

Helpt de fiets allochtone vrouwen vooruit?

Een verkennend onderzoek naar het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie van allochtone vrouwen

Master Thesis

Auteur: S. R. Wolters

Studentnummer: 4065573

4 juli 2011



Radboud Universiteit Nijmegen



Helpt de fiets allochtone vrouwen vooruit?

Een verkennend onderzoek naar het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie van allochtone vrouwen

Master Thesis

S.R. Wolters

4065573

4 juli 2011

Universitair begeleider: Karel Martens

Begeleidster Mobycon: Angela van der Kloof

Radboud Universiteit Nijmegen

Faculteit der Managementwetenschappen

Master Planologie

Voorwoord

Voor u ligt mijn afstudeerscriptie ter afsluiting van de master opleiding Planologie. Vooraf zag ik erg op tegen het schrijven van mijn master thesis. Het bijzondere en leuke onderwerp heeft het schrijven van mijn scriptie voor mij echter tot een leuk en leerzaam project gemaakt. Ik heb dan ook met plezier aan mijn scriptie gewerkt. Natuurlijk was het niet altijd even gemakkelijk en heeft het mij de nodige twijfels en hoofdbrekens gekost. Mede door de begeleiding van Karel Martens (Radboud Universiteit Nijmegen) en Angela van der Kloof (Mobycon) ben ik er altijd weer uitgekomen. Ik wil Angela en Karel dan ook bedanken voor de begeleiding die ze mij tijdens mijn afstudeerperiode geboden hebben. Daarnaast wil ik mijn collega's in Amsterdam bedanken voor de leuke afstudeerperiode die ik bij hen op kantoor heb gehad.

Natuurlijk gaat er ook een woord van dank uit naar de coördinatoren van de fietslessen van de stadsdelen in Amsterdam en fietsdocenten voor de hulp die zij mij hebben geboden bij het vinden van de respondenten. Verder wil ik mijn ouders, vriend en zusje bedanken voor de steun en hulp die zij mij hebben geboden.

Sari Wolters,
Utrecht, 2011

Samenvatting

Veel allochtone vrouwen bevinden zich in een kwetsbare dan wel kansarme positie voor wat betreft de participatie in de samenleving. Eén van hoofddoelstellingen van het emancipatiebeleid is gericht op het verbeteren van de positie van allochtone vrouwen. Fietseducatie kan een bijdrage leveren aan het bereiken van deze doelstelling. Fietseducatie kan er namelijk voor zorgen dat de mobiliteit van allochtone vrouwen vergroot wordt. Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om aan het maatschappelijk leven deel te kunnen nemen en bij te kunnen dragen aan de ontplooiing van een individu. Een grotere mobiliteit kan ervoor zorgen dat iemand meer mogelijkheden kent om aan activiteiten deel te nemen in de maatschappij (Keuzenkamp en Merens, 2007). Het fietsgebruik is juist onder deze groep laag (KIM, 2008). Allochtone vrouwen zijn dan ook al jarenlang de doelgroep van fietseducatie voor volwassenen in Nederland. Het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie is echter nooit eerder wetenschappelijk onderzocht.

Tegen deze achtergrond is het doel van dit onderzoek:

Het verkennen van het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie van allochtone vrouwen en het verkennen van de verklaringen voor dit effect.

Aan de hand van deze doelstelling is de hoofdvraag van dit onderzoek opgesteld. Deze luidt als volgt:

Wat is het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie van allochtone vrouwen en wat zijn de verklaringen hiervoor?

In dit onderzoek is een theoretisch kader ontwikkeld aan de hand van theorieën over sociale uitsluiting en vervoersarmoede, theorieën over tijdgeografie, het concept 'motility' en theorieën over 'gender' en mobiliteit. Van vervoersarmoede is sprake als individuen niet in hun vervoersbehoeften kunnen voorzien als gevolg van vervoersongelijkheid (Universiteit Antwerpen, 2001). Mensen die niet in hun vervoersbehoeften kunnen voorzien, kunnen zich minder ontwikkelen, hebben minder sociale contacten en ondernemen minder activiteiten, waardoor sociale uitsluiting kan ontstaan. Van sociale uitsluiting is sprake wanneer een individu niet kan participeren in de activiteiten, waarvan wordt geacht dat het belangrijk is dat daarin geparticipeerd wordt. Van sociale uitsluiting is echter alleen sprake wanneer een individu geen keus heeft. (Church e.a., 2000; Preston en Rajé, 2007; Martens, 2011, Verschillende groepen ondervinden eerder vervoersarmoede (Hine en Mitchel, 2003).

Tijdgeografie biedt een handvat om te bepalen welke beperkingen en mogelijkheden individuen kennen bij verplaatsingen en/of deelname aan activiteiten. Deze beperkingen en mogelijkheden bepalen tezamen de potentiële actieruimte van een individu. De potentiële actieruimte is het gebied in de ruimte waarbinnen een individu zijn/haar pad kan vervolgen om activiteiten en/of verplaatsingen te ondernemen (Dijst, 2006).

„Gender’ heeft betrekking op de verschillen tussen mannen en vrouwen en de ongelijke machtsrelaties die hierop gebaseerd zijn. Deze verschillen variëren van plaats tot plaats en van tijd tot tijd (Hanson, 2010). Vrouwen nemen vaker zorgtaken op zich dan mannen. Doordat vrouwen hier meer tijd mee doorbrengen, kennen ze eerder beperkingen dan mannen.

„Motility’ refereert aan de potentiële mobiliteit van een persoon: het aantal mogelijkheden dat een individu heeft om een verplaatsing te kunnen maken in tijd en ruimte. Kaufman (2002) onderscheidt drie categorieën van samenhangende elementen die van invloed zijn op de „motility’ van een individu. Dat zijn de toegang tot verschillende vervoermiddelen, de vaardigheden van een individu en de toe-eigening van de toegang en de vaardigheden door een individu. Toegang gaat over de mogelijkheden die er per locatie en tijdstip zijn om gebruik te maken van verschillende vervoersmiddelen. De vaardigheden waar Kaufman het over heeft, zijn de vaardigheden die iemand moet bezitten om gebruik te kunnen maken van een bepaald vervoermiddel. Toe-eigening heeft betrekking op de manier waarop individuen of bepaalde groepen met hun vaardigheden en/of toegangsmogelijkheden omgaan

Tezamen hebben deze theorieën geleid tot een conceptueel model waarin naast fietseducatie, „motility’, potentiële actieruimte en de mate van activiteitenparticipatie centraal staan. Deze begrippen zijn vervolgens geoperationaliseerd in paragraaf 3.2. Op basis van het conceptueel model en de operationalisatie zijn de onderwerpen voor de semi-gestructureerde interviews bepaald. Omdat het om een verkennend onderzoek gaat, is gekozen voor semi-gestructureerde interviews als onderzoeksmethode. Deze methode wordt meestal gebruikt in verkennende onderzoeken (Saunders e.a. 2008). De onderzoeksstrategie die is gebruikt, is een case-study.

Het bleek niet eenvoudig te zijn interviews met de geselecteerde vrouwen af te nemen, omdat veel vrouwen de telefoon niet beantwoordden of, als dat wel het geval was, uiteindelijk niet op het afgesproken tijdstip voor het interview aanwezig waren. Om toch over voldoende respondenten te kunnen beschikken, is ervoor gekozen om ook de vrouwen mee te nemen die bezig zijn met de fietscursus en het traject bijna hebben afgerond. Uiteindelijk zijn er tien respondenten met een nog niet afgeronde fietscursus en negen vrouwen met een afgeronde cursus bereid gevonden om een interview mee af te nemen. Tijdens de interviews bleek echter dat één respondent, waarvan verwacht werd dat ze de cursus zou afronden, de cursus niet had afgerond. Dit heeft tot gevolg gehad dat de groep respondenten met een (nog) niet afgeronde cursus uit elf respondenten bestaat, terwijl de groep respondenten met een afgeronde cursus uit acht respondenten bestaat.

De analyse heeft plaatsgevonden aan de hand van het conceptueel model. Voor de begrippen die centraal hierin staan, is nagegaan wat het effect van fietseducatie hierop is. Daarnaast is de „motility’ geanalyseerd aan de hand van de „toe-eigeningsladder’. Tijdens de analyse van de „motility’ bleek namelijk dat er verschillende gradaties bestaan in de mate van toe-eigening van de fiets. Als de fietscursus is afgerond betekent het namelijk niet automatisch dat de fiets ook is toegeëigend. Daarop is besloten de mate van toe-eigening van de fiets te meten aan de hand van de „toe-eigeningsladder’. Onder volledige toe-eigening

van het vervoermiddel wordt verstaan: gebruik kunnen maken van het vervoermiddel en ook daadwerkelijk naar activiteiten gaan, boodschappen doen en/of de kinderen ophalen of wegbrengen met het vervoermiddel. De „motility” van een individu is een optelsom van alle volledig toegeëigende vervoermiddelen.

Voor de helft van de respondenten is de „motility” toegenomen na afronding van de fietscursus. Voor de andere helft is de „motility” niet toegenomen. De reden dat de „motility” niet is vergroot na de fietseducatie, is het niet hebben van toegang tot de fiets of het hebben van angst om op de openbare weg te fietsen.

Wanneer de „motility” van een individu toeneemt, heeft hij of zij in principe meer mogelijkheden om zich te verplaatsen en/of aan activiteiten deel te nemen in tijd en ruimte. Bij een aantal respondenten nam de potentiële actieruimte in tijd en ruimte toe. Daarnaast nam bij één respondent alleen de potentiële actieruimte in ruimte toe. De potentiële actieruimte in tijd en ruimte is toegenomen doordat de „motility” is toegenomen en de tijdruimte-kenmerken van het huishouden in mindere mate een belemmering vormen.

Bij de respondent waarbij alleen de potentiële actieruimte in ruimte toeneemt, neemt deze toe, omdat in principe de vaardigheid beheerst wordt om op de fiets naar activiteiten te gaan, boodschappen te doen en/of kinderen weg te brengen en/of te halen. De potentiële actieruimte in tijd neemt niet toe doordat de fiets alleen gebruikt wordt om rondjes mee te rijden. Het niet toenemen van de potentiële actieruimte tijd kan verklaard worden doordat de „motility” niet is toegenomen; de fiets is niet volledig toegeëigend. Daarnaast is de tijd die besteed wordt aan activiteiten en huishouden en gezin gerelateerde activiteiten niet veranderd.

Uit de analyse van het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie blijkt dat bij twee respondenten de mate van activiteitenparticipatie in tijd en aantal is toegenomen. De toename in tijd kan mede verklaard worden uit het feit dat de potentiële actieruimte groter is geworden. De potentiële actieruimte is toegenomen doordat de „motility” is toegenomen en de tijd-ruimte kenmerken van het huishouden in mindere mate een belemmering vormen. De toename van de mate van activiteitenparticipatie in aantal kan verklaard worden uit het feit dat deelname aan de fietscursus leidt tot contacten met andere activiteiten. Wellicht speelt de gezinssituatie ook een rol in het toenemen van het aantal activiteiten in tijd en aantal. De respondenten waarbij dit het geval is, zijn namelijk alle alleenstaande moeder.

Opvallend is dat driekwart van de respondenten, die nu nog bezig is met de fietscursus, in de toekomst meer wil gaan participeren in activiteiten. De wil om in activiteiten te participeren is er wel. Maar ook deze respondenten hebben te maken met tijdsbeperkingen waardoor extra activiteitenparticipatie lastig is.

Het niet toenemen van de activiteitenparticipatie na het afronden van de fietscursus kan verklaard worden uit het feit dat bij de meeste respondenten de potentiële actieruimte na afronding van de fietscursus niet is toegenomen. Dit is bij de meeste respondenten een gevolg van het niet toenemen van de „motility” en het niet afnemen van de tijd die besteed wordt aan al bestaande activiteitenparticipatie en huishouden en gezin gerelateerde activiteiten.

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	13
1.1	Aanleiding	13
1.2	Probleembeschrijving en relevantie	14
1.3	Doel van het onderzoek en onderzoeksvragen	14
1.4	Afbakening en definities	15
1.5	Opzet en inhoud van het onderzoek	16
2	THEORETISCH KADER	17
2.1	Verantwoording keuze theorieën	17
2.2	Sociale uitsluiting en vervoersarmoede	18
2.3	Potentiële actieruimte en „motility”	23
2.4	„Gender”, mobiliteit en activiteitenparticipatie	27
2.5	Activiteitenparticipatie allochtone vrouwen	29
2.6	Conclusie	31
2.7	Conceptueel model	32
3	ONDERZOEKSMETHODOLOGIE	37
3.1	Onderzoeksstrategie en –methode	37
3.2	Operationalisatie en afbakening	38
3.3	Afbakening onderzoekspopulatie	43
3.4	Selectie respondenten	43
3.5	Interviews	44
3.6	Verwerking, analyse en uitwerking	45
4	RESULTATEN	47
4.1	Kenmerken van de respondenten	47
4.2	Kwalitatieve beschrijving drie respondenten	50
4.3	Analyse gehele populatie	53
4.4	Conclusie	63
5	CONCLUSIE, AANBEVELINGEN EN REFLECTIE	67
5.1	Conclusie	67
5.2	Aanbevelingen fietseducatie	69
5.3	Aanbevelingen vervolgonderzoek	70
5.4	Reflectie	71
6	LITERATUUR	73

BIJLAGEN

1. Lijst met onderwerpen interviews
2. Voorbeeld uitwerking interview

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Nederland staat bekend als een fietsland en staat dan ook bovenaan als het gaat om het fietsgebruik als aandeel van het totaal aantal verplaatsingen (Heinen, 2009). Nederlanders gebruiken voor verplaatsingen in 27 procent van de gevallen de fiets. Ter vergelijking, in Duitsland wordt in 10 procent van de gevallen de fiets gebruikt en in Groot-Brittannië in slechts 2 procent van de gevallen (Verkeer en Waterstaat en Fietsberaad, 2009, p.12). Verschillende determinanten spelen een rol bij het fietsgebruik. Zo zijn bijvoorbeeld de gebouwde omgeving van belang, de landschappelijke kenmerken, de kosten en tijd, gewoontes, maar ook de sociaal-demografische kenmerken (Parkin e.a., 2008). Uit onderzoek (Heinen, 2009) blijkt dat er een relatie bestaat tussen sociaal demografische kenmerken en fietsgebruik. Het blijkt namelijk dat blanke mensen meer fietsen dan niet blanke mensen en dat allochtonen minder fietsen dan autochtonen (Moudon e.a, 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 allochtonen met een Surinaamse of Antilliaanse afkomst ligt dit percentage net iets hoger, rond 15 procent (Harms, 2006, p. 30).

Uit onderzoek blijkt dat het fietsgebruik met name laag is onder allochtone vrouwen (KIM, 2008). Over het algemeen maken allochtone vrouwen al minder verplaatsingen dan de gemiddelde allochtone man en de gemiddelde autochtone vrouw. De verplaatsingen die allochtone vrouwen maken, gaan meestal te voet of met het openbaar vervoer (Harms, 2006)

Daarnaast blijkt uit onderzoek dat vooral vrouwen van Turkse en Marokkaanse afkomst minder participeren in de samenleving dan de gemiddelde allochtone man en de gemiddelde autochtone vrouw (Harms, 2006). Veel allochtone vrouwen in Nederland bevinden zich dan ook in een kwetsbare dan wel kansarme positie betreffende de participatie in de samenleving (OCW, 2007)

Al 25 jaar worden er in verschillende steden in Nederland fietscursussen voor allochtone vrouwen georganiseerd. Velen weten echter niet van het bestaan van fietseducatie (Van der Kloof, 2009). Ook in Amsterdam worden verschillende van deze fietscursussen gehouden

De groep vrouwen die op deze cursus afkomt, is zeer divers en kent vele leeftijden en nationaliteiten. De vrouwen nemen deel aan de cursus om bijvoorbeeld zelf hun kinderen naar school te kunnen brengen. Daarnaast vergroot het kunnen fietsen hun onafhankelijkheid, hun zelfvertrouwen en is fietsen goedkoop (Fietsberaad, 2011). Deelname aan de fietscursus kan ervoor zorgen dat allochtone vrouwen aan meer activiteiten kunnen deelnemen in de samenleving.

1.2 Probleembeschrijving en relevantie

Veel allochtone vrouwen in Nederland bevinden zich in een kwetsbare dan wel kansarme positie betreffende de participatie in de samenleving. Ze nemen vaak niet actief deel aan de samenleving, beheersen het Nederlands slecht en hebben weinig contacten buiten hun eigen kring (OCW, 2007). Eén van hoofddoelstellingen van het emancipatiebeleid is dan ook gericht op het verbeteren van de positie van allochtone vrouwen en luidt als volgt: “Het bieden van kansen aan en het benutten van talenten van vrouwen en meisjes uit etnische minderheidsgroepen” (OCW, 2007, p. 15).

Fietseducatie kan een bijdrage leveren aan het bereiken van deze doelstelling. Fietseducatie kan er voor zorgen dat de mobiliteit van de vrouwen groter wordt. Het fietsgebruik is namelijk juist onder deze groep laag (KIM, 2008). Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om aan het maatschappelijk leven deel te kunnen nemen en te zorgen voor de ontplooiing van een individu. Een grotere mobiliteit kan ervoor zorgen dat iemand meer mogelijkheden kent om aan activiteiten in de maatschappij deel te nemen (Keuzenkamp en Merens, 2007).

Daarnaast is het belangrijk dat de vrouwen leren fietsen, omdat ons verkeer en vervoersysteem er vanuit gaat dat iedereen de mogelijkheid heeft om voor de fiets te kiezen. Veel bestemmingen op korte afstanden in een stad als Amsterdam, zijn bewust het beste bereikbaar gemaakt voor fietsers. Pas als iemand kan en durft te fietsen, kan degene voordeel halen uit deze maatschappelijke keuze voor een ruimtelijke inrichting en infrastructuur die (gedeeltelijk) gericht is op de fiets.

Het is interessant om de effecten van fietseducatie op de activiteitenparticipatie van allochtone vrouwen en de verklaringen hiervoor te verkennen, omdat de effecten van fietseducatie op de activiteitenparticipatie en de verklaringen hiervoor nooit eerder wetenschappelijk onderzocht zijn. Daarnaast is dit onderzoek wetenschappelijk interessant, omdat er gebruik wordt gemaakt van theorie rond de thema's sociale uitsluiting en „gender”. Veel van deze literatuur is afkomstig uit Engeland en Frankrijk; de Franse literatuur is voor niet-Fransen niet of nauwelijks toegankelijk. Daarnaast wordt de fiets in deze landen minder gebruikt dan in Nederland. Doordat er geen of weinig fietsgebruikers zijn, is het vaak niet mogelijk om de fiets mee te nemen in het onderzoek.

1.3 Doel van het onderzoek en onderzoeksvragen

In dit onderzoek wordt verkend wat het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie van allochtone vrouwen kan zijn. Daarnaast wordt verkend wat de verklaringen hiervoor kunnen zijn. Het gaat om een verkennend onderzoek, omdat nooit eerder onderzoek is gedaan naar de effecten van fietseducatie en de verklaringen hiervoor. De hierbij opgestelde onderzoeksdoelstelling luidt als volgt:

Het verkennen van het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie van allochtone vrouwen en het verkennen van de verklaringen voor dit effect

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt als volgt:

Wat is het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie van allochtone vrouwen en wat zijn de verklaringen hiervoor?

1.4 Afbakening en definities

Dit onderzoek gaat in op fietseducatie onder allochtone vrouwen. Als definitie voor allochtoon wordt in dit onderzoek de definitie van het CBS gehanteerd. Deze luidt als volgt: "Persoon waarvan ten minste één ouder in het buitenland geboren is" (CBS, 2000, p.24). Er is in eerste instantie gekozen om ook westerse allochtonen mee te nemen, omdat ook in deze landen de fietscultuur veel minder ingeburgerd is dan in Nederland en omdat deze groep allochtonen in Nederland de laatste jaren steeds groter wordt (Verkeer en Waterstaat en Fietsberaad, 2009; KIM, 2008). Na het houden van de interviews bleek dat er in de relevante periode geen westerse allochtonen deelnamen aan de fietseducatie, waardoor de definitie van allochtoon in dit onderzoek is bijgesteld tot niet-westerse allochtoon. "De niet-westerse herkomstlanden zijn Turkije en alle landen in Afrika, Latijns-Amerika en Azië (met uitzondering van Japan en Indonesië)" (CBS, 2000, p.24).

Een ander begrip dat centraal staat in dit onderzoek is de activiteitenparticipatie. De deelname aan de volgende activiteiten, mits ze buitenshuis plaatsvinden, wordt in dit onderzoek onder activiteitenparticipatie verstaan: het verrichten van betaald werk of volgen van onderwijs en de deelname aan het maatschappelijk leven. Het verrichten van betaalde werk of het volgen van onderwijs is namelijk een belangrijke factor om sociaal niet uitgesloten te raken (Burchardt e.a., 1999). Ook de deelname aan het maatschappelijk leven kan sociale uitsluiting helpen voorkomen (Keuzenkamp en Merens, 2007). De volgende definitie geeft weer wat er onder maatschappelijke participatie verstaan wordt: "De deelname aan het maatschappelijke leven via vrijwillige verbanden: participatie als lid, vrijwilliger, donateur, gebruiker of deelnemer aan activiteiten in clubs, verenigingen, belangenorganisaties, raden en commissies van voorzieningen en dergelijke" (Keuzenkamp en Merens 2007, p.211).

