting, geen baan: vervoersarmoede in Rotterdam-Zuid.
- Bijl, R., Boelhouwer, J. & Wennekers, A. (2017). *De sociale staat van Nederland 2017*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Cebollada, À. (2009). Mobility and labour market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region. *Journal of Transport Geography*, 17(3), 226-233.
- Churchill, Sefa Awaworyi, and Russell Smyth (2019). "Transport poverty and subjective wellbeing." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 124 (2019): 40-54.
- Clifford, M., Behrstock-Sherratt, E., & Fetters, J. (2012). The Ripple Effect: A Synthesis of Research on Principal Influence to Inform Performance Evaluation Design. A Quality School Leadership Issue Brief. American Institutes for Research.
- Cramer, S. (2016). *Health in a hurry. The impact of rush commuting on our health and wellbeing*. Londen: Royal society for Public Health.
- Delbosc, A. & Currie, G. (2011a). Exploring the relative influences of transport disadvantage and social exclusion on well-being. *Transport Policy* 18 (4): 555-562.
- Fransen, K., Vertriest, M., Bracke, A. (2020). *Minder mobiel, een bewuste keuze?. Op zoek naar mobiliteitsbarrières die een volwaardige maatschappelijke participatie hinderen*.
- Gemeente Tilburg (2019). Verkeersveiligheidsagenda. Veilig zijn én veilig voelen in het Tilburgse verkeer. 6 september 2019. Gemeente Tilburg.
- Gemeente Tilburg (2020). TilburgFietst! De Tilburgse Fietsagenda 2020. 10 november 2020. Gemeente Tilburg. Studio Bereikbaar.
- Handy, S. L., Xing, Y., & Buehler, T. J. (2010). Factors associated with bicycle ownership and use: a study of six small US cities. *Transportation*, 37(6), 967-985.
- Harms, L. (2006). *Anders onderweg. De mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Harms, L., Schaap N. (2015, november). *Mobiliteitssegregatie en de nivellerende rol van de fiets*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Heinen, E. (2009). Vandaag op de fiets? Nieuw inzicht in de factoren die per dag de keuze voor de fiets in woon-werk verkeer beïnvloeden. TU Delft, 44-47
- Hine, J. and Mitchell, F. (2003). *Transport disadvantage and social exclusion*, Aldershot: Ashgate Publishing.
- Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P., & Harms, L. W. J. (2018). *Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM*.

- Kampert, A., Nijenhuis, J., Verhoeven, M., & Dahlmans, D. (2018). *Risico op vervoersarmoede: Een eerste aanzet tot een indicator*.
- Kanmaz, M. (2016). *Give her a break!*. Brussel: Minderhedenforum.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now?. *Transport policy*, 20, 105-113.
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016, December). Transport poverty and its adverse social consequences. In *Proceedings of the institution of civil engineers-transport* (Vol. 169, No. 6, pp. 353-365). Thomas Telford Ltd.
- Martens, K. (2013). Role of the bicycle in the limitation of transport poverty in the Netherlands. *Transportation research record*, 2387(1), 20-25.
- Mattioli, G., Lucas, K., & Marsden, G. (2017). Transport poverty and fuel poverty in the UK: From analogy to comparison. *Transport Policy*, 59, 93-105.
- Meert, H., Bourgeois, M., Hoof, K. van & Asperges, T. (2003). *Immobil op het platteland; Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen*. Koning Boudewijnstichting, Brussel
- Mobiel 21 (2015). *Dossier vervoersarmoede vandaag*. Leuven: Mobiel 21.
- Moudon, A. V., C. Lee, A.D. Cheadle, C.W. Collier, D. Johnson, T.L. Schmid and R.D. Weather (2005) Cycling and the built environment, a US perspective, *Transportation Research Part D*, 10, 245-261
- Rissel, C., Curac, N., Greenaway, M., & Bauman, A. (2012). Physical activity associated with public transport use--a review and modelling of potential benefits. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 9 (7), 2454-2478.
- Slütter, M., 2013. Londen spiegelt zich aan Nederland. In: *Vogelvrije Fietser*.
- Universiteit Antwerpen (2001). *Conceptontwikkeling voor strategische milieueffectrapportage van mobiliteitsplannen*. Antwerpen
- Van der Kloof, A. (2003). Breaking out by bike: cycling courses as a means of integration and emancipation. *Sustainable Transport, planning for walking and cycling in urban environments*, 650-658.
- Van der Kloof, A., Bastiaanssen, J., & Martens, K. (2014). Bicycle lessons, activity participation and empowerment. *Case studies on transport policy*, 2(2), 89-95.
- Van der Kloof, A., & Bek, P. (2019). Niet-westerse migrantenvrouwen pakten zelf de fiets: mobiliteitsarmoede in historisch perspectief.
- Wener, R., & Evans, G. (2011). Comparing stress of car and train commuters. *Transportation Research Part F* 14 (2), 111-116

# Bijlage



## Het effect van fietslessen op vervoersarmoede

Bijlage 1: Topiclist interviews

(Bijlage transcripties in apart document)



## Bijlage 1. Topiclist

Interviewnummer:

### **Introductie**

- Voorstellen en introduceren onderzoek
- Bent u akkoord dat dit interview wordt opgenomen? Het interview is volledig anoniem en het materiaal wordt alleen gebruikt voor dit onderzoek.
- Heeft u voorafgaand vragen?

### **Basiskenmerken respondent:**

- Woonlocatie, etnische achtergrond werk, inkomen, leeftijd, jaar van migratie, huishoudenssamenstelling.
- Activiteitenpatroon:
  - Wat doet u in een week, waar gaat u naartoe? Hoe reist u naar die activiteiten? Vind je het fijn om op die manier daarnaartoe te gaan? Loop je tegen dingen aan om daar te kunnen komen? Zijn er activiteiten of plekken waar u moeilijk kan komen? Hoe lost u dat op?
- Welke vervoermiddelen kunt u gebruiken? / op welke manier reist u? Rijbewijs?

### **Gebruik openbaar vervoer**

- Hoe belangrijk is openbaar vervoer voor u?
- Loopt u tegen dingen aan als u met de bus gaat?
- Kunt u alles lezen? Kunt u daardoor minder dingen doen?

### **Ervaring vervoersarmoede**

- Ervaart u een beperking in het dagelijks leven omdat u zich niet naar wens kan verplaatsen?
  - Zou je ergens naar toe willen reizen? Zijn er dingen die je zou willen doen, maar dat niet kan?
- Sociale netwerk: Kunt u een lift krijgen van iemand, familie, burens? Lenen van een auto? Wie zijn dat? Zou u dat willen?

### **Fiets in relatie met vervoersarmoede**

- Gebruikt u een fiets?  
Ja → Waarom? Voor welke ritten / activiteiten? Hoe lang fietst u naar de activiteit?  
Nee → Waarom? Wel of niet in het bezit?
- Waarom neemt u deel aan de fietslessen? Wat verwacht je van de fietslessen?
- Wel een fiets in het bezit → Hoelang al? → Wat is er veranderd t.o.v. de tijd dat u nog geen fiets gebruikte?
- Geen fiets → Zou een fiets je helpen in het dagelijks leven? Ga je dingen anders doen als je die fiets eenmaal hebt?

**Afsluiting:** Weet je nog personen die net als u deelnemen aan de fietslessen, die ik zou kunnen interviewen? Heeft u verder nog vragen?