Zoals hierboven vermeld, is er in dit onderzoek sprake van activiteitenparticipatie wanneer de bovengenoemde activiteiten buitenshuis plaatsvinden; er moet sprake zijn van een verplaatsing. Deze voorwaarde is gesteld omdat dit onderzoek het effect van fietseducatie onderzoekt op de activiteitenparticipatie, waarbij gekeken wordt of de toename van de activiteitenparticipatie verklaard kan worden door een toename in het aantal fietsverplaatsingen. Een verplaatsing wordt in dit onderzoek gedefinieerd als een ruimtelijke verplaatsing met één motief. Wanneer een ruimtelijke verplaatsing met één motief, bijvoorbeeld het wegbrengen van de kinderen, wordt gecombineerd met een ruimtelijke verplaatsing met een ander motief, bijvoorbeeld het doen van boodschappen, dan wordt dit gezien als twee aparte

verplaatsingen (Hine en Mitchel, 2003). Het totaal aan verplaatsingen van een persoon kan gezien worden als de mobiliteit van een individu.

De mate van activiteitenparticipatie kan gezien worden als de mate waarin iemand erin slaagt deel te nemen aan bovengenoemde activiteiten die buitenshuis plaatsvinden. Deze definitie wordt verder geoperationaliseerd in paragraaf 3.2

1.5 Opzet en inhoud van het onderzoek

In hoofdstuk 2 wordt het theoretisch kader ontwikkeld. Hierin wordt naar theoretische verklaringen gezocht voor de mate van activiteitenparticipatie en wordt onderzocht welke beperkingen vrouwen specifiek kennen. De voor dit onderzoek relevante verklaringen en beperkingen worden in paragraaf 2.7 in een conceptueel model weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt de onderzoeksmethodologie besproken. In dit hoofdstuk wordt onder andere beschreven welke onderzoeksstrategie is gebruikt. Ook worden in dit hoofdstuk de begrippen uit het conceptueel model geoperationaliseerd en wordt beschreven hoe de onderzoekspopulatie geselecteerd is. In hoofdstuk 4 worden de onderzoeksresultaten geanalyseerd. In hoofdstuk 5 worden conclusies getrokken, aanbevelingen gedaan en wordt een reflectie op dit onderzoek gegeven.

2 Theoretisch kader

In dit hoofdstuk wordt aan de hand van theorieën een theoretisch kader ontwikkeld. Dit theoretisch kader dient als basis voor het empirische gedeelte van dit onderzoek, waarin onderzocht wordt wat het effect is van fietseducatie op de activiteitenparticipatie van allochtone vrouwen en wat de verklaringen hiervoor zijn. Er wordt gebruik gemaakt van de theorieën over sociale uitsluiting en vervoersarmoede, theorieën over tijdgeografie, het concept „motility” en theorieën over „gender” en mobiliteit.

In paragraaf 2.1 wordt de keuze voor theorieën verantwoord. Vervolgens wordt in paragraaf 2.2 ingegaan op sociale uitsluiting en vervoersarmoede. In paragraaf 2.3 wordt de tijdgeografie en „motility” besproken. In paragraaf 2.4 wordt ingegaan op „gender” specifieke mobiliteitskenmerken en in paragraaf 2.5 worden verklaringen gegeven voor de verschillen in activiteitenparticipatie tussen allochtone vrouwen en autochtone vrouwen. In paragraaf 2.6 wordt een conclusie gegeven. Tot slot worden in paragraaf 2.7 de voor dit onderzoek relevante begrippen en de verbanden hiertussen weergegeven in een conceptueel model.

2.1 Verantwoording keuze theorieën

Centraal in het theoretisch kader staat de theorie over sociale uitsluiting en vervoersarmoede. Er is voor gekozen om gebruik te maken van de theorie over sociale uitsluiting en vervoersarmoede, omdat allochtone vrouwen zich veelal in een kwetsbare positie betreffende de participatie in de samenleving bevinden. Ze nemen vaak niet actief deel aan de samenleving, beheersen de Nederlandse taal slecht en hebben weinig contacten buiten hun eigen kring (OCW, 2007). Er kan hier sprake zijn van een bepaalde mate van sociale uitsluiting als gevolg van vervoersarmoede. Fietseducatie kan ervoor zorgen dat de mate van vervoersarmoede afneemt, wat tot gevolg kan hebben dat de mate van sociale uitsluiting ook afneemt. De theorie over sociale uitsluiting is vooral gebruikt om dit onderzoek te positioneren en aan te geven waarom wordt verwacht dat fietseducatie ervoor kan zorgen dat de mate van sociale uitsluiting afneemt.

In plaats van de theorieën over sociale uitsluiting en vervoersarmoede had gekozen kunnen worden om gebruik te maken van theorieën over gedragsverandering, bijvoorbeeld de theorie van gepland gedrag (o.a. Ajzen, 1991) en/of het „Health belief model” (o.a. Hochbaum, 1958; Rosenstock, 1974). De theorie van gepland gedrag gaat ervan uit dat gedrag het beste te voorspellen is door te vragen of mensen de intentie hebben om hun gedrag te veranderen. De intentie om het gedrag te veranderen wordt beïnvloed door de eigen opvattingen (de attitude), de opvattingen van anderen (subjectieve normen) en door de inschatting van de eigen mogelijkheden het gedrag uit te voeren (waargenomen gedragscontrole) (Brug e.a., 2007). Gedragsverandering kan volgens deze theorie plaatsvinden door deze factoren te beïnvloeden. Het idee achter het „Health belief model” is dat mensen besluiten gezond gedrag te gaan vertonen bepaald wordt doordat er gezondheidsbedreigingen zijn en door de

vraag of het effectief is om de kans op gezondheidsproblemen te verminderen. (Brug e.a., 2007). Deze theorieën hadden gebruikt kunnen worden om te bepalen welke factoren eraan bijdragen dat de vrouwen deel zijn gaan nemen aan fietseducatie. Hebben gezondheidsbedreigingen, zoals overgewicht, bepaald dat ze zijn gaan deelnemen aan fietseducatie. Uit recentelijk onderzoek (Dagevos en Dagevos, 2008) blijkt dat overgewicht bijvoorbeeld vaker voorkomt onder de allochtone bevolking dan onder de autochtone bevolking. Of kan het besluit deel te nemen aan de fietseducatie verklaard worden uit het feit dat er verandering in de attitude ten opzichte van de fiets is opgetreden. Met deze theorieën wordt het probleem van het lage fietsgebruik onder allochtone vrouwen bij de vrouwen zelf gelegd. Immers zij moeten dan hun gedrag veranderen. Met de theorie van sociale uitsluiting wordt het probleem bij de maatschappij gelegd. Door vrouwen de mogelijkheid te bieden te leren fietsen, kan hun vervoersarmoede verkleind worden wat tot gevolg kan hebben dat de sociale uitsluiting kleiner wordt. Omdat het probleem niet bij de vrouwen zelf ligt, maar bij de maatschappij, is ervoor gekozen om theorieën over sociale uitsluiting en vervoersarmoede te gebruiken.

2.2 Sociale uitsluiting en vervoersarmoede

Van sociale uitsluiting is sprake als een persoon de mogelijkheid niet (meer) heeft om die activiteiten te bereiken, die hij/zij nodig heeft om volledig te kunnen participeren in de maatschappij. Meestal komt men niet vrijwillig in deze situatie terecht (Church, e.a., 2000; Martens, e.a., 2011). In geval van sociale uitsluiting is er dus geen sprake van een keuze om niet deel te nemen aan activiteiten. Er is echter sprake van een aantal barrières en/of beperkingen. De persoon kan daardoor niet kan participeren in bepaalde activiteiten, waarvan wordt geacht dat ze belangrijk zijn om eraan deel te nemen om niet sociaal uitgesloten te raken. Allereerst wordt beschreven wat er onder sociale uitsluiting en vervoersarmoede verstaan wordt. Daarna wordt ingegaan op wat de activiteiten zijn, waarvan wordt geacht dat ze belangrijk zijn om eraan deel te nemen. Tot slot wordt er beschreven onder welke groepen vervoersarmoede het vaakst voor komt.

Sociale uitsluiting en vervoersarmoede: een definitie

Er is veel geschreven over het thema sociale uitsluiting. Sociale uitsluiting kent haar origine in Frankrijk bij Lenoir en Lefebvre. De term sociale uitsluiting werd gebruikt om degenen aan te duiden, die ontglipt waren aan het verzekeringssysteem. Dit waren degenen die niet bij de staat geregistreerd stonden (Burchardt, e.a., 1999). Later werd sociale uitsluiting vooral geassocieerd met werkloosheid en armoede. Sociale uitsluiting en armoede zijn twee verschillende begrippen en moeten dan ook niet als synoniemen van elkaar gezien worden. Het is belangrijk deze twee begrippen goed te onderscheiden. Het hoeft namelijk niet te betekenen dat, als een persoon arm of werkloos is, deze ook sociaal uitgesloten is (Church e.a., 2000; Gaffron e.a., 2001). Sociale uitsluiting is een breder begrip. Church e.a. (2000) benadrukken dat het belangrijk is om onderscheid te maken tussen de twee begrippen. Ze onderscheiden de begrippen als volgt: "poverty (...) implies an absolute or relative access to material wel-

fare and social exclusion, a broader concept which usually implies that some people or households are not just poor, but that they have additionally lost the ability to both literally and metaphorically connect with many of the jobs, services, and facilities that they need to participate fully in society” (Church e.a., 2000, p. 97). Hierbij is het belangrijk om de focus te leggen op sociale uitsluiting en niet op armoede, omdat sociale uitsluiting multi-causaal is en meerdere dimensies bevat (Department for Transport, 2000).

Een van die dimensies is sociale uitsluiting als gevolg van mobiliteitsnadelen. Deze dimensie krijgt eind vorige eeuw, begin deze eeuw dan ook veel aandacht in de transportgeografie (o.a. Hine en Mitchell, 2003; Lucas, 2004; Rajé, 2004). Ondanks deze aandacht bestaat er geen eenduidige definitie van sociale uitsluiting. Preston en Rajé (2007) gebruiken de volgende werkdefinitie: “Social exclusion is a constraints-based process which causes individuals or groups not to participate in the normal activities of the society in which they are residents and has important spatial manifestations” (Preston en Rajé, 2007, p. 151). Preston en Rajé stellen dat sociale uitsluiting niet het gevolg is van een tekort aan kansen om aan sociale activiteiten deel te nemen, maar komt omdat bepaalde groepen geen toegang hebben tot deze activiteiten.

In de Nederlandstalige literatuur wordt sociale uitsluiting als gevolg van mobiliteitsnadelen ook wel vervoersarmoede genoemd (o.a. Martens e.a., 2011; Universiteit van Antwerpen, 2001). Vervoersarmoede kan een gevolg zijn van vervoersongelijkheid. Vervoersongelijkheid houdt in dat sommige groepen in de samenleving meer vervoersmogelijkheden hebben dan andere. Van vervoersarmoede is sprake als individuen niet in hun vervoersbehoeften kunnen voorzien als gevolg van vervoersongelijkheid. Doordat mensen niet in hun vervoersbehoeften kunnen voorzien, kunnen zij zich minder ontwikkelen, hebben ze minder sociale contacten en ondernemen ze minder activiteiten. Daardoor kan sociale uitsluiting ontstaan (Universiteit Antwerpen, 2001).

In het vervolg wordt de term vervoersarmoede gebruikt wanneer sprake is van sociale uitsluiting als gevolg van mobiliteitsnadelen. Het is echter wel belangrijk om in het achterhoofd te houden dat vervoersarmoede niet de enige factor is die van invloed is op sociale uitsluitingen. Andere factoren die van invloed kunnen zijn, zijn bijvoorbeeld de economische situatie en de persoonlijke kenmerken (Kenyon e.a., 2002). Deze studie richt zich op de effecten van fietseducatie op de activiteitenparticipatie. In hoofdstuk 1 is daarbij als voorwaarde gesteld dat de activiteiten buitenshuis moeten plaatsvinden, met ander woorden er moet sprake zijn van een ruimtelijke verplaatsing. Vervoersarmoede gaat in op de mogelijkheden van een individu tot ruimtelijke verplaatsingen, daarom ligt de nadruk op deze dimensie.

In de hierboven gegeven definitie van sociale uitsluiting van Preston en Rajé wordt gesproken over ‘normal activities’. Burchardt e.a. (1999) hebben een raamwerk ontwikkeld met wat onder ‘normal activities’ wordt verstaan. Dit zijn activiteiten waarvan wordt geacht dat het belangrijk is dat een individu erin participeert. Deze activiteiten, worden door Burchardt e.a. (1999) ingedeeld in de volgende dimensies: ‘consumption activity’, ‘savings activity’, ‘production activity’, ‘political activity’ en ‘social activity’.

‘Consumption activity’ houdt in een dat een persoon de mogelijkheid moet hebben om

het minimale niveau aan producten en diensten te gebruiken dat „normaal” is in de samenleving. „Savings activity” gaat over de mogelijkheid die een individu heeft om te sparen, een pensioen op te bouwen of een huis te bezitten. Het bezit van een huis wordt namelijk vaak als symbool van sociale inclusie (de tegenpool van sociale uitsluiting) gezien. Sparen en het opbouwen van een pensioen worden belangrijk geacht om ook na de actieve werkperiode te kunnen voorzien in de dagelijkse behoeften. De dimensie „production activity” gaat in op de mogelijkheden die iemand heeft om aan activiteiten deel te nemen, die als sociaal of economisch belangrijk gezien worden. Hierbij gaat het bijvoorbeeld over scholing en werk, maar ook het zorgen voor de kinderen. „Political activity” heeft betrekking op het al niet hebben van stemrecht of de mogelijkheid om lid te worden van een politieke partij en/of andere maatschappelijke groeperingen, zoals Greenpeace. De laatste dimensie, „social activity” gaat over de mogelijkheid die een persoon heeft om sociale interactie te ondernemen, maar ook of iemand zich verbonden voelt met een gemeenschap. Deze sociale interactie is nodig omdat beschikbaarheid van iemand die je kan ondersteunen in de omgeving als een basisbehoefte van een mens wordt gezien. Onderdeel uitmaken van een gemeenschap wordt ook als zo’n basisbehoefte gezien. (Burchardt, e.a., 1999; Hine en Mitchel, 2001; Hine en Mitchel, 2003).

De mogelijkheid om in hiervoor genoemde dimensies te kunnen participeren, hangt onder andere af van persoonlijke kenmerken. Het opleidingsniveau, de sociaal-culturele achtergrond en het geslacht spelen hierbij een rol. Daarnaast is het van belang wat een individu heeft meegemaakt in zijn of haar leven, zoals een scheiding. De kenmerken van de omgeving, zoals de transportmogelijkheden, kunnen eveneens bepalend zijn. De mate van participeren is afhankelijk van de normen en waarden in een samenleving en of er sprake is van een verzorgingsstaat of niet (Burchardt, e.a., 1999; Hine en Mitchel, 2001; Hine en Mitchel, 2003). Deze factoren zorgen er voor dat bepaalde groepen vaker vervoersarmoede en sociale uitsluiting kennen dan andere groepen.

Welke groepen kennen vervoersarmoede?

Vervoersarmoede komt vooral voor bij mensen met een laag inkomen, vrouwen, ouderen, gehandicapten, kinderen en plattelandsbewoners (Cebollada, 2008; Hine en Mitchel, 2003; Universiteit van Antwerpen, 2001).

Mensen uit de laagste inkomensgroep kennen vaker vervoersarmoede in vergelijking met mensen uit de twee hoogste inkomensdecielen. Uit het onderzoek van Hine en Mitchel (2003) blijkt dat een groot deel van de laagste inkomens bestaat uit alleenstaande ouders (waarvan de meerderheid vrouw is) of uit eenpersoonshuishoudens. Deze groep verplaatst zich minder vaak en de verplaatsingen die wel gemaakt worden, beslaan vaak een korte afstand. Dit valt mede te verklaren uit het feit dat een groot deel zich geen auto kan veroorloven en/of geen rijbewijs heeft. In 2002 bezat 63 procent van de laagste inkomens in Groot-Brittannië geen auto (Lucas, 2004, pp.22-23). In de Verenigde Staten was dit in 2001 61 procent (Lucas, 2004, pp.22-23). Daarnaast zijn deze inkomens in verhouding een groter deel van hun inkomen kwijt aan vervoer.

Uit een onderzoek van Hine en Mitchel (2003) 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. Dit geldt in mindere mate voor de verplaatsingen naar de bank, de bibliotheek en de kerk. Het niet in bezit hebben van een auto heeft overigens weinig tot geen impact op het aantal verplaatsingen dat te voet wordt afgelegd. Het niet bezitten van een auto zorgt wel voor een hoger gebruik van de fiets.

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, 2000; Cebollada; 2008). De onderzoeken van Hine en Mitchel (2003) en Cebollada (2008) zijn respectievelijk uitgevoerd in Groot-Brittannië en Spanje. Zoals in de inleiding naar voren is gekomen, heeft de fiets in deze landen een veel kleiner aandeel in de dagelijkse verplaatsingen dan in Nederland. In Nederland verplaatsen vrouwen zich niet alleen meer per openbaar vervoer en te voet, maar maken voor verplaatsingen ook meer gebruik van de fiets dan mannen (Tabel 2.2.1)

Hoofdvervoerwijze	Mannen	Vrouwen
Alle hoofdvervoerwijzen	2,94	3,03
Auto (bestuurder)	1,18	0,8
Auto (passagier)	0,34	0,57
Openbaar vervoer	0,13	0,15
Brom-/snorfiets	0,03	.
Fiets	0,71	0,85
Lopen	0,5	0,61
Overige hoofdvervoerwijzen	0,05	0,04

Tabel 2.2.1 Aantal verplaatsingen per persoon per dag in 2007 in Nederland naar geslacht (Bron: CBS, 2011)

De verplaatsingen die vrouwen maken, zijn vaak over kortere afstanden. Dit valt echter niet alleen te verklaren door rijbewijs en autobezit, maar ook doordat het openbaar vervoer vaak meer tijd kost dan een verplaatsing per auto. Vrouwen hebben dus eerder kans op sociale uitsluiting als gevolg van tijdsbeperkingen. Deze tijd beperkende uitsluiting heeft ook te maken met het feit dat vrouwen vaker taken combineren dan mannen. Hun verplaatsingen zijn vaak complexer dan die van mannen, omdat bijvoorbeeld het brengen van de kinderen naar school gecombineerd wordt met de reis naar het werk. Vrouwen met kleine kinderen kennen de meeste transportnadelen (Hine en Mitchel, 2003; Lukas, 2004). Overigens kennen vrouwen, als gevolg van gevoel van onveiligheid op straat of in het openbaar vervoer, ook eerder transportnadelen dan mannen. Vrouwen durven bijvoorbeeld vaker dan mannen in het donker niet alleen over straat.

Ook ouderen ondervinden vaker vervoersarmoede. Dit heeft te maken met het feit dat onder deze groep minder gebruik wordt gemaakt van de auto in vergelijking met de andere leeftijdsgroepen. Uit onderzoek van Hine en Mitchel (2003) blijkt dat de meeste ouderen tussen 60 en 70 jaar zich te voet verplaatsen. Na de 70 wordt ook dit lastig, omdat zich dan meer fysieke beperkingen voordoen bij deze groep. Daarnaast komt uit het onderzoek naar voren dat ouderen eerder bang zijn in het openbaar vervoer. Uit cijfers van het CBS blijkt overigens dat de situatie iets anders is in 2007 in Nederland. De meeste verplaatsingen onder ouderen in 2007 in Nederland vonden met de auto plaats, al dan niet als passagier (Tabel 2.2.2). Opvallend is dat de groep 60-65 jarigen zich gemiddeld vaker per dag verplaatst dan gemiddeld. Dit valt waarschijnlijk te verklaren uit het feit dat een groot deel van deze groep al met pensioen is en daarom meer tijd heeft om activiteiten te ondernemen. Uit cijfers van het CBS blijkt namelijk slecht 51 procent van de 55-65 plussers tot de beroepsbevolking te behoren (CBS, 2011).

Hoofdvervoerwijze	Totale bevolking	60 tot 65 jaar	65 tot 75 jaar	75 jaar of ouder
Alle hoofdvervoerwijzen	2,99	3,09	2,7	1,88
Auto (bestuurder)	0,99	1,24	0,86	0,48
Auto (passagier)	0,46	0,36	0,34	0,29
Trein	0,06	0,03	0,02	.
Bus/tram/metro	0,08	0,05	0,06	0,06
Brom-/snorfiets	0,02	0,02	.	.
Fiets	0,78	0,67	0,7	0,35
Lopen	0,56	0,68	0,67	0,55
Overige hoofdvervoerwijzen	0,05	0,04	0,04	0,14

Tabel 2.2.2 Aantal verplaatsingen per persoon per dag in 2007 in Nederland naar leeftijd (bron: CBS ,2011)

Gehandicapten ondervinden ook vaak vervoersarmoede. Afhankelijk van de mate van de handicap is het voor deze groep veelal lastig gebruik te maken van het openbaar vervoer. Gehandicapten bezitten vaak geen rijbewijs en kunnen zich lastig verplaatsen.

De laatste groep die veelal vervoersarmoede ondervindt zijn kinderen. Uit een onderzoek onder jong volwassenen, die op de middelbare school in Groot-Brittannië zitten, blijkt dat deze bepaalde activiteiten niet ondernemen vanwege de kosten of omdat ze de transportmogelijkheden niet hebben. Ook mogen kinderen de laatste jaren steeds minder alleen over straat omdat de ouders bang zijn dat ze iets over komt. Zonder ouders over straat gaan is belangrijk voor kinderen omdat ze zo zelf hun omgeving kunnen verkennen en zich kunnen ontwikkelen. (Hine en Mitchel, 2003).

Vervoersarmoede kan een barrière vormen om bijvoorbeeld een baan te vinden. Andere barrières die hierin een rol spelen, zijn de aanwezigheid en kosten van kinderopvang; kennis van de lokale arbeidsmarkt, en bijvoorbeeld om voor een baan niet verder te willen reizen dan een bepaalde afstand. Vervoersarmoede kan ervoor zorgen dat individuen be-

paalde faciliteiten niet kunnen bereiken, waardoor ze sociaal uitgesloten kunnen raken (Hine en Mitchel, 2003).

Dit onderzoek gaat in op het fietsgebruik onder allochtone vrouwen. Het empirisch onderzoek vindt plaats in de stad, zodat vervoersarmoede onder kinderen, gehandicapten en plattelandsbewoners niet meegenomen wordt. Kinderen worden niet meegenomen, omdat ze niet onder de onderzoekspopulatie vallen. Kinderen zijn immers nog niet volwassen. Bovendien nemen kinderen niet deel aan dezelfde fietslessen als allochtone vrouwen, aangezien hiervoor aparte fietslessen bestaan (Volkskrant, 2010). Gehandicapten worden niet meegenomen, omdat ervan uitgegaan is dat ze fysiek niet in staat zijn om te fietsen. Plattelandsbewoners worden niet meegenomen, omdat het hier om een onderzoek in de stad gaat.

2.3 Potentiële actieruimte en 'motility'

Vervoersarmoede kan ontstaan doordat mensen bepaalde beperkingen kennen bij het maken van verplaatsingen en/of de deelname aan activiteiten. In deze paragraaf wordt aan de hand van tijdgeografie en het concept 'motility' beschreven welke belemmeringen en mogelijkheden individuen kennen bij verplaatsingen en/of deelname aan activiteiten. Allereerst worden de beperkingen van een individu volgens de tijdgeografie beschreven. Deze beperkingen zijn van invloed op de potentiële actieruimte van een individu. Het concept 'motility' gaat in op de potentiële mobiliteit van een individu.

Tijdgeografie biedt een handvat om te bepalen welke beperkingen individuen kennen bij verplaatsingen en/of deelname aan activiteiten.

In de tijdgeografie worden de verplaatsingen die personen maken gekoppeld aan de activiteiten die individuen ondernemen en beperkingen die zij hierbij kennen (Harms, 2008). De gedachte achter tijdgeografie is dat het leven van een persoon een pad vormt door tijd en ruimte, van de ene activiteitenplaats naar de andere, zonder onderbrekingen. Dit geldt niet alleen voor personen, maar ook voor organismen en objecten. De samenleving kan gezien worden als een geheel van paden. Deze paden doorkruisen elkaar in plaatsen waar activiteiten ondernomen worden (Dijst e.a., 2002; Dijst, 2006).

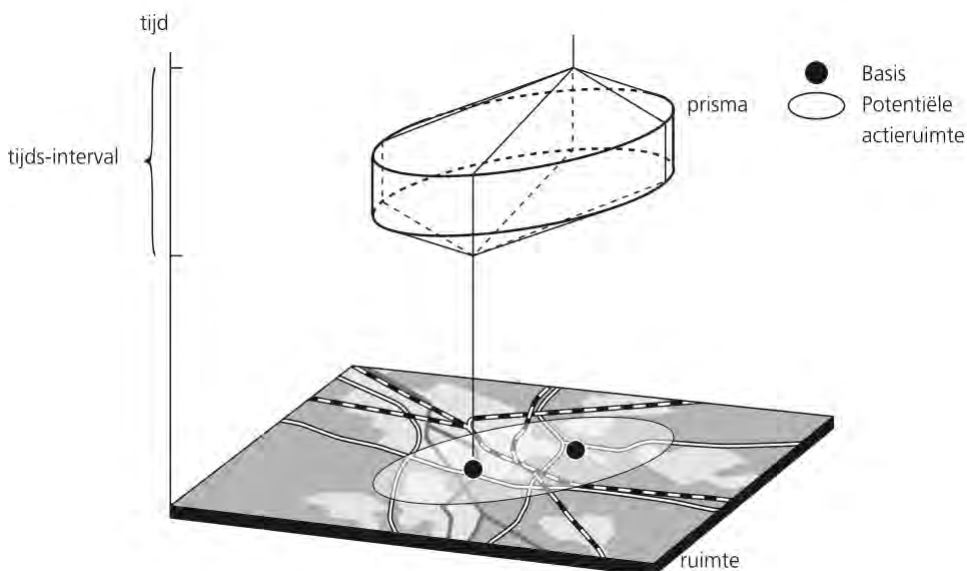
Volgens Hägerstrand (1970), de grondlegger van de tijdgeografie, wordt de deelname aan activiteiten en verplaatsingen beperkt door drie factoren, namelijk 'capability', 'coupling' en 'authority constraints'. 'Capability constraints' zijn beperkingen die te maken hebben met biologische en instrumentele beperkingen. Een voorbeeld van zo'n beperking is dat een persoon een aantal uur per dag moet slapen en een aantal keer per dag moet eten. Vergelijkbare beperkingen zijn beperkingen die ondervonden worden doordat bepaalde vervoerswijzen niet beschikbaar zijn voor een individu. 'Coupling constraints' zijn beperkingen die een persoon ondervindt, doordat voor bepaalde activiteiten de aanwezigheid van bepaalde personen en materialen nodig is. Hier moeten afspraken over gemaakt worden. 'Authority constraints' zijn beperkingen die voortvloeien uit de sociale structuur van een samenleving. Dit kan bijvoorbeeld betrekking hebben op de rol van een persoon in de samenleving. Een voorbeeld van zo'n beperking is dat een persoon niet kan beslissen om een bepaalde activiteit te ondernemen als deze in strijd is met de regels van de samenleving.

traints' zijn beperkingen die ondervonden worden, doordat er regels gesteld zijn met betrekking tot de toegang tot activiteitenplaatsen of vervoerswijzen.

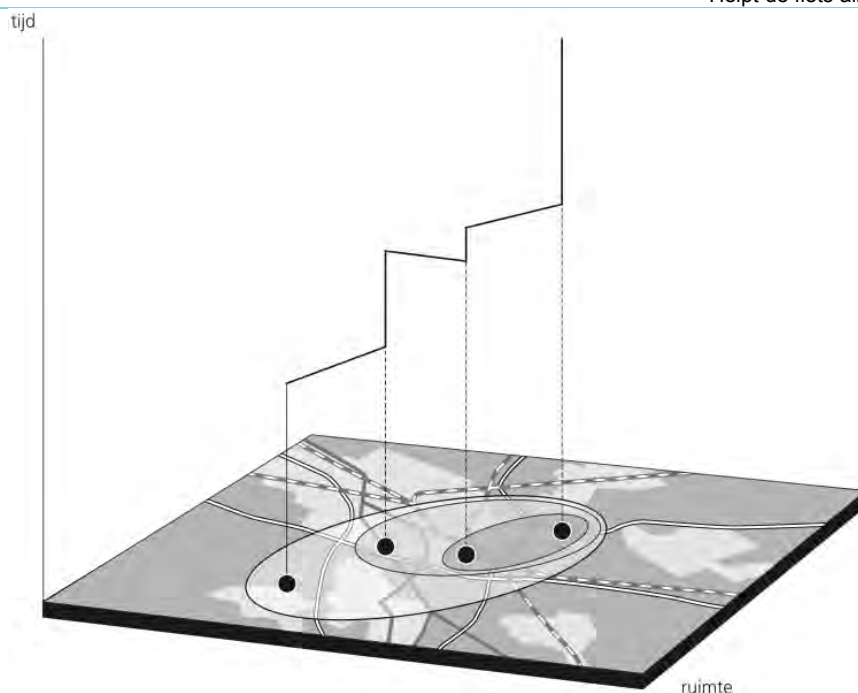
Een persoon ondervindt bijvoorbeeld „authority constraints’, omdat een winkel maar een bepaalde tijd geopend is. Ook een rijbewijs kan gezien worden als een „authority constraint’, immers als iemand geen rijbewijs heeft, heeft hij of zij geen toegang tot deze vervoerswijze (Hägerstrand, 1970, Dijst, 1995).

Aan de basis van deze beperkingen ligt een aantal feiten waaraan de mensheid niet kan ontkomen. Een mens kan nu eenmaal niet op twee plekken tegelijk aanwezig zijn. Het feit dat verplaatsingen en activiteiten nu eenmaal tijd kosten is eveneens zo’n beperking (Dijst, 1995; Dijst, 2006; Dijst e.a., 2002).

Figuur 2.3.1 geeft een tijd-ruimte prisma weer. Dit prisma geeft de mogelijkheden weer die iemand in een bepaalde periode heeft. Onder invloed van de genoemde „constraints’ kan dit prisma veranderen. De vorm van het prisma wordt echter ook beïnvloed door de begin- en eindlocatie (als basis weergegeven in figuur 2.3.1) van een persoon, de tijd die een individu beschikbaar heeft en de snelheid van het vervoermiddel dat iemand tot de beschikking heeft. Ook de door een individu gewenste verhouding tussen de duur van activiteiten en de verplaatsingstijd is van invloed op de potentiële actieruimte van een individu. Het leven van een individu bestaat uit een pad dat verschillende prisma’s bevat. De ellips die is weergegeven in figuur 2.3.1 is de potentiële actieruimte van een persoon. Dit is het gebied waarbinnen een individu zijn/haar pad kan vervolgen om aan andere activiteiten en/of verplaatsingen deel te nemen. Deze potentiële actieruimte wordt kleiner naarmate de tijd vordert (zie figuur 2.3.2). Als de keuze eenmaal gemaakt is om aan een activiteit deel te nemen, verandert deze potentiële actieruimte in een pad. Dit is de feitelijke actieruimte van een individu (Dijst, 2006).



Figuur 2.3.1 Tijd-ruimte prisma en potentiële actieruimte (Bron: Dijst)



Figuur 2.3.2 Potentiële actieruimten op een dagelijks pad (Bron: Dijst, 2006)

Church e.a. (2000) onderscheiden categorieën beperkingen die de potentiële actieruimte bepalen. Tijd-ruimte organisatie van een huishouden is de eerste categorie die onderscheiden wordt. Het gaat hier om de interacties tussen de verschillende leden van een huishouden en anderen, zoals vrienden en familie, en de manier waarop deze interacties de reismogelijkheden voor een individu bepalen. De kenmerken van een transportsysteem vormen de tweede categorie die onderscheiden wordt. Hier gaat het bijvoorbeeld om de kosten, de reikwijdte van het netwerk, de frequentie en om de veiligheid. De laatste categorie die Church e.a. (2000) onderscheiden is de tijd-ruimte organisatie van de faciliteiten waarin iemand wil participeren, zoals de openingstijden.

In welke mate deze verschillende beperkingen van invloed zijn op iemands mobiliteit en/of activiteitenparticipatie, hangt ook af van persoonlijke kenmerken, zoals „gender”, culturele achtergrond en fysieke mogelijkheden (Church e.a., 2000; Hine en Mitchel, 2003).

De potentiële actieruimte uit de tijdgeografie sluit aan bij het concept „motility”. Kaufman (2002) definieert „motility” als volgt: “the way in which an individual appropriates what is possible in the domain of mobility and puts this potential to use for his or her activities.” (Kaufman, 2002, p. 37-38). Waar de tijdgeografie ingaat op de potentiële actieruimte van een individu, waarbinnen activiteiten en verplaatsingen kunnen worden ondernomen, gaat „motility” specifiek in op de potentiële mobiliteit van een individu. Het concept gaat dus alleen in op de mogelijkheid tot een verplaatsing.

„Motility” erkent dat iedereen een eigen potentiële mobiliteit heeft. „Motility” gaat over de potentiële mobiliteit die iemand heeft, in andere woorden de mogelijkheden die een individu heeft om een verplaatsing te kunnen maken in tijd en ruimte. Deze potentiële mobiliteit

kent verschillende culturele en structurele dimensies en erkent dan ook dat er verschillen bestaan in mobiliteit naar sociaal-culturele achtergrond. Deze verschillen kunnen dan ook verschillende consequenties hebben in de verschillende sociaal-culturele contexten (Kaufman, 2002; Kaufman e.a., 2004).

Kaufman (2002) onderscheidt drie categorieën van samenhangende elementen die van invloed zijn op de „motility” van individu, namelijk de toegang tot verschillende vervoermiddelen, de vaardigheden van een individu en de toe-eigening van de toegang en de vaardigheden door een individu.

Toegang gaat over de mogelijkheden die er per locatie en tijdstip zijn om gebruik te maken van verschillende vervoersmiddelen. Hierbij spelen niet alleen plaats en tijd een rol, maar ook andere contextuele variabelen, zoals de sociaal-economische positie van een persoon en de bevolkingsdichtheid. Een dorp heeft bijvoorbeeld minder vervoersmogelijkheden dan een stad. Daarnaast vormen het beleid op het gebied van bereikbaarheid van verschillende vervoersmogelijkheden en de ongelijkheid hierin onder verschillende bevolkingsgroepen een contextuele variabele. Toegang wordt in de hiervoor besproken tijdgeografie ook wel gezien als een „capability constraint”.

Bij de categorie vaardigheden gaat het om de fysieke vaardigheden die iemand moet bezitten om gebruik te kunnen maken van een bepaald vervoermiddel. Dit zijn vaak vaardigheden die een persoon heeft aangeleerd. Een voorbeeld van zo’n vaardigheid is het kunnen fietsen. In de tijdgeografie wordt deze vaardigheid ook wel gezien als een „authority constraint”. De organisatievaardigheden kunnen ook tot de vaardigheden worden gerekend die van invloed zijn op de „motility” van een individu. Is iemand bijvoorbeeld in staat een route te plannen.

Toe-eigening gaat over hoe individuen of bepaalde groepen met hun vaardigheden en/of toegangsmogelijkheden omgaan. Aan de basis hiervan staan de behoeften, de plannen en de ambities van een individu of groep. Daarnaast is toe-eigening onder andere gereleerd aan de motieven en gewoonten van een persoon of groep, maar ook aan de waarden die eraan gehecht worden.

De drie genoemde elementen worden beïnvloed door de politieke, sociale, culturele en economische processen en structuren in een samenleving. Verplaatsingen vinden immers plaats binnen deze structuren en processen (Kaufman, 2002; Kaufman e.a., 2004).

Het verschil tussen „motility” en mobiliteit is dat „motility” gaat over de potentiële mobiliteit van een individu en dat mobiliteit gaat over de daadwerkelijke mobiliteit van een individu. Hierbij is het belangrijk om te weten in hoeverre de „motility” van een individu omgezet wordt in daadwerkelijk gerealiseerde mobiliteit en door welke factoren dit mede bepaald wordt. Kaufman (2002) zegt hier het volgende over: “the acquisition of motility and its transformation into mobility is built through the compromises made between aspirations, projects and lifestyle and is linked to multiple action” (Kaufman, 2002, p 45). Zo kunnen twee individuen dezelfde „motility” hebben, maar andere ambities, activiteiten en levensstijl, waardoor de gerealiseerde mobiliteit ook heel anders is (Kaufman, 2002).

Of de „motility” van een individu ook daadwerkelijk omgezet wordt in mobiliteit, is de uitkomst van verschillende mogelijkheden die een persoon heeft.

2.4 ‘Gender’, mobiliteit en activiteitenparticipatie

Omdat dit onderzoek ingaat op het fietsgebruik en activiteitenparticipatie onder allochtone vrouwen wordt in deze paragraaf specifiek ingegaan op de beperkingen die vrouwen kennen. Vrouwen kennen in de huidige samenleving meestal meer beperkingen dan mannen. Deze beperkingen kunnen deels verklaard worden door „gender”. Allereerst wordt in deze paragraaf beschreven wat er onder „gender” verstaan wordt en wat de relatie is met mobiliteit. Daarna worden de verschillen uitgelicht en worden er verklaringen voor gezocht. Niet alle vrouwen kennen dezelfde reispatronen en activiteitenparticipatie. Daarom worden tot slot nog enkele factoren aangegeven die ervoor zorgen dat bepaalde groepen vrouwen meer beperkingen kennen dan andere.

‘Gender’ en mobiliteit

„Gender” gaat over de verschillen tussen mannen en vrouwen en de ongelijke machtsrelaties die hierop gebaseerd zijn (Hanson, 2010). Deze verschillen variëren van plaats tot plaats en van tijd tot tijd. Het centrum voor Gender Studies van de Rijksuniversiteit Groningen geeft de volgende beschrijving: “...’gender’ staat voor de betekenis die in een bepaalde cultuur aan het verschil tussen de seksen wordt toegekend” (Centrum voor Gender Studies, 2011). Hanson (2010) voegt hier nog het volgende aan toe: “The processes that define gender are always inflected by other dimensions of perceived difference (e.g., age, ethnicity, physical ability) and develop through everyday practices in place, including of course practices relating to daily mobility” (Hanson, 2010, p. 8). Hiermee is aangegeven dat er een relatie bestaat tussen „gender” en mobiliteit. Hoe deze relatie precies in elkaar zit komt echter niet eenduidig naar voren in de literatuur (Hanson, 2010). Dat verschillen in mobiliteit naar „gender” bestaan is echter wel duidelijk.

Verschillen in mobiliteit en activiteitenparticipatie mannen en vrouwen

Werkende vrouwen kennen over het algemeen een kortere reisafstand naar hun werk dan mannen. Een ander verschil is dat vrouwen meer tijd doorbrengen met huishouden en gezin gerelateerde activiteiten dan mannen. Doordat vrouwen zich meer met deze activiteiten bezighouden, maken ze meer verplaatsingen die hieraan gerelateerd zijn dan mannen. Daarnaast maken vrouwen minder verplaatsingen voor recreatieve doeleinden (Turner en Niemeijer, 1997).

In de literatuur komt niet eenduidig naar voren of er een verschil bestaat in het aantal verplaatsingen tussen mannen en vrouwen. Zo blijkt uit het onderzoek van Hine en Mithel (2003) dat mannen meer verplaatsingen maken dan vrouwen. Uit een onderzoek in Groot-Brittannië (Hamilton e.a., 2005) blijkt echter dat vrouwen en mannen ongeveer evenveel verplaatsingen maken. Terwijl Crane (2007) in zijn onderzoek aanhaalt dat uit veel onder-

zoek blijkt dat vrouwen meer verplaatsingen maken dan mannen. Uit de cijfers van het CBS (Tabel 2.2.1) blijkt dat in Nederland vrouwen gemiddeld meer verplaatsingen maken dan mannen.

Het is wel duidelijk dat mannen over het algemeen langere verplaatsingen maken, zowel in tijd als in afstand. Dit verschil valt mede te verklaren door het doel van de verplaatsingen. In verhouding tot vrouwen maken mannen, als aandeel van het totaal aantal verplaatsingen die ze ondernemen, meer verplaatsingen naar het werk. Terwijl vrouwen in verhouding tot mannen, als aandeel van het totaal aantal verplaatsingen die ze maken, meer verplaatsingen ondernemen naar bijvoorbeeld de supermarkt of de school van de kinderen. Meestal ligt de werkplek op een grotere afstand van de woning dan de supermarkt. Wanneer vrouwen verplaatsingen maken, combineren ze die vaak met een andere verplaatsing. Ze combineren bijvoorbeeld boodschappen doen met het naar school brengen van de kinderen. Vrouwen doen dit meer dan mannen. De verplaatsingen door vrouwen vinden daarnaast vaker buiten de spits plaats dan de verplaatsingen door mannen. Dit valt mede te verklaren doordat vrouwen vaker parttime werken en ook meer verplaatsingen maken met andere doelen dan werk (Hamilton, 2001).

Een andere verklaring voor het verschil in lengte van de verplaatsingen tussen mannen en vrouwen is dat vrouwen traditioneel een mindere arbeidsmarktpositie hebben. Er blijkt namelijk een relatie te bestaan tussen de arbeidsmarktpositie en de lengte van de reis. Mensen met een hogere status reizen vaak langer dan mensen met een lagere status. Wel is het zo dat vrouwen de laatste tijd een steeds betere positie op de arbeidsmarkt krijgen. Vrouwen in deze betere positie reizen ook verder. Het verschil ligt vooral aan de positie op de arbeidsmarkt. Vrouwen kiezen echter vaker voor een baan dichtbij huis dan mannen (Transgen, 2007).

Een ander verschil is dat vrouwen meer verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer maken (Hamilton, 2001; Policy Department Structural and Cohesion Policies, 2006, zie ook tabel 2.2.1). Dit valt mede te verklaren uit het feit dat minder vrouwen de beschikking hebben over een auto en/of een rijbewijs, zoals uit de vorige paragraaf naar voren kwam. Deze verschillen zijn wel aan het veranderen in de tijd. Steeds meer vrouwen hebben inmiddels een rijbewijs. Daarnaast hangen de verschillen af van persoonlijke kenmerken (Policy Department Structural and Cohesion Policies, 2006).

Verschillen in mobiliteit binnen de groep vrouwen

Bij de analyse van de reispatronen is het belangrijk om in het achterhoofd te houden dat vrouwen geen homogene groep vormen. De reispatronen hangen onder andere af van persoonlijke kenmerken, maar ook van de gezinssituatie. Uit onderzoek in Groot-Brittannië (Policy Department Structural and Cohesion Policies, 2006) komt namelijk naar voren dat er een significant verschil bestaat in mobiliteit tussen vrouwen met kinderen en vrouwen zonder kinderen. Vrouwen met kinderen reizen minder voor hun werk en besteden meer tijd aan huishouden en/of gezin gerelateerde reizen, zoals het naar school brengen van de kinderen en het doen van boodschappen (Transgen, 2007; Policy Department Structural and Cohesion Policies, 2006). Ondanks het kleiner wordende verschil, houden vrouwen zich nog steeds

vaker dan mannen bezig met huishoudelijke taken en het zorgen voor de kinderen. Terwijl vrouwen zelf vaak ook een baan hebben (Fox, 1983; Hersch en Stratton, 1994; Turner en Niemeijer, 1997). Doordat vrouwen meestal deze taken op zich nemen, bestaat het significante verschil in mobiliteit tussen het wel en geen kinderen hebben alleen bij vrouwen en niet bij mannen (Transgen, 2007).

Daarnaast blijkt uit onderzoek dat alleenstaande ouders eerder vervoersarmoede kennen dan getrouwde ouders of samenwonende ouders. Met name alleenstaande moeders blijken meer druk te kennen bij het ondernemen van hun activiteiten en bijbehorende reizen, zelfs al hebben ze een gemiddeld inkomen. Dit valt te verklaren doordat ze alles alleen moeten doen; ze hebben geen hulp van hun man, die bijvoorbeeld voor het merendeel van het inkomen zorgt (Transgen, 2007).

Zoals in paragraaf 2.2 naar voren is gekomen, speelt ook inkomen een significante rol bij de bepaling van iemands mobiliteit (Hine en Mitchel, 2003). Laag inkomen blijkt echter op de mobiliteit van vrouwen meer invloed te hebben dan op het reispatroon van mannen. Vrouwen met een laag inkomen kennen eerder vervoersarmoede dan mannen met een laag inkomen. Dit valt te verklaren doordat vrouwen eerder beperkingen in tijd kennen. Vrouwen combineren namelijk meer taken, zoals werk, de zorg voor de kinderen en het huishouden. Veelal zijn vrouwen met een laag inkomen in vergelijking met mannen met een laag inkomen eerder aangewezen op andere transportmiddelen dan de auto (Transgen, 2007; Hamilton e.a., 2005; Rivera, 2007). Als er een auto in het huishouden is, hebben de mannen hier meestal de beschikking over en zijn de vrouwen aangewezen op het openbaar vervoer en de fiets of moeten ze hun verplaatsing te voet afleggen. Dit kan ervoor zorgen dat deze vrouwen minder activiteiten kunnen bereiken (Transgen, 2007; Hine en Mitchel, 2003).

Sociaal culturele normen en waarden zijn ook van invloed op de mobiliteit van vrouwen. Elke cultuur heeft normen en waarden over waar vrouwen of mannen zich specifiek mee bezig horen te houden of hoe ze zich moeten gedragen. Zo wordt bijvoorbeeld geen gebruik gemaakt van de fiets door vrouwen in sommige culturen omdat dit niet geaccepteerd wordt (Rivera, 2007).

Over de relatie tussen etniciteit en mobiliteit bestaat geen duidelijkheid in de literatuur. Onderzoek uit de Verenigde Staten suggereert dat er een relatie kan bestaan, maar onweerlegbaar zijn deze conclusies niet. Uit onderzoek (Mauch and Taylor, 1997) blijkt bijvoorbeeld dat blanken in San Francisco langere verplaatsingen maken dan niet blanken, maar dat er geen verschil bestaat naar etniciteit. In Europa bestaan hierover (nog) geen data (Transgen, 2007).

2.5 Activiteitenparticipatie allochtone vrouwen

Omdat dit onderzoek gaat over de activiteitenparticipatie van allochtone vrouwen, wordt in deze paragraaf ingegaan op de activiteitenparticipatie onder allochtone vrouwen in Nederland. Allochtone vrouwen blijken namelijk minder aan activiteiten deel te nemen dan autochtone vrouwen. In deze paragraaf wordt eerst op deze verschillen ingegaan. Daarna wordt in-

gegaan op de factoren die van invloed zijn op de verschillen in activiteitenparticipatie. Er is weinig bekend over de activiteitenparticipatie van allochtonen in Nederland, laat staan over de activiteitenparticipatie van allochtone vrouwen (Keuzenkamp en Merens, 2006). Het Sociaal en Cultureel Planbureau heeft met de „Sociale atlas van vrouwen uit etnische minderheden (Keuzenkamp en Merens, 2006) deze leegte proberen op te vullen. Daarnaast is in opdracht van het „Sociaal Platform Rotterdam’ een onderzoek (Gruijter e.a., 2007) uitgevoerd naar de activiteitenparticipatie van de eerste generatie allochtone vrouwen in de buurt. Dit onderzoek is vooral empirisch van aard. In deze paragraaf worden de belangrijkste uitkomsten van deze twee studies beschreven.

Uit het onderzoek van Keuzenkamp en Merens (2006) blijkt dat vooral vrouwen van Turkse en Marokkaanse komaf traditionelere opvattingen hebben over taakverdeling tussen de partners. Vrouwen zorgen nog vaak voor de kinderen en het huishouden, terwijl mannen betaalde arbeid verrichten. Vrouwen van Turkse en Marokkaanse komaf kennen dan ook een lagere arbeidsparticipatie dan autochtonen. De arbeidsparticipatie onder Surinaamse en Antilliaanse is ongeveer gelijk aan die van autochtonen. Verder blijkt dat allochtone vrouwen minder participeren in maatschappelijke activiteiten. Allochtone vrouwen zijn dan ook minder vaak lid van een vereniging of organisatie. Wel blijkt er een verschil naar etniciteit te bestaan. Vrouwen van Turkse en Marokkaanse komaf zijn het minst lid van een organisatie of vereniging, autochtonen het meest en Surinaamse en Antilliaanse vrouwen zitten daar tussenin. Wel zijn allochtone vrouwen vaker lid van religieuze organisaties. Van de Turkse en Marokkaanse vrouwen is 95 procent lid van een religieuze organisatie. Onder Antillianen en Surinamers ligt dit percentage op 75, terwijl van de autochtonen slechts 33 procent lid is van een religieuze organisatie. Surinaamse vrouwen zeggen het vaakst naar een religieuze bijeenkomst te gaan (Keuzenkamp en Merens, 2006).

Van invloed op de activiteitenparticipatie blijken het opleidingsniveau, de gezondheid en de beheersing van het Nederlands (Keuzenkamp en Merens, 2006; Gruijter e.a., 2007). Uit het onderzoek van Gruijter e.a (2007) komt daarnaast naar voren dat gebrek aan tijd één van de belangrijkste belemmeringen vormt bij deelname aan activiteiten. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van werk en zorg. Vier op de tien vrouwen gaf aan dat zorgen voor het gezin gedeeltelijk of helemaal een belemmering vormt voor deelname aan activiteiten (Gruijter e.a. 2007).

Een factor die in mindere mate een rol speelt, is de invloed/mening van de (schoon)familie. Slechts 10 procent van de vrouwen zegt dat de invloed/mening van de (schoon)familie een belemmering vormt voor de participatie in activiteiten (Gruijter e.a., 2007). De invloed van de man op de activiteitenparticipatie van de vrouw komt in het onderzoek van Keuzenkamp en Merens (2006) ook ter sprake. Er wordt echter getwijfeld aan de waarheidsgetrouwheid van de antwoorden van de vrouwen. „Als dit punt ter sprake werd gebracht, haastte men zich te zeggen dat hun man erg lief is en zij geen toestemming hoeven te vragen” (Keuzenkamp en Merens, 2006, p. 229-230).

Voor een deel van de vrouwen kan het „witte’ karakter van veel vrijwilligersorganisaties een belemmering vormen voor deelname aan activiteiten (Keuzenkamp en Merens,

2006). Uit het onderzoek van Gruijter e.a (2007) blijkt dat voor bijna de helft van de vrouwen het feit, dat de instellingen een andere cultuur hebben, een belemmering vormt voor de deelname aan activiteiten. Dit hangt echter sterk samen met het feit of vrouwen het Nederlands beheersen of niet. De helft van de vrouwen die geen Nederlands spreekt, is het namelijk eens met het feit dat de andere cultuur van een instelling een belemmering kan vormen.

2.6 Conclusie

Van sociale uitsluiting is sprake wanneer een individu niet kan participeren in de activiteiten, waarvan wordt geacht dat het belangrijk is dat daarin geparticipeerd wordt. Van sociale uitsluiting is echter alleen sprake wanneer een individu geen keus heeft (Church e.a., 2000; Preston en Rajé, 2007; Martens e.a., 2011). De aan transport gerelateerde vorm van sociale uitsluiting wordt in de Nederlandstalige literatuur ook wel vervoersarmoede genoemd. Van vervoersarmoede is sprake als individuen niet in hun vervoersbehoeften kunnen voorzien als gevolg van vervoersongelijkheid (Universiteit Antwerpen, 2001). Doordat mensen niet in hun vervoersbehoeften kunnen voorzien, kunnen ze zich minder ontwikkelen, hebben ze minder sociale contacten en ondernemen ze minder activiteiten, waardoor sociale uitsluiting kan ontstaan. Verschillende groepen ondervinden eerder vervoersarmoede. Dit zijn onder andere ouderen, kinderen, vrouwen en mensen met lage inkomens (Hine en Mitchel, 2003).

Individuele beperkingen ondervinden waardoor vervoersarmoede kan ontstaan. Dit kan tot gevolg hebben dat ze uitgesloten raken van bepaalde activiteiten. Tijdgeografie biedt een handvat om deze beperkingen inzichtelijk te maken. De gedachte achter tijdgeografie is dat het leven van een persoon een pad vormt door tijd en ruimte, van de ene activiteitenplaats naar de andere, zonder onderbrekingen. Volgens Hägerstrand (1970), de grondlegger van de tijdgeografie, wordt de deelname aan activiteiten en verplaatsingen beperkt door drie factoren, namelijk „capability”, „coupling” en „authority” constraints. Deze beperkingen bepalen mede de potentiële actieruimte van een individu. Daarnaast spelen de beschikbare tijd, de snelheid van een vervoermiddel een rol. De potentiële actieruimte is het gebied waarbinnen een individu zijn/haar pad kan vervolgen om aan andere activiteiten en/of verplaatsingen deel te nemen.

Church e.a. (2000) onderscheiden ook drie categorieën van beperkingen die van invloed zijn op de potentiële actieruimte. Dit zijn de tijd-ruimte organisatie van een huishouden, de kenmerken van een transportsysteem en de tijd-ruimte organisatie van de faciliteiten waar een individu naar toe wil of moet. In welke mate deze verschillende categorieën van invloed zijn op iemands mobiliteit, hangt ook af van persoonlijke kenmerken, zoals „gender”, culturele achtergrond en fysieke mogelijkheden.

Waar de tijdgeografie ingaat op de potentiële actieruimte van een individu, waarbinnen activiteiten en verplaatsingen kunnen worden ondernomen, gaat „motility” specifiek in op de potentiële mobiliteit van een individu. Het concept gaat alleen in op de mogelijkheid tot een verplaatsing. Kaufman (2002) onderscheidt drie categorieën van samenhangende elementen die van invloed zijn op de „motility” van een individu. Dat zijn de toegang tot verschil-

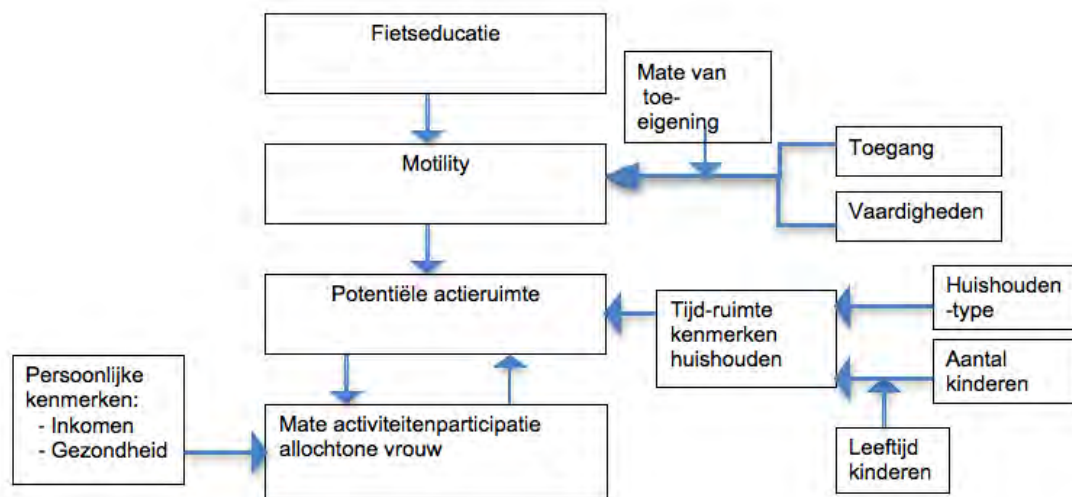
lende vervoermiddelen, de vaardigheden van een individu en de toe-eigening van de toegang en de vaardigheden door een individu. Of een individu zijn of haar „motility’ om kan zetten in daadwerkelijke mobiliteit, hangt af iemands ambities, activiteiten en levensstijl.

Omdat dit onderzoek ingaat op het fietsgebruik en de activiteitenparticipatie onder allochtone vrouwen, wordt nog kort toegelicht welke specifieke beperkingen vrouwen kennen. Vrouwen kennen meestal meer beperkingen dan mannen wat mede door „gender’ te verklaren valt. „Gender’ gaat over de verschillen tussen mannen en vrouwen en de ongelijke machtsrelaties die hierop gebaseerd zijn. Deze verschillen variëren van plaats tot plaats en van tijd tot tijd (Hanson,2010). Vrouwen nemen vaker zorgtaken op zich dan mannen. Doordat vrouwen hier meer tijd mee doorbrengen, kennen ze eerder beperkingen dan mannen. Of vrouwen deze beperkingen hebben, hangt af van het al dan niet hebben van kinderen. Een alleenstaande vrouw ervaart vaak eerder beperkingen. Daarnaast kent een vrouw met laag inkomen eveneens eerder beperkingen. Meestal kennen vrouwen meer beperkingen als gevolg van een laag inkomen dan mannen.

Uit onderzoek naar de activiteitenparticipatie onder allochtone vrouwen (Gruijter e.a 2007) blijkt verder dat vooral de tijdsgebrek, de beheersing van de Nederlandse taal, de gezondheid en het opleidingsniveau een belemmering vormen bij de deelname aan activiteiten. Daarnaast vormt verschil in cultuur een belemmering bij deelname aan activiteiten. Ook de invloed van de man kan een belemmering vormen. De invloed hiervan is echter niet helemaal duidelijk, omdat er getwijfeld wordt aan de waarheidsgetrouwheid van de antwoorden van de vrouwen.

2.7 Conceptueel model

De verschillende theoretische benaderingen en onderzoekstromingen die in dit hoofdstuk zijn behandeld, onderscheiden verschillende begrippen en concepten die van belang kunnen zijn voor het begrijpen en verklaren van het verband tussen fietslessen en activiteitenparticipatie. De voor dit onderzoek relevante begrippen en de verbanden hiertussen zijn schematisch weergegeven in een conceptueel model (figuur 2.7.1). In deze paragraaf wordt dit conceptueel model toegelicht. Het conceptueel model vormt de basis voor het methodologische en empirische gedeelte van dit onderzoek.



Figuur 2.7.1 Conceptueel model

Centraal in het conceptueel model staat de mate van activiteitenparticipatie, omdat in dit onderzoek onderzocht wordt wat het effect van fietseducatie hierop is en wat de verklaringen hiervoor zijn. De mate van activiteitenparticipatie is in dit model de afhankelijke variabele.

Er wordt verwacht dat fietseducatie de „motility” van een individu vergroot, omdat fietseducatie ervoor zorgt dat iemand in principe meer mogelijkheden kent om zich te verplaatsen. „Motility” gaat over de potentiële mobiliteit die iemand kent; in andere woorden de mogelijkheden die een individu heeft om een verplaatsing te kunnen maken in tijd en ruimte. Op de „motility” zijn de toegang en de vaardigheden van invloed. Of de toegang die iemand heeft en de vaardigheden die iemand bezit omgezet worden in „motility”, hangt af van mate van toe-eigening. De mate van toe-eigening is hier dus de interactievariabele (Billiet, 1990)

Toegang gaat over de mogelijkheden die er per locatie en tijdstip zijn om gebruik te maken van verschillende vervoersmiddelen. In de tijdgeografie wordt een beperking in de beschikbaarheid van vervoerswijzen ook wel onder „capability constraints” geschaard. „Capability constraints” zijn beperkingen die te maken hebben met biologische en instrumentele beperkingen. Een voorbeeld van zo’n beperking is dat een persoon een aantal uur per dag moet slapen en aantal keer per dag moet eten. Vergelijkbare beperkingen zijn beperkingen die ondervonden worden doordat bepaalde vervoerswijzen niet beschikbaar zijn voor een individu (Hägerstrand, 1970, Dijst, 1995). In dit onderzoek wordt alleen de beschikbaarheid van vervoerswijzen als „capability constraints” meegenomen, omdat de andere beperkingen die onder „capability constraints” worden geschaard, niet van belang zijn voor dit onderzoek. Deze beperkingen kunnen tenslotte niet als verklaring worden gezien voor de mate van activiteitenparticipatie, omdat iedereen een aantal keer per dag moet eten en een aantal uur per dag moet slapen. Daarom is besloten om „capability constraints” en toegang als synoniem te zien.

De vaardigheden die van invloed zijn op de „motility” zijn de vaardigheden die iemand moet bezitten om gebruik te kunnen maken van een bepaald vervoermiddel.

De mate van toe-eigening gaat over de mate waarin iemand erin slaagt gebruik te maken van de fiets. Onder volledige toe-eigening van de fiets wordt verstaan: het kunnen fietsen en ook daadwerkelijk naar activiteiten gaan op de fiets en/of boodschappen doen op de fiets en/of de kinderen ophalen of wegbrengen met de fiets.

„Motility” gaat echter niet alleen over mogelijkheden die iemand heeft om gebruik te maken van de fiets, maar over alle mogelijkheden die een individu heeft om zich te verplaatsen. De „motility” van iemand is dus een optelsom van alle volledig toegeëigende vervoermiddelen. De meerwaarde van de volledige toe-eigening van de fiets hangt af van de „motility” vóór deelname aan de fietscursus. Voor iemand die zich alleen het openbaar vervoer heeft toegeëigend zal de toe-eigening van de fiets meer meerwaarde hebben dan voor iemand die de auto en het openbaar vervoer heeft toegeëigend. Activiteiten die niet makkelijk met het openbaar vervoer bereikbaar zijn kunnen dan tenslotte met de auto bereikt worden. Terwijl individuen die alleen de beschikking hebben over het openbaar vervoer deze activiteiten niet makkelijk kunnen bereiken. Wanneer zij zich de fiets volledig hebben toegeëigend, kunnen zij de activiteiten die voorheen niet makkelijk bereikbaar waren wel gemakkelijker bereikt worden.

Wanneer de mogelijkheden van een individu om zich te verplaatsen toenemen, is dit van invloed op de potentiële actieruimte. De potentiële actieruimte is het gebied in de ruimte waarbinnen een individu zijn/haar pad kan vervolgen om activiteiten en/of verplaatsingen te ondernemen.

Wanneer de „motility” van een individu toeneemt heeft iemand in principe meer mogelijkheden om een verplaatsing te maken en/of aan activiteiten deel te nemen in tijd en ruimte. Het gebied (de ruimte) dat met de fiets bereikt kan worden is vaak groter dan bijvoorbeeld gebied dat bereikt kan worden met het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer zit aan bepaalde routes vast, terwijl met de fiets in principe overal gekomen kan worden. Daarnaast kan met de fiets in een stad als Amsterdam ook een groter gebied worden bereikt dan met de auto, omdat verplaatsingen op de fiets vaak sneller zijn.

Een toename in „motility” kan ook meer mogelijkheden geven om verplaatsingen te maken en/of aan activiteiten deel te nemen doordat het gebruik van de fiets tijdswinst oplevert. De potentiële actieruimte in tijd neemt dus toe doordat het gebruik van de fiets sneller is dan de vervoermiddelen die gebruikt werden voor deelname aan de fietseducatie.

De potentiële actieruimte wordt dus bepaald door de „motility” van een individu. Daarnaast zijn de tijd-ruimte kenmerken van een huishouden van invloed op de potentiële actieruimte van een individu. Immers, de interacties tussen de verschillende gezinsleden en de taken in het huishouden bepalen mede hoeveel tijdsbeperkingen iemand kent. Op de tijd-ruimte kenmerken van een huishouden is het type huishouden van invloed. Een alleenstaande ouder kent namelijk meer tijdsbeperkingen dan een niet-alleenstaande ouder. Mensen zonder kinderen kennen nog minder tijdsbeperkingen. Het aantal kinderen is als een aparte factor weergegeven, omdat het aantal kinderen mede bepaalt hoeveel tijdsbeperkin-

gen er zijn. Wanneer er twee kinderen naar twee verschillende activiteiten gebracht moeten worden, kost dit meer tijd dan wanneer er maar één hoeft te worden weggebracht. De leeftijd van de kinderen bepaalt in welke mate het aantal kinderen van invloed is op de mate van interacties en tijd die nodig is om voor de kinderen te zorgen. Wanneer de kinderen ouder zijn, hoeven de ouders minder voor de kinderen te zorgen en zijn ze minder vaak nodig om de kinderen weg te brengen. De beperkingen als gevolg van de interacties tussen de verschillende gezinsleden worden in de tijdgeografie „coupling constraints” genoemd.

Uit de tijdgeografie komt naar voren dat ook de „capability constraints” en „authority constraints” van invloed zijn op de potentiële actieruimte. De capability constraints” zijn in dit onderzoek al meegenomen onder de „toegang”. De „authority constraints” zijn volgens de tijdgeografie van invloed op de potentiële actieruimte, omdat de openingstijden van een activiteitenplaats er immers voor kunnen zorgen dat iemand niet deel kan nemen aan een activiteit. „Authority constraints” kunnen dus een verklaring zijn voor de mate van activiteitenparticipatie, maar niet voor een verandering hierin. Daarom worden de „authority constraints” buiten beschouwing gelaten in dit onderzoek.

De potentiële actieruimte wordt dus bepaald door de „motility” en de tijd-ruimte kenmerken van een huishouden. Daarnaast is de mate van activiteitenparticipatie van invloed op de potentiële actieruimte. De relatie tussen de mate van activiteitenparticipatie en de potentiële actieruimte is een wederkerige relatie. De relatie is wederkerig omdat de mate van activiteitenparticipatie bepaald wordt door de mogelijkheden die men heeft om aan activiteiten deel te nemen (de potentiële actieruimte). De mogelijkheden die iemand heeft om aan activiteiten deel te nemen wordt ook bepaald door de activiteiten waarin al geparticipeerd werd voor afronding van de fietseducatie.

Wanneer iemand voor deelname aan de fietseducatie al veel tijd aan activiteitenparticipatie besteedt, beperkt dit de mogelijke toename van de potentiële actieruimte. Een vrouw die 40 uur per week werkt, kent immers meer tijdsbeperkingen dan een vrouw die niet veel tijd besteedt aan activiteitenparticipatie buitenshuis. De mate waarin een individu tijdsbeperkingen kent hangt natuurlijk wel af van een combinatie van bovengenoemde factoren. Immers de potentiële actieruimte van iemand die 40 uur per week werkt kan even groot zijn als van iemand die niet werkt doordat degene die niet werkt veel tijd besteedt aan huishouden en gezin gerelateerde activiteiten en een kleinere „motility” heeft.

De toename van de mate van activiteitenparticipatie zelf kan verschillende oorzaken hebben. Eén van de oorzaken is de toename van de potentiële actieruimte. In dit onderzoek wordt geanalyseerd in hoeverre de toename van activiteitenparticipatie verklaard kan worden door een toename van de potentiële actieruimte van een individu. Door een toename van de potentiële actieruimte kan er aan activiteiten deelgenomen worden die voorheen niet bereikbaar waren. Of er kan aan meer activiteiten deelgenomen worden doordat er meer verplaatsingen kunnen worden gemaakt in dezelfde tijd. Of er kan aan meer activiteiten worden deelgenomen, omdat het verplaatsen minder tijd kost.

Uit de theorie komt naar voren dat persoonlijke kenmerken als inkomen, „gender”, fysieke gesteldheid/gezondheid, opleiding, „gender” en sociaal culturele achtergrond op verschillende variabelen van invloed zijn. Omdat er in dit onderzoek onderzocht wordt of er sprake is van een verandering in de activiteitenparticipatie (een effect op de activiteitenparticipatie), worden alleen de persoonlijke kenmerken die binnen de termijn van het onderzoek kunnen veranderen meegenomen in dit model, zoals gezondheid en inkomen. De andere persoonlijke kenmerken kunnen wel van invloed zijn op de mate van activiteitenparticipatie, maar verklaren niet de verandering in activiteitenparticipatie.

3 Onderzoeksmethodologie

In dit hoofdstuk wordt de onderzoeksmethodologie van dit onderzoek besproken. Allereerst wordt toegelicht en beargumenteerd welke onderzoeksstrategie en methode gebruikt is. In paragraaf 3.2 worden de begrippen uit het conceptueel model geoperationaliseerd. Vervolgens wordt in paragraaf 3.3 besproken hoe de onderzoekspopulatie gekozen is. In paragraaf 3.4 vindt de afbakening van de onderzoekspopulatie plaats en in paragraaf 3.5 wordt besproken hoe de interviews gehouden en verlopen zijn. Tot slot wordt in paragraaf 3.6 toegelicht hoe de gegevens verwerkt en geanalyseerd zijn.

3.1 Onderzoeksstrategie en –methode

In hoofdstuk één is naar voren gekomen dat er nooit wetenschappelijk onderzoek is gedaan naar de effecten van fietseducatie op de activiteitenparticipatie. Er is nog niet duidelijk of er een relatie (een effect) is tussen fietseducatie en activiteitenparticipatie en welke factoren (verklaringen) hierop van invloed zijn. Daarom wordt in dit onderzoek een verkenning gedaan naar de effecten en de verklaringen hiervoor.

De strategie die in dit onderzoek gebruikt wordt is een casestudy. Deze strategie wordt meestal gebruikt in een verkennend onderzoek. Als onderzoeksmethode wordt in verkennende onderzoeken meestal diepte-interviews of semi-gestructureerde interviews gebruikt. In dit onderzoek zijn dan ook semi-gestructureerde interviews gehouden. Bij semi-gestructureerde interviews heeft de onderzoeker een lijst met onderwerpen die tijdens het interview aan bod moeten komen (Saunders e.a., 2008). Voor semi-gestructureerde interviews is gekozen omdat verwacht werd dat veel respondenten weinig ervaring zouden hebben met het deelnemen aan onderzoeken en interviews. De semi-gestructureerde interviews hielpen structuur te houden in de interviews. Doordat de vragen en volgorde van de onderwerpen niet van te voren vast lagen was er wel ruimte om de respondenten vrij over de onderwerpen te laten praten en eventueel door te vragen om zo achter de verklaringen te kunnen komen.

In plaats van semi-gestructureerde interviews had er gekozen kunnen worden voor een methode waarbij de deelnemers dagboekjes bijhouden waarin ze hun activiteitenparticipatie bijhouden. Hier is niet voor gekozen, omdat een aantal vrouwen die aan de cursus deelneemt niet kan lezen en/of schrijven. Ook had er ook gekozen kunnen worden voor een voor-na survey, dit was echter niet mogelijk gezien de beschikbare tijd. De fietscursussen lopen te lang om in een periode van vijf maanden voor-na surveys te houden.

Ook had er voor een enquêtestrategie gekozen kunnen worden, deze strategie wordt namelijk meestal gebruikt om antwoord te geven op „wat’-vragen (Saunders e.a., 2008). De hoofdvraag in dit onderzoek is ook een „wat’-vraag en luidt als volgt: “ Wat is het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie van allochtone vrouwen en wat zijn de verklaringen hiervoor?” Er is niet gekozen voor een enquêtestrategie, gezien het feit dat werd verwacht

dat een aantal van de deelnemers aan de fietscursussen niet (goed) kunnen lezen en/of schrijven, het niet mogelijk was om op grote schaal enquêtes te houden. Uit onderzoek van het CBS (2005) blijkt namelijk dat één op de zeven niet-westerse allochtonen niet kunnen deelnemen aan enquêtes vanwege taalproblemen (CBS, 2005, p.8). Een keuze voor een survey op basis van schriftelijke enquêtes zou dus tot gevolg hebben dat deze groep zou worden uitgesloten van deelname. Gezien de tijd was het ook niet mogelijk op grote schaal mondelinge enquêtes te houden.

3.2 Operationalisatie en afbakening

In dit onderzoek is een deductieve benadering toegepast: er is een theoretisch kader opgesteld voorafgaand aan het verzamelen van gegevens. Op basis van dit theoretisch kader is een conceptueel model opgesteld. Aan de hand van het conceptueel model en de operationalisatie hiervan is de onderwerpenlijst voor de semi-gestructureerde interviews opgesteld. Deze lijst met onderwerpen is als leidraad voor de interviews gebruikt. Bij deductief onderzoek komen de analysecategorieën uit het conceptueel model en de interviewvragen naar voren (Saunders, e.a., 2008). In dit onderzoek zijn de categorieën die in het conceptueel model en de operationalisatie zijn opgesteld dan ook gebruikt voor de analyse van de gegevens. De vooraf bepaalde categorieën kunnen volgens Saunders e.a. (2008) nog enigszins herzien en ontwikkeld worden. Dit is ook gebeurd bij de analyse van gegevens. Er zijn namelijk een aantal categorieën toegevoegd.

In deze paragraaf vindt een operationalisering en afbakening plaats van de variabelen die in het conceptueel model (Figuur 2.7.1) zijn weergegeven. Daarnaast wordt aangegeven welke de categorieën toegevoegd zijn in de analyse. Allereerst wordt ingegaan op de 'motility', daarna wordt ingegaan op de potentiële actieruimte en activiteitenparticipatie. Tot slot wordt er ingaan op de persoonlijke kenmerken.

Operationalisatie 'motility'

Zoals uit het conceptueel model naar voren is gekomen zijn toegang, vaardigheden en mate van toe-eigening van invloed op de 'motility' van een individu. 'Motility' wordt in dit onderzoek dan ook gemeten aan de hand van deze variabelen; te samen kan uit deze variabelen de van 'motility' van een individu worden afgeleid. De indicatoren voor deze variabelen zijn weergegeven in tabel 3.2.1. Als indicator voor toegang is het is bezit van een vervoermiddel genomen. Onder bezit wordt de aanwezigheid van een auto of fiets in het huishouden verstaan en met hoeveel personen het vervoermiddel gedeeld wordt. Met hoe meer mensen het voertuig wordt gedeeld, hoe minder toegang. Bezit is als indicator genomen omdat wanneer iemand niet in het bezit is van een vervoermiddel, die persoon meestal ook geen toegang heeft tot het vervoermiddel. Een vervoermiddel kan wel gehuurd of geleend worden. Dit vormt echter vaak een barrière. Als voorwaarde is hierbij gesteld dat de vervoermiddelen die men bezit wel bruikbaar moeten zijn. Openbaar vervoer kan een particulier niet bezitten, zodat hiervoor een andere indicator is gebruikt, namelijk het bezitten van de financiële midde-

len om gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer. Iedereen heeft in principe toegang tot het openbaar vervoer, een barrière kan echter zijn dat iemand niet voldoende geld heeft om gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer. Daarom wordt dit als indicator gebruikt.

De variabele vaardigheden spreekt voor zich, iemand moet een vaardigheid bezitten om gebruik te kunnen maken van een vervoermiddel. Als indicator om gebruik te kunnen maken van de auto is het bezit van een rijbewijs gebruikt. Daarnaast is hier een extra indicator toegevoegd omdat het niet betekent wanneer iemand een rijbewijs bezit ook de vaardigheid bezit om de auto te gebruiken. Als indicator om gebruik te kunnen maken van de fiets, wordt het kunnen fietsen in het verkeer gebruikt. Wanneer iemand kan fietsen in een sporthal, maar niet in het verkeer, heeft die persoon nog niets aan een fiets als vervoermiddel. Iemand die de vaardigheid bezit om ook kinderen en/of boodschappen mee te nemen op de fiets, kan meer uit het vervoermiddel halen. Die persoon kan nu ook boodschappen doen op de fiets en/of de kinderen weg brengen met de fiets. Ook wanneer iemand weet waar de fiets kan worden gerepareerd of het zelf kan, is het gemakkelijker om gebruik te maken van de fiets. Dit geldt ook wanneer bekend is hoe met de fiets de activiteiten/faciliteiten kunnen worden bereikt of bekend is hoe het openbaar vervoer werkt en bekend is hoe de activiteiten kunnen worden bereikt met het openbaar vervoer. Daarom zijn ook deze indicatoren meegenomen. Iemand die anderen begrijpt en zich verstaanbaar kan maken, kan gemakkelijker deelnemen aan activiteiten. Daarnaast is het gemakkelijker om activiteiten te bereiken als iemand zich verstaanbaar kan maken. Hij of zij kan dan de weg vragen of zich verstaanbaar maken in het openbaar vervoer. Daarom zijn ook deze indicatoren meegenomen als vaardigheid.

Van volledige toe-eigening is sprake wanneer de vervoermiddelen ook daadwerkelijk gebruikt worden om naar een activiteit te gaan, boodschappen te doen of de kinderen weg te brengen. Voor de analyse van de „motility” zijn de volgende categorieën toegevoegd: kan fietsen in sporthal; kan fietsen in het park. Deze categorieën zijn toegevoegd omdat tijdens de interviews bleek dat er verschillende gradaties bestaan in de mate toe-eigening van de fiets.

Factoren van invloed op 'motility'	Indicatoren
Toegang	- Bezit fiets - Bezit auto - Vervoermiddel in bezit is bruikbaar/niet kapot - Bezit financiële middelen om gebruik te maken van het openbaar vervoer
Vaardigheden	- Kan fietsen in sporthal - Kan fietsen in het park - Kan fietsen op de openbare weg - Kan fietsen met boodschappen en/of kinderen achterop - Weet waar of hoe fiets te repareren - Bezit rijbewijs - Voelt zich voldoende vaardig om auto te gebruiken - Weet hoe het openbaar vervoer werkt - Kan zich verstaanbaar maken en begrijpt anderen - Weet hoe bij faciliteiten/activiteiten te komen met de fiets, auto en/of openbaar vervoer
Volledige toe-eigening	- Maakt gebruik van fiets om naar activiteiten te gaan, boodschappen te doen of kinderen weg te brengen - Maakt gebruik van auto om naar activiteiten te gaan, boodschappen te doen of kinderen weg te brengen - Maakt gebruik van openbaar vervoer naar activiteiten te gaan, boodschappen te doen of kinderen weg te brengen

Tabel 3.2.1 Indicatoren 'motility'

Operationalisatie potentiële actieruimte

Zoals in het conceptueel model naar voren is gekomen wordt de potentiële actieruimte bepaald door de 'motility' van een individu, door de tijd-ruimte kenmerken van een huishouden en door de mate van activiteitenparticipatie. Potentiële actieruimte wordt in dit onderzoek dan ook gemeten aan de hand van deze variabelen. De indicatoren voor de variabele 'motility' zijn al toegelicht in het voorgaande stuk, de indicatoren voor de tijd-ruimte kenmerken van het huishouden worden in dit stuk toegelicht en de mate van activiteitenparticipatie wordt onder het kopje operationalisatie mate van activiteitenparticipatie en persoonlijke kenmerken toegelicht. De indicatoren voor de tijd-ruimte kenmerken van een huishouden zijn weergegeven in tabel 3.2.2.

Met de tijd-ruimte kenmerken van een huishouden worden in dit onderzoek de interacties tussen verschillende familieleden en de taken die te maken hebben met het huishouden of de zorg van de kinderen bedoeld. Onder deze interacties worden de interacties verstaan die 'coupling constraints' met zich meebrengen. 'Coupling constraints' zijn beperkingen die

een persoon ondervindt, doordat voor bepaalde activiteiten de aanwezigheid van bepaalde personen en materialen nodig is (Hägerstrand, 1970, Dijst, 1995). In dit geval zijn dit de interacties die in het teken staan van de activiteiten die de kinderen ondernemen, zoals het naar school of naar andere activiteiten brengen van de kinderen. Deze interacties in combinatie met werk en huishoudelijke taken zorgen er namelijk vaak voor dat de potentiële actieruimte kleiner wordt, omdat er een gebrek aan tijd is. Onder zorg wordt verstaan het zorgen voor de kinderen in gezin. Boodschappen doen is in het model apart meegenomen omdat er een ruimtelijke verplaatsing voor nodig is en voor de andere huishoudelijke taken niet. Onder de huishoudelijke taken worden alle andere taken verstaan die in huis moeten worden gedaan, zoals koken, stofzuigen, strijken en schoonmaken.

Tijd-ruimte kenmerken huishouden

- Aantal activiteiten kinderen, waarvoor ouders nodig is.
- Duur activiteiten kinderen
- Duur reis naar activiteiten kinderen
- Benodigde tijd zorg kinderen
- Indien kinderen naar school gebracht moeten duur reis naar school.
- Aantal keer boodschappen doen per week
- Benodigde tijd boodschappen doen per keer
- Benodigde tijd huishoudelijke taken gemiddeld per week
- Type huishouden
- Aantal kinderen
- Leeftijd kinderen

Tabel 3.2.1 indicatoren tijd-ruimte kenmerken huishouden

Operationalisering mate van activiteitenparticipatie en persoonlijke kenmerken

Zoals uit het conceptueel model naar voren is komen zijn veranderingen in de potentiële actieruimte en de persoonlijke kenmerken van invloed op de mate van activiteitenparticipatie.

Zoals in hoofdstuk 1 naar voren is gekomen, wordt in dit onderzoek de deelname aan de volgende activiteiten, mits ze buitenshuis plaatsvinden, onder activiteitenparticipatie verstaan: het verrichten van betaald werk of volgen van onderwijs en de deelname aan het maatschappelijk leven. Onder deelname aan het maatschappelijk leven wordt participatie via vrijwillige verbanden verstaan, als lid, vrijwilliger, donateur, gebruiker of deelnemer aan activiteiten in clubs, verenigingen en dergelijke (Keuzenkamp en Merens, 2007). Volgens Keuzenkamp en Merens (2007) kan de deelname aan activiteiten in clubs, verenigingen en dergelijke ervoor zorgen dat sociale uitsluiting voorkomen wordt. Ook het verrichten van betaald werk en het volgen van onderwijs worden als belangrijke indicatoren gezien die er voor kunnen zorgen dat sociale uitsluiting voorkomen wordt (Burchardt, e.a. 1999).

De indicatoren voor de mate van activiteitenparticipatie zijn weergegeven in tabel 3.2.3. Het aantal verschillende activiteiten is belangrijk, aangezien aan de ene activiteit andere mensen mee doen dan aan de andere. Door aan verschillende activiteiten deel te nemen kunnen er meer sociale contacten worden opgedaan.

Indicatoren mate activiteitenparticipatie

- Aantal uur dat er per week besteed wordt aan activiteiten buitenshuis die door clubs of verenigingen worden georganiseerd.
- Aantal uur dat er per week besteed wordt aan het volgen van onderwijs en/of het verrichten van betaalde arbeid buitenshuis.
- Aantal uur dat er per week besteed wordt aan het verrichten van vrijwilligerswerk buitenshuis
- Aantal verschillende activiteiten buitenshuis waarin geparticipeerd wordt.
- Aantal keer per jaar of maand dat er geholpen wordt op de school van de kinderen
- Aantal keer per jaar of maand dat er geholpen wordt op de school van de kinderen

Tabel 3.2.2 Indicatoren mate van activiteitenparticipatie

Tot slot een toelichting op de selectie van indicatoren van de persoonlijke kenmerken (tabel 3.2.4). Zoals uit het conceptueel model naar voren is gekomen, worden alleen de persoonlijke kenmerken meegenomen die binnen de termijn van het onderzoek kunnen veranderen. Dit zijn gezondheid en inkomen. Een verandering in inkomen wordt gemeten door te vragen of de respondenten en hun man sinds de fietscursus veranderd zijn van baan. Daarnaast wordt het gemeten door te vragen of het aantal uur dat hieraan besteed wordt veranderd is na afronding van de fietseducatie. Gezondheid wordt gemeten door te vragen wat de reden is om niet aan activiteiten deel te nemen. Vaak wordt de gezondheid als reden genoemd. Wanneer dit het geval is wordt gevraagd of de gezondheid veranderd is na het afronden van de fietscursus. Een verandering in de fysieke gesteldheid/gezondheid kan namelijk ook een verklaring vormen voor een eventuele verandering in de activiteitenparticipatie.

Persoonlijke kenmerken:	Indicatoren
Verandering inkomen	- Verandering van baan vrouw na afronding fietscursus - Verandering van baan man na afronding fietscursus - Verandering in tijdsbesteding aan baan per week vrouw na afronding fietscursus - Verandering in tijdsbesteding aan baan per week man na afronding fietscursus
Verandering gezondheid	- Verandering fysieke gesteldheid/gezondheid na afronding fietscursus

Tabel 3.2.3 Indicatoren persoonlijke kenmerken

3.3 Afbakening onderzoekspopulatie

Zoals in hoofdstuk één is besproken richt dit onderzoek zich op allochtone vrouwen die fietsseducatie hebben gevolgd. In principe kan elke vrouw deelnemen aan fietsseducatie, maar het zijn alleen allochtone vrouwen die afkomen op de fietslessen. Daarom is er gekozen dit onderzoek te richten op deze populatie. Daarnaast bevindt deze groep zich veelal in een kansarme dan wel kwetsbare positie wat betreft de participatie in de samenleving (OCW, 2007). Fietsseducatie kan een bijdrage leveren aan het verbeteren van de positie van deze vrouwen. Dit onderzoek beperkt zich tot Amsterdam. Hier is voor gekozen omdat er al jaren in diverse stadsdelen fietscursussen georganiseerd worden. Bovendien staat Amsterdam bekend als een fietsstad en zet de gemeente actief fietsbeleid in om het fietsgebruik te stimuleren (Gemeente Amsterdam, 2007). Dit kan eraan bijdragen dat iemand die niet kan fietsen zich nog meer buitengesloten voelt.

Omdat het hier om een verkennend onderzoek gaat is de keuze gemaakt om de onderzoekspopulatie zo breed mogelijk te laten en de respondenten bijvoorbeeld niet te selecteren op basis van etnische afkomst. Deze keuze is tevens gemaakt omdat het doel van dit onderzoek niet is de activiteitenparticipatie te verklaren maar een verandering hierin te verklaren. Etniciteit zou wel een verklaring kunnen vormen voor de mate van activiteitenparticipatie, maar mogelijk niet voor de verandering hierin. Of etniciteit daadwerkelijk een verklaring vormt voor de mate van activiteitenparticipatie is overigens niet duidelijk, omdat er (bijna) geen literatuur beschikbaar is over de relatie tussen etniciteit en activiteitenparticipatie.

3.4 Selectie respondenten

De respondenten zijn gevonden door allereerst gesprekken te voeren met degenen die de fietslessen coördineren/organiseren bij verschillende stadsdelen. Zij gaven aan dat het niet eenvoudig zou zijn om respondenten te vinden die de fietscursus al hebben afgerond. Via coördinatoren is contact opgenomen met de fietsdocenten. Ook is er zelf contact opgenomen met een aantal fietsdocenten. De fietsdocenten gaven eveneens aan dat het niet eenvoudig zou zijn om respondenten te vinden die de fietscursus al hebben afgerond. Toch wilden ze helpen bij identificatie en selectie van vrouwen die al eerder fietslessen hebben gevolgd. Vervolgens bleek het ook daadwerkelijk niet eenvoudig te zijn interviews met de geselecteerde vrouwen af te nemen. Veel vrouwen beantwoordden de telefoon niet of, als dat wel het geval was, waren ze uiteindelijk niet op het afgesproken tijdstip voor het interview aanwezig.

Om toch voldoende respondenten te hebben, is ervoor gekozen om ook de vrouwen mee te nemen die bezig zijn met de fietscursus en het traject bijna hebben afgerond. Er is gekozen voor vrouwen die aan het eind van de cursus zitten, omdat deze vrouwen vaak al wel kunnen fietsen en wellicht al de fiets gebruiken. De fietsdocenten gaven aan dat de respondenten, die nog bezig waren met de fietscursus, benaderd konden worden tijdens de lessen.

Tijdens de fietslessen hebben tien respondenten met een nog niet afgeronde fietscursus zich bereid verklaard hun medewerking te verlenen aan een interview. Daarnaast zijn via telefonisch contact negen vrouwen met een afgeronde cursus bereid gevonden om deel te nemen aan een interview. Tijdens de afname van de interviews bleek echter dat één respondent, waarvan verwacht werd dat ze de cursus had afgerond, de cursus niet had afgerond. Dit heeft tot gevolg gehad dat de groep respondenten met een (nog) niet afgeronde cursus uit elf respondenten bestaat, terwijl de groep respondenten met een afgeronde cursus uit acht respondenten bestaat.

3.5 Interviews

De semi-gestructureerde interviews zijn, zoals eerder vermeld, gehouden aan de hand van een lijst met vooraf vastgelegde onderwerpen. De lijst bestaat uit een aantal blokken met verschillende onderwerpen. Deze verdeling in onderwerpen is gemaakt op basis van de verschillende variabelen die benoemd zijn in het conceptueel model (Figuur 2.7.1) en die geoperationaliseerd zijn in paragraaf 3.2. Deze indeling is alleen gemaakt om zo structuur in de lijst te houden. Zoals uit het conceptueel model naar voren is gekomen, hebben verschillende elementen en factoren invloed op elkaar. De verschillende onderdelen op de lijst kunnen dan ook niet los van elkaar gezien worden.

Zoals eerder naar voren is gekomen, zijn de onderwerpen niet (altijd) in volgorde van de lijst behandeld en was er ruimte om de respondenten door te laten praten over de onderwerpen en waar nodig door te vragen over de onderwerpen. De meeste respondenten beheersten de Nederlandse taal niet zo heel goed, waardoor het vrij lastig voor hen was om door te praten over het onderwerp. Meestal beperkte de antwoorden van de respondenten zich tot een paar zinnen en moest er doorgevraagd worden over het onderwerp. Soms wisten de respondenten niet meteen wat er bedoeld werd met een vraag en was aanvullende toelichting noodzakelijk. Dit geldt andersom ook; soms was de respondent niet goed verstaanbaar en moest ze nog een keer uitleggen wat ze bedoelde. Door nadere uitleg te vragen, uitleg te geven of het herhalen van de vraag, kon achter de benodigde informatie gekomen worden en begreep de respondent het ook.

De interviews vonden plaats in verschillende buurtcentra, sporthallen en gezondheidscentra, waar ook de fietslessen worden gegeven. Dit is een bekende omgeving voor de vrouwen, waardoor ze zich meer vertrouwd voelden. Eén interview heeft bij een vrouw thuis plaatsgevonden. Een ander interview is telefonisch afgenomen, omdat de vrouw geen tijd had om een afspraak te maken. De meeste interviews duurden tussen de 15 en 20 minuten. De interviews vonden plaats in de periode van 13 april tot en met 4 mei. In het totaal zijn er 19 interviews afgenomen.

3.6 Verwerking, analyse en uitwerking

In deze paragraaf wordt een toelichting gegeven op de manier waarop de interviews zijn verwerkt, geanalyseerd en uitgewerkt.

Bij de meeste interviews zijn geluidsopnames gemaakt. Eén vrouw gaf echter geen toestemming om het interview op te nemen. Daarnaast was het bij het telefonische interview niet mogelijk geluidsopnamen te maken. Van deze twee interviews is een uitgebreid verslag geschreven. Alle andere interviews zijn getranscribeerd, zie bijlage 2 voor een voorbeeld hiervan.

Voor de analyse van de gehele populatie zijn alle bruikbare passages uit de interviews gecodeerd, geordend en ingedeeld naar de categorieën die in tabellen 3.2.1 tot en met 3.2.4 zijn weergegeven. Vervolgens zijn de kenmerken van de respondenten op een rijtje gezet. Op deze manier is in beeld gebracht welke achtergrond de verschillende respondenten hebben.

De analyse heeft vervolgens plaatsgevonden aan de hand van het conceptueel model (figuur 2.7.1). Om een goed beeld te krijgen van het leven van de respondenten zijn allereerst drie respondenten beschreven aan de hand van een kwalitatief verhaal.

De populatie in haar geheel is geanalyseerd door de „motility”, de potentiële actieruimte en de mate van activiteitenparticipatie voor de gehele populatie in kaart te brengen. De „motility” is geanalyseerd aan de hand van de „toe-eigeningsladder” (figuur 4.3.1). Deze ladder is ontworpen omdat uit de interviews bleek dat er verschillende gradaties bestaan in de mate van toe-eigening van de fiets. Als de fietscursus is afgerond betekent het namelijk niet automatisch dat de fiets ook is toegeëigend. Vervolgens is geanalyseerd bij hoeveel respondenten de „motility” is toegenomen door te kijken naar hoeveel respondenten de fiets zich volledig hebben toegeëigend. Ook is geanalyseerd hoeveel respondenten die nog bezig zijn met de fietscursus, verwachten dat ze zich de fiets volledig gaan toe-eigenen. Deze analyse is gedaan om te kunnen analyseren of de verwachtingen van de respondenten waargemaakt worden.

Een verandering in de potentiële actieruimte is geanalyseerd door de tijd die na het afronden van de fietseducatie besteed wordt aan huishouden en gezin gerelateerde activiteiten te vergelijken met de tijd die voor de fietseducatie hieraan werd besteed. Daarnaast is de tijd die besteed wordt aan activiteitenparticipatie voor en na de fietseducatie vergeleken. Om te kunnen analyseren wat de verklaring is voor de verandering van de potentiële actieruimte zijn de categorieën uit tabel 3.2.2 gebruikt. Als bijvoorbeeld de tijd die besteed wordt aan de zorg voor de kinderen is afgenomen, kan dit een verklaring vormen voor het feit dat de potentiële actieruimte is toegenomen. Daarnaast is ernaar gekeken of er een verandering in de „motility” heeft plaatsgevonden. Dit kan namelijk ook een verklaring vormen voor de verandering in de potentiële actieruimte. De potentiële actieruimte is dus niet empirisch gemeten, maar afgeleid uit de variabelen die hierop van invloed zijn.

Ook bij de respondenten die nog bezig zijn met de fietseducatie is de verwachte verandering in de potentiële actieruimte gemeten. Door te vragen of de respondenten verwacht-

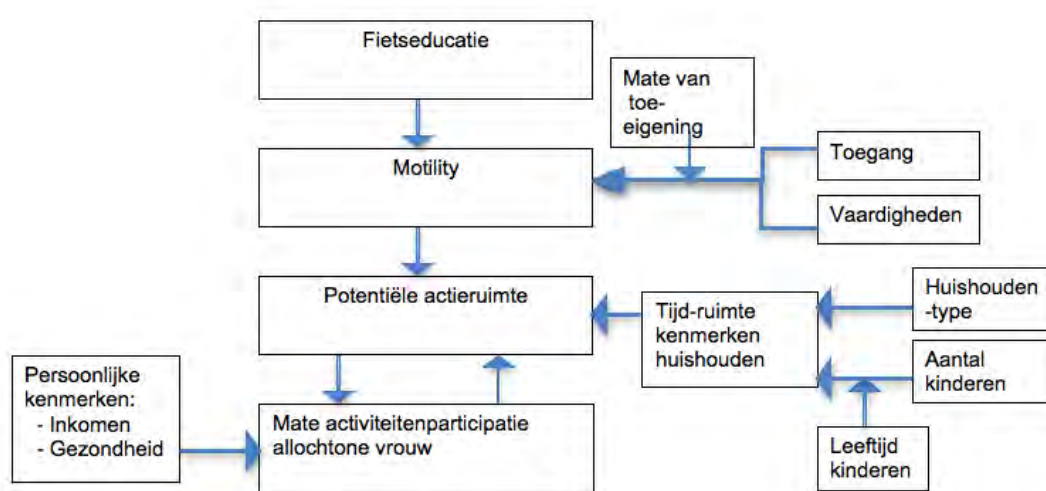
ten dat de „motility’ toeneemt en door te vragen of ze verwachten dat de verplaatsingen op de fiets sneller zijn, is hun verwachte potentiële actieruimte in beeld gebracht Ook is in dit verband gevraagd of de respondenten meer tijd willen gaan besteden aan activiteitenparticipatie.

Een verandering in de mate van activiteitenparticipatie is geanalyseerd door de mate van activiteitenparticipatie in tijd en aantal voor en na het afronden van de fietseducatie met elkaar te vergelijken. Daarnaast is er naar verklaringen gezocht voor het al dan niet toenemen van de mate van activiteitenparticipatie door te kijken naar veranderingen in de „motility’ en de potentiële actieruimte. Aan de respondenten die nog bezig zijn met de fietscursus is gevraagd of ze verwachten in meer activiteiten te gaan participeren en wat de reden hiervoor is.

4 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de interviews besproken en geanalyseerd. De analyse vindt plaats aan de hand van het conceptueel model uit paragraaf 2.6. Het conceptueel model is nogmaals weergegeven. Er wordt echter eerst een kort overzicht gegeven van de kenmerken van alle respondenten (paragraaf 4.1). Daarna vindt in paragraaf 4.2 een kwalitatieve beschrijving plaats van een aantal respondenten aan de hand van het conceptueel model. In het model staan naast fietseducatie drie begrippen/concepten centraal, namelijk 'motility', potentiële actieruimte en de mate van activiteitenparticipatie. Voor al deze begrippen wordt nagegaan wat het effect van fietseducatie hierop is.

In paragraaf 4.3 volgt een analyse van de populatie in haar geheel. In deze analyse wordt ingegaan op 'de motility', de potentiële actieruimte en de mate van activiteitenparticipatie. Tot slot wordt in paragraaf 4.4 een conclusie gegeven.



Figuur 4.1 Conceptueel model

4.1 Kenmerken van de respondenten

Zoals in hoofdstuk 3 naar voren is gekomen, zijn er onder negentien respondenten interviews gehouden. Acht van de respondenten hebben de fietscursus afgerond. Negen respondenten waren op het moment van de interviews nog bezig met de fietscursus. Eén respondent heeft de cursus niet afgerond en is ook niet meer bezig met de cursus.

De groep respondenten vormt een zeer diverse groep. De respondenten komen uit acht verschillende landen (Tabel 4.1.1). Van deze landen is Marokko het sterkst vertegenwoordigd; hier komen acht respondenten vandaan. Qua huishoudentype is het type 'paar

met kinderen' het sterkst vertegenwoordigd; negen respondenten hebben dit huishoudentype. Daarnaast is iets meer dan een derde van de respondenten alleenstaande moeder. Bijna de helft van de respondenten heeft alleen de basisschool gevolgd of heeft helemaal geen opleiding genoten. Drie respondenten hebben HBO/WO gedaan.

Vier respondenten hebben een betaalde baan, twee respondenten werken 36 tot 40 uur per week, beide anderen werken minder. De twee respondenten die 36 tot 40 uur per week werken, zijn alleenstaand. De andere twee respondenten, die ook werken, zijn samenwonend en hebben kinderen. Eén van hen heeft een echtgenoot die parttime werkt. De man van de andere respondent is werkloos.

Vijftien respondenten zijn werkloos; van hen zijn er vier alleenstaande moeder. Eén vrouw is getrouwd, maar haar man woont in Irak. Ze moet daardoor alleen voor de kinderen zorgen. Twee vrouwen zijn alleenstaand (zonder kinderen). Vijf respondenten hebben zelf geen baan, maar hun echtgenoten hebben wel een baan. Drie respondenten hebben zelf geen baan en hun man ook niet. Bij één van hen is de man pas vorige week werkloos geworden.

Kenmerken respondenten		aantal absoluut	aantal procentueel
Land van herkomst	Marokko	9	47,4
	Turkije	2	10,5
	Suriname	2	10,5
	Ghana	2	10,5
	Afghanistan	1	5,3
	Egypte	1	5,3
	Irak	1	5,3
	Pakistan	1	5,3
Huishoudentype	Eenpersoonshuishouden	3	15,8
	Eenoudergezin	6	31,6
	Paar met kinderen	9	47,4
	Paar zonder kinderen	1	5,3
Hoogst genoten opleiding	Geen	2	10,5
	Basisschool	6	31,6
	Middelbare school	2	10,5
	MBO	5	26,3
	HBO/Universiteit	3	15,8
	Onbekend	1	5,3
Baan respondent/baan man	Geen/geen	3	15,8
	Geen/wel	5	26,3
	Geen/nvt	6	31,6
	Geen/anders	1	5,3
	Wel/wel	1	5,3
	Wel/nvt	2	10,5
	Wel/geen	1	5,3
Jaar komst naar Nederland	1979 of eerder	2	10,5
	1980 t/m 1989	8	42,1
	1990 t/m 1999	4	21,1
	2000 t/m 2009	5	26,3
Geboortejaar	1959 of eerder	3	15,8
	1960 t/m 1969	6	31,6
	1970 t/m 1979	6	31,6
	1980 t/m 1989	3	15,8
	onbekend	1	5,3
Fietscursus afgerond	Ja	8	42,1
	Nee	11	57,9

Tabel 4.1.1 Overzicht kenmerken respondenten

4.2 Kwalitatieve beschrijving drie respondenten

In deze paragraaf wordt een kwalitatieve beschrijving gegeven van een aantal respondenten. Elk mogelijk effect van fietseducatie op de 'motility' en op de mate van activiteitenparticipatie dat zich per respondent kan voordoen, wordt beschreven aan de hand van een kwalitatief verhaal over één respondent. De respondenten die hiervoor zijn geselecteerd, hadden het meest interessante verhaal.

Toename 'motility' en activiteitenparticipatie na afronding fietscursus

Respondent 15 is een 30-jarige alleenstaande moeder van twee kinderen. De kinderen zijn 8 en 10 jaar oud. De vrouw is in 2000 met haar man, waar ze vorig jaar van gescheiden is, naar Nederland gekomen. Het is ongeveer vier jaar geleden dat ze de fietscursus volgde. Haar hoogst genoten opleiding is de universiteit.

Deze vrouw bezit de vaardigheid om op de openbare weg te fietsen, ze kan zich goed verstaanbaar maken, weet de weg op de fiets en weet ook waar de fiets gerepareerd kan worden.

De respondent was heel blij toen ze kon fietsen en heeft meteen na de fietscursus een fiets gekocht en is gaan oefenen. Als toelichting hierop geeft ze: "De fietslessen alleen zijn niet genoeg; na de fietsles moet je ook nog oefenen met iemand." Daarom is ze lid geworden van 'Fietsvriendinnen'. 'Fietsvriendinnen' is een project waarbij een vrouw, die al langer kan fietsen, gaat fietsen met een vrouw die het net geleerd heeft. Zo wordt samen het fietsen in het verkeer geoefend (Landelijk Steunpunt Fiets, 2011). Door het oefenen ging het fietsen van respondent 15 stap voor stap beter en was ze niet meer bang om te fietsen.

Voordat ze kon fietsen, maakte ze gebruik van het openbaar vervoer of ze ging lopen. Nu doet deze respondent bijna alles op de fiets (Tabel 4.3.1). Zo doet ze de boodschappen op de fiets. De supermarkt is weliswaar dichtbij voor deze vrouw, maar toch doet ze boodschappen op de fiets omdat ze dat gemakkelijker vindt. Zelf zegt ze hierover: "Lopend met het karretje was het zwaar, op de fiets is het makkelijker, alles op de fiets is makkelijker." Ook brengt ze haar jongste dochter op de fiets naar zwembad. Voordat ze kon fietsen bracht ze haar lopend naar zwembad. Nu gebruikt ze de fiets, omdat het met de fiets sneller gaat. Ook naar de activiteiten, waarin ze zelf participeert, gaat ze op de fiets. Het bespaart haar geld, ze hoeft niet te wachten op de tram, het is sneller en tegelijkertijd is het een vorm van sport voor haar. Alleen de kinderen van en naar school brengen doet ze niet op de fiets, omdat dit heel dichtbij is. De fiets brengt voor haar zoveel voordelen met zich mee, daarom wil ze andere vrouwen die niet kunnen fietsen, leren fietsen.

De 'motility' van deze vrouw is na de fietscursus toegenomen tot het openbaar vervoer en de fiets (Tabel 4.3.3). Terwijl de 'motility' voor het afronden van de fietscursus alleen uit het openbaar vervoer bestond. De fiets is voor deze vrouw het meest gebruikte vervoermiddel. De fiets heeft op de korte afstanden een groter bereik in de ruimte dan het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer zit aan bepaalde routes vast, terwijl met de fiets in principe overal gekomen kan worden. Het gebied (de ruimte) dat ze kan bereiken is vergroot doordat ze zich de fiets volledig heeft toegeëigend. Hiermee is de potentiële actieruimte in ruimte in

elk geval vergroot. Daarnaast levert het gebruik van de fiets haar tijdswinst op. Hiermee is één variabele (de „motility”), die van invloed is op de potentiële actieruimte in tijd, in elk geval positief veranderd na de fietscursus.

Voor de deelname aan de fietscursus werd de potentiële actieruimte in tijd van deze vrouw beperkt, doordat ze veel tijd kwijt was aan het zorgen voor de kinderen. Daarnaast had ze te maken met „coupling constraints”, doordat ze haar oudste dochter naar school en naar zwembles moest brengen. Tevens volgde ze Nederlandse taallessen en besteedde ze gemiddeld twee uur per dag aan huishoudelijke taken. Doordat de kinderen op een gegeven moment allebei naar school gingen, werd haar potentiële actieruimte in tijd vergroot. Hierdoor heeft ze tijd gevonden om aan de fietscursus deel te nemen.

De fietscursus heeft haar zelfvertrouwen gegeven, waardoor ze aan meer activiteiten is gaan deelnemen. Na de cursus is ze gaan sporten en vrijwilligerswerk gaan verrichten. Ze geeft elke week fietslessen, naailessen, tekenlessen en Arabische les. Ook volgt ze zelf tekenlessen. In het totaal besteedt ze aan deze activiteiten 12 tot 14 uur per week. Sporten doet ze alleen als ze tijd heeft, maar meestal gebeurt dit toch wel één tot twee keer per week gedurende een uur. Daarnaast is ze nog steeds veel tijd kwijt aan de huishoudelijke taken en het zorgen voor de kinderen. Ook heeft ze nog steeds te maken met „coupling constraints” doordat ze haar kinderen naar school moet brengen en de jongste één keer per week naar zwembles moet brengen.

Vorig jaar is ze gescheiden van haar man, waardoor haar potentiële actieruimte in tijd is afgenomen. Dit is geen reden voor haar geweest om te stoppen met de activiteiten waarin ze participeerde. Op de vraag of ze wil gaan werken, geeft ze als antwoord: “Ja, ik wil wel werken, maar wie moet er dan voor de kinderen zorgen? En wie gaat ze dan ophalen? Ik ga proberen de tijd te vinden. Vrijwilligerswerk is een opstapje naar betaald werk. Als de kinderen groter zijn en een beetje voor zichzelf kunnen zorgen, dan ga ik misschien werken. Nu is het een beetje moeilijk omdat dit voor mij het eerste jaar is zonder man.”

Toename ‘motility’ na afronding fietscursus

Respondent 16 is een alleenstaande moeder van een zoon van 16 jaar. Ze is in 1992 naar Nederland gekomen. Haar hoogst genoten opleiding is de basisschool. Ze heeft een fulltime (betaalde) baan. Het is ongeveer een half jaar geleden dat deze vrouw de fietscursus heeft afgerond.

Respondent 16 bezit de vaardigheid om te fietsen en heeft meteen na het afronden van de fietscursus een fiets gekocht. Daarnaast weet de vrouw waar ze haar fiets kan laten repareren en weet ze de weg in de buurt op de fiets. Ze gebruikt de fiets om boodschappen mee te doen en om naar de kerk te gaan. Als het mooi weer is fietst ze één keer per week met de buurman een rondje. Voordat ze kon fietsen, ging ze met het openbaar vervoer boodschappen doen en naar de kerk. Als reden waarom ze nu met de fiets gaat geeft ze: “Het is sneller en het is goed voor mijn benen. Ik heb artrose en daarom ben ik op fietslessen gegaan.” Het meest gebruikte vervoermiddel van respondent 16 is het openbaar vervoer. Ze gaat elke dag met het openbaar vervoer naar haar werk; het is namelijk te ver om naar haar werk op de fiets te gaan.

De „motility’ van deze respondent is na het afronden van de fietscursus toegenomen tot de fiets en het openbaar vervoer, terwijl de „motility’ voor de fietscursus alleen uit het openbaar vervoer bestond. Het gebruik van de fiets levert haar tijdswinst op. Daarnaast is het gebied (de ruimte) dat ze kan bereiken vergroot doordat ze zich de fiets volledig heeft toegeëigend.

De potentiële actieruimte wordt daarnaast beïnvloed door de mate van activiteitenparticipatie en de tijd die besteed wordt aan gezin en huishouden gerelateerde activiteiten. Deze respondent is per week 40 uur kwijt aan het verrichten van (betaalde) arbeid. Daarnaast gaat ze twee keer per week fitnesssen. De locatie waar ze altijd fitnesst, bevindt zich op een loopafstand van 3 minuten van haar huis. Ze gaat hier altijd lopend naar toe. Daarnaast besteedt ze twee à drie uur per week aan huishoudelijke taken. Doordat haar zoon 16 jaar oud is, is ze niet veel tijd kwijt aan de zorg voor haar zoon en heeft ze niet te maken met „coupling constraints’. De tijd die besteed wordt aan participatie in activiteiten en gezin en huishouden gerelateerde activiteiten, is niet veranderd na de afronding van de fietscursus. De potentiële actieruimte van deze vrouw is echter wel toegenomen in tijd en ruimte na afronding van de fietscursus door een toename in de „motility’. De activiteitenparticipatie is niet toegenomen na het afronden van de fietscursus. Dit valt te verklaren uit het feit dat deze vrouw voor de deelname aan de fietscursus al veel tijd besteedde aan activiteitenparticipatie.

Geen toename ‘motility’ en mate activiteitenparticipatie

Respondent 10 is een 42-jarige getrouwde vrouw. Ze heeft vier thuiswonende kinderen in de leeftijd van 5 tot en met 18 jaar. Ze woont al 31 jaar in Nederland en heeft twee jaar geleden de fietscursus afgerond. Ze is in het bezit van een rijbewijs en heeft de beschikking over een auto. Ze heeft geen opleiding gevolgd. Zelf heeft ze een betaalde baan voor 12,5 uur per week. Haar echtgenoot is al vier jaar werkloos.

Respondent 10 bezit de vaardigheid om te fietsen en weet de weg in de buurt met de fiets. Deze respondent gebruikt de fiets echter alleen om rondjes te fietsen in het park. Dit doet ze vooral in de zomer, omdat het dan mooi weer is en niet glad. Toen het glad was, is ze namelijk een keer gevallen met de fiets. Door die valpartij is ze bang om te fietsen. Daarnaast vindt ze het moeilijk om in het verkeer te fietsen. Ook durft ze niet met haar kinderen achterop te fietsen. Als de vraag wordt gesteld, wat ze met de fiets doet als die kapot is, antwoordt ze: „Ik laat mijn man de fiets repareren.”

Respondent 10 heeft een fiets in haar bezit, maar doordat ze niet op de openbare weg kan/durft te fietsen, heeft ze zich de fiets niet volledig toegeëigend. Haar „motility’ bestaat uit het openbaar vervoer en de auto (Tabel 4.3.3) en is dus niet toegenomen na afronding van de fietscursus.

Het openbaar vervoer gebruikt ze slechts eens per maand of één keer in de twee maanden. Meestal maakt respondent 10 gebruik van de auto. Ze gaat naar haar werk met de auto, brengt haar kinderen van 5 en 12 jaar oud met de auto naar school en doet boodschappen met de auto.

Het zorgen voor de kinderen en de huishoudelijke taken kosten haar veel tijd. Haar dagindeling ziet er als volgt uit: ’s ochtends brengt ze de kinderen naar school, vervolgens

gaat ze ontbijten, opruimen, stofzuigen, wassen, dweilen en koken. Om kwart over drie moet ze weer op school zijn om de kinderen van school te halen. Vervolgens vertrekt ze om 5 uur van huis, omdat ze om half 6 moet werken. Ze werkt zo'n tweeënhalf uur per dag en is daarnaast heel de dag bezig met huishouden en gezin gerelateerde activiteiten. Ze hoeft de kinderen niet naar activiteiten te brengen, omdat de jongste niet in activiteiten participeert. De oudste kinderen gaan zelfstandig naar activiteiten en de jongen van 12 jaar wordt door zijn vader gebracht. Meestal brengt respondent 10 wel zelf de kinderen naar school; soms doet haar man dit.

Haar potentiële actieruimte is niet veranderd na het afronden van de fietscursus omdat haar „motility” niet is toegenomen en ze nog steeds even veel tijd kwijt is aan de huishouden en gezin gerelateerde activiteiten. Ook werkt ze nog steeds 2,5 uur per dag en is ze niet in meer activiteiten gaan participeren. Op de vraag waarom ze niet participeert in andere activiteiten dan haar werk, antwoordt ze: “Ik heb het druk, want ik heb veel kinderen, ik werk en doe het huishouden. Mijn schema zit helemaal vol.” Ze wil wel gaan sporten, maar heeft er geen tijd voor.

4.3 Analyse gehele populatie

In deze paragraaf wordt de populatie in haar geheel geanalyseerd en beschreven. Ook deze analyse vindt plaats aan de hand van het conceptueel model. Allereerst wordt ingegaan op de „motility” van de respondenten. In paragraaf 4.3.2 wordt vervolgens ingegaan op de potentiële actieruimte. Tot slot wordt in paragraaf 4.3.3 ingegaan op de mate van activiteitenparticipatie.

4.3.1 ‘Motility’

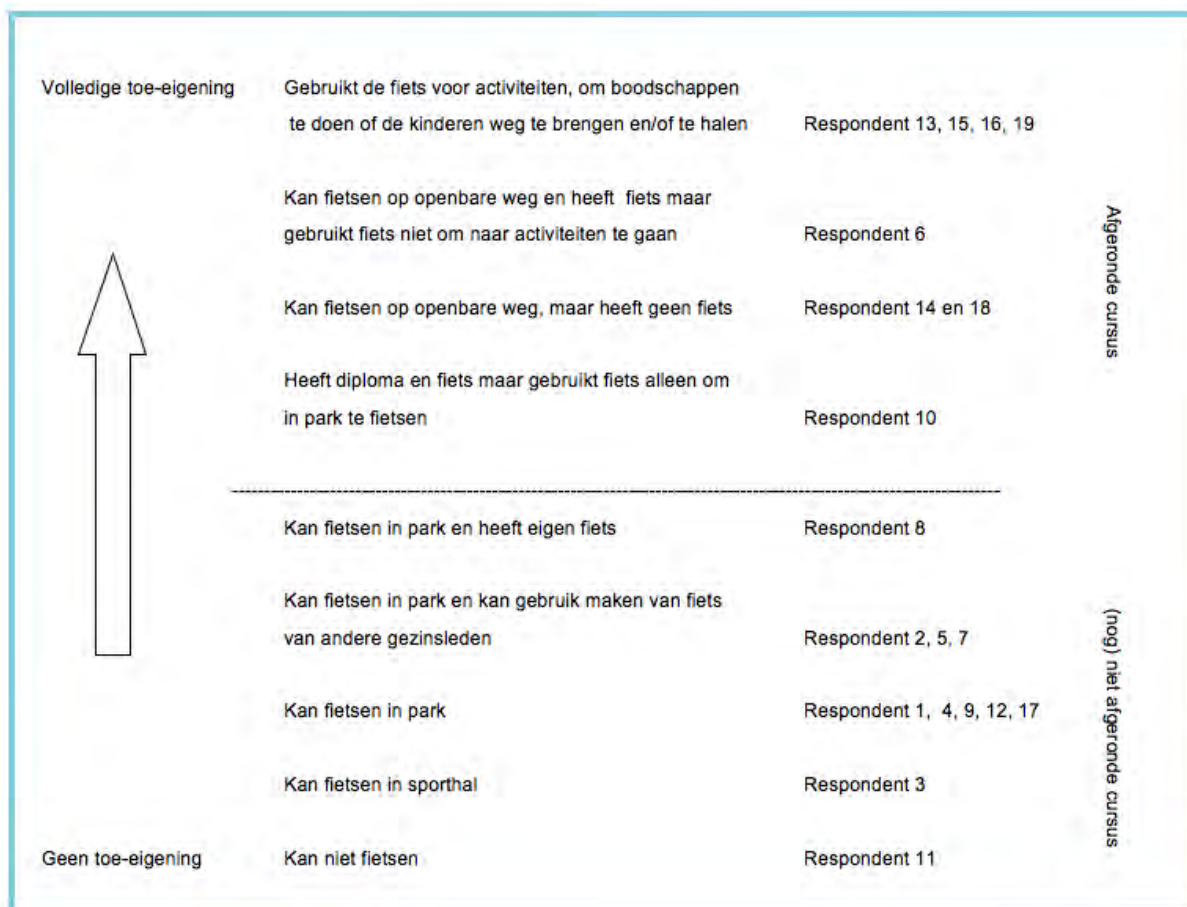
„Motility” refereert naar de potentiële mobiliteit van een persoon; in andere woorden, het aantal mogelijkheden dat een individu heeft om een verplaatsing te kunnen maken in tijd en ruimte. „Motility” wordt bepaald door de toegang die een individu heeft tot een vervoermiddel, de vaardigheden die een individu bezit om het vervoermiddel te gebruiken en door de mate van toe-eigening van het vervoermiddel door een individu. Onder volledige toe-eigening van het vervoermiddel wordt verstaan: gebruik kunnen maken van het vervoermiddel en ook daadwerkelijk naar activiteiten gaan, boodschappen doen en/of de kinderen ophalen of wegbrengen met het vervoermiddel. Er wordt per vervoermiddel beschreven of de respondenten de vaardigheden bezitten, de toegang hebben en zich het vervoermiddel volledig hebben toegeëigend.

Eerst wordt ingegaan op de fiets, waarna de auto en het openbaar vervoer besproken worden. Vervolgens wordt geanalyseerd wat de „motility” van de respondenten is en of deze is toegenomen na de fietscursus. Voor de respondenten die de fietscursus nog niet afgerond hebben, wordt bekeken of de „motility” in de toekomst naar verwachting zal toenemen. Vervolgens wordt naar de verklaringen gezocht voor de al dan niet toegenomen „motility”.

De analyse van de toe-eigening van de fiets vindt plaats aan de hand van de 'toe-eigeningsladder' (figuur 4.3.1). Onderaan de ladder staan de respondenten die niet kunnen fietsen en bovenaan de ladder staan de respondenten die de fiets gebruiken om naar activiteiten te gaan, boodschappen mee te doen of de kinderen weg te brengen en/of te halen.

Het beheersen van de vaardigheid om te fietsen betekent niet dat ook het in het verkeer fietsen beheerst wordt. Tijdens de fietslessen wordt het fietsen in stappen geleerd. In Amsterdam wordt begonnen in de sporthal; dit is de eerste sport op de ladder. Als de vrouwen hier voldoende ervaring hebben opgedaan en de vaardigheden bezitten om zelfstandig rondjes te fietsen en te remmen, kunnen ze buiten in het park gaan oefenen (de tweede sport op de ladder). Wanneer de vrouwen ook in het park voldoende vaardig zijn, wordt aan het einde van de cursus een examen afgenomen. Naast de praktijklessen worden theorielessen aan de vrouwen gegeven, waarbij ze de verkeersregels leren. Tegen het eind van de fietscursus worden de theoretische vaardigheden getoetst. Als het theoretische en het praktijkgedeelte met een voldoende zijn afgesloten, krijgen de vrouwen voor beide onderdelen een diploma. Wanneer ze alleen voor de theoretische gedeelte geslaagd zijn, wordt aangeraden om nog een cursus te volgen.

Wanneer de vrouwen hun diploma hebben gehaald, zijn ze in principe in staat om zelf op de openbare weg te gaan oefenen met het fietsen. In welke mate de vrouwen zich de fiets toe-eigenen, hangt af van de toegang tot een fiets (een eigen fiets bezitten of een fiets van een ander mogen gebruiken). Daarnaast hangt het af van persoonlijke factoren. Zaken als angst om zelfstandig het fietsen in het verkeer te oefenen, hier tijd voor vrij kunnen maken (door bijvoorbeeld oppas voor de kinderen te regelen) en geld hebben om een fiets te kopen spelen een grote rol.



Figuur 4.3.1 'Toe-eigeningsladder' fiets

Toe-eigening fiets respondenten (nog) niet afgeronde fietscursus

Alle respondenten die de cursus (nog) niet hebben afgerond, bevinden zich op de onderste vijf sporten van de „toe-eigeningsladder” (Figuur 4.3.1). De respondent die zich op de onderste sport bevindt, bezit niet de vaardigheid om te fietsen. Dit heeft te maken met het feit dat ze gestopt is met de fietscursus. Vanwege haar gezondheid was het niet langer mogelijk om aan de fietslessen deel te nemen. Het tijdstip van de lessen (in de ochtend) speelde hierin een belangrijke rol. De vrouw is vanwege haar medicijnen namelijk niet in staat in de ochtend activiteiten te ondernemen.

De meeste respondenten die nog bezig zijn met de fietscursus, bevinden zich op het derde of vierde sport van de „toe-eigeningsladder”. Eén respondent bevindt zich een sport lager; zij kan alleen nog maar in de sporthal fietsen. Deze respondent heeft ook nog niet haar theoriecertificaat behaald. Van de overige respondenten heeft alleen respondent 4 nog niet haar theoriecertificaat behaald.

Naast het hebben van de vaardigheid om te fietsen, is het ook van belang om te weten waar de fiets gerepareerd kan worden of te weten hoe zelf de fiets te repareren. Het niet bezitten van deze vaardigheden kan er immers toe leiden dat de respondenten niet langer gebruik kunnen maken van de fiets als deze kapot is. De meeste vrouwen weten wel waar de fiets gerepareerd kan worden, maar kunnen het niet zelf.

Ook is het belangrijk om de weg te weten op de fiets. Dan kan er immers naar activiteiten gegaan worden op de fiets. De vraag of ze de weg weten op de fiets, wordt door de meesten met „ja” beantwoord. Andere antwoorden op deze vraag zijn: “Ja, gewoon met de bordjes” en “Eerst even kijken hoe ik er moet komen en dan gaat het goed.” Eén vrouw zei niet de weg in de buurt te weten.

Behalve het beheersen van vaardigheden is de toegang tot de fiets van belang om de mate van toe-eigening van de fiets te kunnen bepalen. Wanneer de respondenten al toegang tot een fiets hebben of zelf in het bezit zijn van een fiets, is de stap kleiner om straks, als ze een diploma hebben, de fiets ook daadwerkelijk te gaan gebruiken. Het merendeel van de vrouwen dat nog bezig is met de fietscursus, bevindt zich op de derde sport of lager en heeft geen toegang tot de fiets. Drie vrouwen bevinden zich een sport hoger; zij kunnen gebruik maken van de fiets van de kinderen. Wanneer iemand zelf over een fiets beschikt, is de barrière kleiner om daadwerkelijk gebruik te gaan maken van de fiets. Deze persoon heeft immers altijd een fiets tot haar beschikking, wat niet zo is als de fiets van de kinderen geleend moet worden. Eén respondent heeft een eigen fiets; zij bevindt zich op de vijfde sport.

Bijna alle respondenten die nog bezig zijn met de cursus, zeggen de fiets in de toekomst te willen gaan gebruiken om naar activiteiten te gaan, boodschappen te doen en/of de kinderen op te halen en/of weg te brengen.

Eén vrouw is niet van plan om voor al deze bezigheden de fiets te gaan gebruiken, omdat ze geen kinderen heeft en omdat de supermarkt en de activiteiten waarin ze participeert, dichtbij zijn. Ze wil de fiets wel gaan gebruiken om op bezoek te gaan bij familie en/of vrienden. Als reden waarom ze de fietscursus volgt, geeft ze aan: “Ik wil graag met vriendinnen kunnen fietsen. Ik voel me nu zo achtergesteld en dan ben ik ook in beweging.” De overige vrouwen geven als redenen: snel, gemakkelijk, gezond, goedkoop en handig; wil graag met kinderen kunnen fietsen; met de auto is niet handig en duur; openbaar vervoer is duur.

Toe-eigening fiets respondenten afgeronde fietscursus

Alle respondenten met een afgeronde cursus bevinden zich op de bovenste vier sporten van de „toe-eigeningsladder”. Deze respondenten bezitten allemaal de vaardigheid om in het park te fietsen. De respondent die zich op de zesde sport bevindt, heeft niet de vaardigheid om op de openbare weg te fietsen. Ze heeft wel de toegang tot een fiets, maar maakt nooit gebruik van de fiets. Ze is bang om te fietsen, omdat ze een keer gevallen is. De respondenten die zich op de zevende sport bevinden, bezitten wel de vaardigheid om te fietsen maar hebben geen eigen fiets en kunnen ook geen gebruik maken van de fiets van andere gezinsleden. De redenen hiervoor zijn „gestolen” en het ontbreken van financiële middelen.

De respondenten die zich op de bovenste twee sporten van de ladder bevinden, hebben allemaal de vaardigheid om op de openbare weg te fietsen en zijn in het bezit van een eigen fiets. Respondent 6 bevindt zich niet op het hoogste sport van de trap, omdat ze de fiets alleen gebruikt om rondjes mee te fietsen.

Voor de respondenten die zich de fiets volledig hebben toegeëigend, is een splitsing gemaakt naar welke activiteiten zij op de fiets gaan (Tabel 4.3.1).

Wie de boodschappen op de fiets doet, de kinderen op de fiets brengt/haalt naar en van school/activiteiten en zelf naar activiteiten gaat op de fiets, kan meer uit de fiets halen. Het gebruik maken van de fiets voor deze activiteiten levert bijvoorbeeld tijdswinst of kostenbesparing op. Alle respondenten die zich de fiets hebben toegeëigend, gaan op de fiets naar de activiteiten waarin ze zelf participeren. Daarnaast maken bijna alle respondenten voor het doen van de boodschappen gebruik van de fiets. Eén vrouw doet dit niet. Als redenen hiervoor geeft ze: "De supermarkt is dichtbij, het is zwaar om met veel boodschappen te fietsen en ik ben bang". Slechts één vrouw brengt de kinderen op de fiets naar school en naar activiteiten. De andere vrouwen doen dit niet, omdat de school dichtbij is, de kinderen niet in activiteiten participeren of omdat ze geen kinderen hebben die gebracht of gehaald moeten worden.

	Boodschappen doen	Kinderen brengen/halen van/naar school	Kinderen brengen/halen van/naar activiteiten	Naar eigen activiteiten op fiets
R13	Nee supermarkt is dichtbij en is zwaar boodschappen op fiets	Nee, is dichtbij is 5 minuten lopen	?	Ja
R15	Ja	Nee, is dichtbij is 5 minuten lopen	Ja	Ja
R16	Ja	Nvt	Nvt	ja
R19	Ja	Nvt	Nvt	Ja

Tabel 4.3.1 Fietsgebruik naar activiteiten

Toe-eigening auto en openbaar vervoer

„Motility” gaat niet alleen over de mogelijkheden die iemand heeft om gebruik te maken van de fiets, maar over alle mogelijkheden die een individu heeft om zich te verplaatsen. De „motility” van een individu is een optelsom van alle volledig toegeëigende vervoermiddelen.

Om te weten te komen wat de „motility” van de respondenten is, wordt eerst ingegaan op de vaardigheden die de respondenten bezitten, de toegang die ze hebben tot respectievelijk de auto en het openbaar vervoer en op de vraag of ze zich deze vervoermiddelen volledig hebben toegeëigend.

Om zelfstandig gebruik te kunnen maken van de auto is het hebben van een rijbewijs dat in Nederland geldig is, noodzakelijk. Bovendien moet men zich voldoende vaardig voelen om auto te rijden. Vier respondenten bezitten een rijbewijs, dat ook in Nederland mag worden gebruikt en voelen zich voldoende vaardig om auto te rijden (Tabel 4.3.2). Van deze respondenten hebben twee respondenten geen toegang tot een auto.

De reden dat de meeste respondenten zich de auto niet volledig hebben toegeëigend, is het niet bezitten van de vaardigheid om gebruik te maken en het niet hebben van de toegang tot een auto. Ruim een derde van alle respondenten heeft wel toegang tot een auto,

maar bezit niet de vaardigheid om auto te rijden. De meeste respondenten hebben zich de auto dus niet volledig toegeëigend.

Heeft de vaardigheid en de toegang niet	Respondent 2, 6, 7, 9, 11, 12, 15, 16 en 19
Heeft alleen de vaardigheid om auto te rijden	Respondent 14 en 17
Heeft alleen toegang tot een auto	Respondent 1, 4, 5, 8, 10, 13 en 18
Heeft zich de auto volledig toegeëigend	Respondent 3 en 10

Tabel 4.3.2 De vaardigheden, toegang en toe-eigening van de auto

Tot slot de vaardigheden die de respondenten bezitten om gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer, de toegang die ze hiertoe hebben en de toe-eigening hiervan. Alle respondenten bezitten de vaardigheid om gebruik te maken van het openbaar vervoer en hebben hier ook de toegang toe. Alle respondenten zeggen het openbaar vervoer te gebruiken om naar activiteiten te gaan, boodschappen te doen en/of de kinderen op te halen of weg te brengen. Iedereen heeft zich dus het openbaar vervoer volledig toegeëigend.

‘Motility’ respondenten

Voor de helft van de respondenten bestaat de ‘motility’ uit het openbaar vervoer en de fiets. (Tabel 4.3.3) Een kwart van de respondenten heeft zich de auto en het openbaar vervoer volledig toegeëigend. Voor twee respondenten bestaat de ‘motility’ alleen uit het openbaar vervoer. Geen van de respondenten heeft zich alle vervoermiddelen volledig toegeëigend.

Bij de helft van de respondenten met een afgeronde fietscursus is de ‘motility’ toegenomen na de fietscursus. De redenen dat de ‘motility’ voor de overige respondenten niet is toegenomen, zijn geen toegang of geen volledige toe-eigening door angst. Voor slechts twee respondenten is de fiets het meest gebruikte vervoermiddel. Een reden hiervoor zou kunnen zijn dat het openbaar vervoer zeer goed geregeld is in Amsterdam. De meeste respondenten zeggen dan ook het meest gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Voor de meeste respondenten die nog bezig zijn met de fietscursus, zal de ‘motility’ in de toekomst toenemen. Bijna iedereen zegt namelijk in de toekomst de fiets te willen gaan gebruiken om naar activiteiten te gaan en/of boodschappen te doen op de fiets en/of de kinderen op te halen of weg te brengen op de fiets.

	Volledige toe-eigening openbaar vervoer	Volledige toe-eigening auto	Volledige toe-eigening fiets
R1	Ja	Nee	Nee
R2	Ja	Nee	Nee
R3	Ja	Ja	Nee
R4	Ja	Nee	Nee
R5	Ja	Nee	Nee
R6	Ja	Nee	Nee
R7	Ja	Nee	Nee
R8	Ja	Nee	Nee
R9	Ja	Nee	Nee
R10	Ja	Ja	Nee
R11	Ja	Nee	Nee
R12	Ja	Nee	Nee
R13	Ja	Nee	Ja
R14	Ja	Nee	Nee
R15	Ja	Nee	Ja
R16	Ja	Nee	Ja
R17	Ja	Nee	Nee
R18	Ja	Nee	Nee
R19	Ja	Nee	Ja

Tabel 4.3.3 De 'motility' van de respondenten

4.3.2 Potentiële actieruimte

In deze paragraaf wordt ingegaan op de verandering van de potentiële actieruimte na afronding van de fietseducatie. Voor de respondenten die de fietseducatie nog niet afgerond hebben, wordt gekeken naar de verwachte veranderingen in de potentiële actieruimte na het afronden van de fietseducatie. Een verandering in de potentiële actieruimte wordt bepaald door een verandering in „motility” van een individu, door een verandering in de tijd-ruimte kenmerken van een huishouden en door een verandering in tijd die besteed wordt aan activiteitenparticipatie.

In het eerste gedeelte van deze paragraaf wordt ingegaan op de veranderde potentiële actieruimte van de respondenten die de cursus hebben afgerond. In het tweede gedeelte wordt ingegaan op de verwachte veranderingen in de potentiële actieruimte van de respondenten met een nog niet afgeronde fietscursus.

Potentiële actieruimte respondenten afgeronde fietscursus

Bij vier respondenten is de potentiële actieruimte in tijd en ruimte vergroot (Tabel 4.3.4). Dit zijn de respondenten die zich op de bovenste sport van de „toe-eigeningsladder” (Figuur 4.3.1) bevinden. Wanneer iemand zich de fiets volledig heeft toegeëigend, dan heeft deze persoon in principe een groter gebied om verplaatsingen te maken in de ruimte. De fiets heeft op de korte afstanden een groter bereik in de ruimte dan het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer zit aan bepaalde routes vast, terwijl met de fiets in principe overal gekomen kan worden. Daarnaast kan de fiets in een stad als Amsterdam ook een groter bereik hebben dan de auto, omdat verplaatsingen op de fiets sneller zijn. De verandering van de potentiële actieruimte in ruimte valt dus te verklaren uit het feit dat de fiets op de korte afstand een groter bereik heeft.

De verandering van de potentiële actieruimte in tijd valt te verklaren doordat het gebruik van de fiets tijdwinst oplevert. Daarnaast is de potentiële actieruimte in tijd van respondent 15 en 19 toegenomen doordat de zorg voor de kinderen minder tijd kost. Deze twee respondenten besteden deze extra vrijgekomen tijd echter aan extra activiteitenparticipatie, waardoor hun potentiële actieruimte niet meer toeneemt dan dat van de andere respondenten.

Bij één respondent (respondent 6) is de potentiële actieruimte alleen in ruimte toegenomen. Deze respondent heeft zich de fiets niet volledig toegeëigend; ze bevindt zich op de één na bovenste sport van de „toe-eigeningsladder”. Haar potentiële actieruimte in ruimte neemt toe, omdat ze in principe de vaardigheid bezit om op de fiets naar activiteiten te gaan, boodschappen te doen en/of kinderen weg te brengen en/of te halen. Ze geeft aan geen angst te hebben om de fiets te gebruiken voor deze activiteiten. Haar potentiële actieruimte in tijd neemt niet toe doordat deze respondent alleen de fiets gebruikt om rondjes mee te rijden. Daarnaast is de tijd die respondent 6 besteedt aan huishouden en gezin gerelateerde activiteiten en activiteitenparticipatie niet veranderd na afronding van de fietscursus.

Bij de overige respondenten is de potentiële actieruimte niet veranderd na afronding van de fietseducatie. Dit valt te verklaren uit het feit dat ze niet de vaardigheid bezitten om op de fiets naar activiteiten te gaan, boodschappen te doen en/of kinderen weg te brengen en/of te halen. Daarnaast is de tijd die de respondenten besteden aan huishouden en gezin gerelateerde activiteiten en activiteitenparticipatie niet veranderd na afronding van de fietscursus.

Toename potentiële actieruimte in ruimte	Respondent 6
Toename potentiële actieruimte in tijd en ruimte.	Respondent 13,15 ,16 ,19
Geen verandering potentiële actieruimte in tijd en ruimte	Respondent 10, 14, 18

Tabel 4.3.4 Veranderingen potentiële actieruimte respondenten afgeronde fietscursus

Toekomstige potentiële actieruimte respondenten nog niet afgeronde fietscursus

Uit de analyse van respondenten die de fietscursus nog niet hebben afgerond, blijkt dat de meeste respondenten verwachten dat de potentiële actieruimte toe zal nemen na het afronden van de fietscursus. De meeste respondenten geven namelijk aan de fiets te gaan gebruiken om naar activiteiten te gaan op de fiets, boodschappen te doen op de fiets en/of de kinderen op te halen of weg te brengen op de fiets. Het merendeel van de respondenten verwacht dus dat hun „motility” toeneemt na afronding van de fietseducatie.

Daarnaast geven de meeste respondenten aan te verwachten dat het gebruik van de fiets sneller is dan het huidige vervoermiddel dat ze gebruiken. Dit betekent dat de tijd die besteed wordt aan verplaatsingen naar de supermarkt, de school en activiteiten van de kinderen afneemt. De potentiële actieruimte zal als gevolg hiervan kunnen toenemen.

Ook de verandering in tijd die aan activiteitenparticipatie wordt besteed, is van invloed op de potentiële actieruimte. De meeste respondenten geven aan op dit moment geen tijd te hebben voor extra activiteitenparticipatie.

4.3.3 Activiteitenparticipatie

In deze paragraaf wordt geanalyseerd of de mate van activiteitenparticipatie is toegenomen na afronding van fietseducatie. In het eerste gedeelte van deze paragraaf wordt ingegaan op de verandering in mate van activiteitenparticipatie bij de respondenten met een afgeronde cursus, waarna in het tweede gedeelte wordt ingegaan op de verwachte veranderingen in de mate van activiteitenparticipatie bij de respondenten die de fietscursus nog niet hebben afgerond.

Activiteitenparticipatie respondenten afgeronde cursus

De mate van activiteitenparticipatie is na afronding van de fietseducatie bij twee respondenten toegenomen. Bij zes respondenten is de activiteitenparticipatie niet toegenomen na het afronden van de fietscursus.

De respondenten die na het afronden van de fietscursus meer zijn gaan participeren in activiteiten in tijd en aantal, zijn respondent 15 en respondent 19. Opvallend is dat beide respondenten alleenstaande moeder zijn. Respondent 19 participeerde helemaal niet in activiteiten voordat ze deelnam aan de fietscursus. Nu participeert respondent 19 in drie verschillende activiteiten en besteedt ze hier gemiddeld 10 uur per week aan. Respondent 15 participeerde slechts in één activiteit. Nu participeert ze in vijf verschillende activiteiten en besteedt ze hier gemiddeld 12 tot 14 uur per week aan.

De toename van de activiteitenparticipatie in tijd en aantal kan bij beide vrouwen mede verklaard worden doordat hun „motility” is toegenomen. Daarnaast vormen de huishouden en gezin gerelateerde activiteiten in mindere mate een belemmering dan voor de fietseducatie. Respondent 15 is desondanks nog veel tijd kwijt aan de huishouden en gezin gerelateerde activiteiten. Na schooltijd is ze nog veel bezig met het zorgen voor haar kinderen. De beperkingen als gevolg van huishouden en gezin gerelateerde activiteiten zijn bij haar afgenomen, omdat de kinderen allebei naar school gaan. Bij respondent 16 is het aantal beperkin-

gen als gevolg van huishouden en gezin gerelateerde activiteiten afgenomen, omdat de kinderen een leeftijd hebben bereikt waarop de zorg voor hen niet veel tijd meer kost.

De toename in het aantal activiteiten waarin geparticipeerd wordt, valt te verklaren uit het feit dat de vrouwen door deelname aan de fietscursus in contact zijn gekomen met andere activiteiten. De vrouwen zijn allebei zelf fietsles gaan geven na het afronden van de fietscursus. Daarnaast zijn ze nog in andere activiteiten gaan participeren.

Bij de overige respondenten is de mate van activiteitenparticipatie niet toegenomen. Voor alle respondenten, waarvan de activiteitenparticipatie niet is toegenomen na de fietscursus, valt het uitblijven van een toename te verklaren door een combinatie van factoren.

Voor respondenten 10 en 18 kan een verklaring worden gevonden voor het niet toenemen van activiteitenparticipatie in het feit dat hun „motility” niet is toegenomen na afronding van de fietscursus en in het feit dat de tijdsbeperkingen die ze kennen niet zijn afgenomen. Deze vrouwen hebben te maken met tijdsbeperkingen als gevolg van een combinatie van de tijd die besteed wordt aan activiteitenparticipatie en huishouden en gezin gerelateerde activiteiten. Deze vrouwen besteden nog steeds evenveel tijd aan scholing of betaalde arbeid als voor de afronding van de fietscursus. Daarnaast hebben ze allebei twee kinderen in de leeftijd tot en met 12 jaar. Aan de zorg voor de kinderen zeggen beide respondenten veel tijd kwijt te zijn. Ook kennen beide vrouwen „coupling constraints” en helpen ze wel eens op de school van de kinderen. Respondent 18 doet dit zelfs elke week.

Voor respondent 14 en 16 kan de verklaring voor het niet toenemen van de activiteitenparticipatie na het afronden van de fietscursus gevonden worden in het feit dat ze al veel tijd aan activiteitenparticipatie besteedden voordat ze aan de fietscursus deelnamen. Ze hebben namelijk een baan van respectievelijk 36 en 40 uur per week. De tijd die ze hieraan besteden is niet toegenomen na afronding van de fietscursus. Daarnaast sportte respondent 16 twee keer in de week en ging ze één keer per week naar de kerk. Ook de tijd die besteed wordt aan deze activiteiten is niet toegenomen na het afronden van de fietscursus. Deze vrouw participeerde dus voor deelname aan de fietscursus al veel in activiteiten.

Een factor die meespeelt voor respondent 14 is het feit dat ze de financiële middelen niet heeft om een fiets te kopen en te gaan sporten. Haar „motility” is dus niet toegenomen na het afronden van de fietscursus. Daarnaast wil ze wel in meer activiteiten gaan participeren, maar ze beschikt hiervoor niet over de financiële middelen en ze heeft er onvoldoende tijd voor.

Bij respondent 13 zijn het vooral andere factoren die ervoor zorgen dat ze belemmerd wordt in haar activiteitenparticipatie. Het is een veelvoud aan factoren die ervoor zorgen dat haar activiteitenparticipatie niet is toegenomen na de fietscursus. Ze beheerst de Nederlandse taal niet zo goed. Ze zegt dan ook dat het lastig is om te gaan werken, omdat ze niet goed Nederlands spreekt. Op de vraag waarom ze niet aan andere activiteiten dan onderwijs deelneemt, antwoordt ze dat ze niet weet waar de activiteiten georganiseerd worden en dat ze de financiële middelen niet heeft. Ze zegt er wel tijd voor te hebben, ondanks het feit dat ze drie kinderen heeft in de leeftijd van 7 tot en met 13 jaar.

Bij respondent 6 is de activiteitenparticipatie ook niet toegenomen na de fietscursus, maar deze is wel veranderd. Respondent 6 verrichtte voor deelname aan de fietscursus betaalde arbeid en ze sportte ook. Na de fietscursus is ze computerles gaan volgen. Het sporten deed deze vrouw bij „Vrouw en Vaart”, een ontwikkelingscentrum voor en door vrouwen, waar vrouwen aan activiteiten kunnen deelnemen, werkervaring kunnen opdoen en andere vrouwen kunnen ontmoeten (Vrouw en Vaart, 2011). Respondent 6 zegt door de fietscursus te weten zijn gekomen wat voor activiteiten er georganiseerd worden bij Vrouw en Vaart. De reden dat deze vrouw gestopt is met werken en sporten, is ziekte.

Daarnaast zou ook het niet toenemen van de „motility” na het afronden van de fietscursus een rol kunnen spelen.

Toekomstige activiteitenparticipatie respondenten nog niet afgeronde fietscursus

De meeste respondenten die de fietscursus nog niet afgerond hebben, zeggen in de toekomst in meer activiteiten in tijd en aantal te willen gaan participeren. De reden dat ze nu niet in deze activiteiten participeren is tijdsgebrek als gevolg van een combinatie van de tijd die besteed wordt aan activiteitenparticipatie en huishouden en gezin gerelateerde activiteiten. Of de activiteitenparticipatie van deze respondenten na het afronden van de fietseducatie toeneemt, hangt af van het feit of de tijdsbeperkingen als gevolg van de huishouden en gezin gerelateerde activiteiten afnemen. Deze zullen gedeeltelijk afnemen, omdat de meeste respondenten aangeven deze activiteiten op de fiets te gaan ondernemen, wat voor de meesten ook tijdswinst oplevert. Of dit voldoende tijd oplevert om extra in activiteiten te gaan participeren, is de vraag. Uit de analyse van de respondenten met een afgeronde cursus blijkt namelijk dat activiteitenparticipatie alleen is toegenomen wanneer ook de tijd die besteed wordt aan de zorg voor de kinderen is afgenomen.

4.4 Conclusie

In deze paragraaf worden de conclusie van dit hoofdstuk gegeven. In dit hoofdstuk is geanalyseerd wat het effect is van fietseducatie op „motility”, de potentiële actieruimte en de mate van activiteitenparticipatie.

Tijdens de analyse van de „motility” is naar voren gekomen dat er verschillende gradaties bestaan in de mate van toe-eigening van de fiets door middel van de „toe-eigeningsladder” (figuur 4.3.1). De vaardigheid bezitten om een rondje in het park te fietsen betekent nog niet dat er ook gebruik wordt gemaakt van de fiets om naar activiteiten te gaan, boodschappen mee te doen en/of de kinderen van en naar school te brengen. Wie gebruik maakt van de fiets voor deze activiteiten, kan meer uit de fiets halen, wat bijvoorbeeld tijdswinst of kostenbesparing oplevert. Wie de boodschappen op de fiets doet, de kinderen op de fiets brengt/haalt naar en van school/activiteiten en/of zelf naar activiteiten gaat op de fiets, heeft zich het fietsen volledig toegeëigend.

Het doel van fietseducatie is volledige toe-eigening van de fiets. Dit zou tot gevolg zou moeten hebben dat na het afronden van de fietseducatie bij alle cursisten de „motility” toeneemt. Uit dit onderzoek blijkt echter dat voor de helft van de respondenten de „motility” niet is toegenomen. De reden dat de „motility” niet is vergroot na de fietseducatie, is het niet hebben van toegang tot de fiets of het hebben van angst om op de openbare weg te fietsen. Opvallend is dat de meeste respondenten die nog bezig zijn met de fietseducatie, verwachten dat ze zich de fiets volledig zullen toe-eigenen na afronding van de fietseducatie. Hier blijkt een lacune te zitten tussen de verwachting en het gerealiseerde. Dit lijkt te komen doordat de stap van een rondje fietsen in het park naar het gebruik van de fiets in het dagelijkse verkeer om naar activiteiten te gaan, boodschappen mee te doen en/of de kinderen weg te brengen/te halen een te grote stap is.

Uit de analyse van het effect van fietseducatie op de potentiële actieruimte blijkt dat na afronding van de fietscursus bij een aantal respondenten de potentiële actieruimte in tijd en ruimte toe neemt. Bij één respondent neemt de potentiële actieruimte alleen in ruimte toe. De potentiële actieruimte in tijd en ruimte is toegenomen doordat de „motility” is toegenomen en de tijd-ruimte kenmerken van het huishouden in mindere mate een belemmering vormen. Bij de respondent waarbij alleen de potentiële actieruimte in ruimte toeneemt, neemt deze toe omdat in principe de vaardigheid beheerst wordt om op de fiets naar activiteiten te gaan, boodschappen te doen en/of kinderen weg te brengen en/of te halen. Het gebied (de ruimte) dat bereikbaar is, is groter geworden. De potentiële actieruimte in tijd neemt niet toe doordat de fiets alleen gebruikt wordt om rondjes te rijden. Het niet toenemen van de potentiële actieruimte tijd kan verklaard worden doordat de „motility” niet is toegenomen; de fiets is niet volledig toegeëigend. Daarnaast is de tijd die besteed wordt aan activiteiten en huishouden en gezin gerelateerde activiteiten niet veranderd.

Uit de analyse van het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie blijkt dat bij twee respondenten de mate van activiteitenparticipatie in tijd en aantal is toegenomen. De toename in tijd kan mede verklaard worden uit het feit dat de potentiële actieruimte groter is geworden. De potentiële actieruimte is toegenomen doordat de „motility” is toegenomen en de tijd-ruimte kenmerken van het huishouden in mindere mate een belemmering vormen. De toename van de mate van activiteitenparticipatie in aantal kan verklaard worden uit het feit dat deelname aan de fietscursus leidt tot contacten met andere activiteiten. Wellicht speelt de gezinssituatie ook een rol in het toenemen van het aantal activiteiten in tijd en aantal. De respondenten waarbij dit het geval is, zijn namelijk alle alleenstaande moeder.

Het niet toenemen van de activiteitenparticipatie na het afronden van de fietscursus kan verklaard worden uit het feit dat bij de meeste respondenten de potentiële actieruimte na afronding van de fietscursus niet is toegenomen. Dit is bij de meeste respondenten een gevolg van het niet toenemen van de „motility” en het niet afnemen van de tijd die besteed wordt aan al bestaande activiteitenparticipatie en huishouden en gezin gerelateerde activiteiten. Daarnaast spelen ziekte, het niet weten waar activiteiten georganiseerd worden, het niet goed beheersen van de Nederlandse taal en/of het niet hebben van de financiële middelen voor sommige respondenten een rol bij het niet toenemen van de activiteitenparticipatie.

Opvallend is dat driekwart van de respondenten die nu nog bezig is met de fietscursus, aangeeft in de toekomst meer te willen gaan participeren in activiteiten. De wil om in activiteiten te participeren is wel aanwezig. Maar ook deze respondenten hebben momenteel te maken met tijdsbeperkingen. Deze zullen gedeeltelijk afnemen, omdat de meeste respondenten aangeven deze activiteiten op de fiets te gaan ondernemen, wat voor de meesten ook tijdswinst oplevert. Of dit voldoende tijd oplevert om extra in activiteiten te gaan participeren, is de vraag. Uit de analyse van de respondenten met een afgeronde cursus blijkt namelijk dat de mate van activiteitenparticipatie alleen is toegenomen wanneer ook de tijd die besteed wordt aan de zorg voor de kinderen is afgenomen.

5 Conclusie, aanbevelingen en reflectie

Veel allochtone vrouwen bevinden zich in een kwetsbare dan wel kansarme positie voor wat betreft de participatie in de samenleving. Eén van hoofddoelstellingen van het emancipatiebeleid is gericht op het verbeteren van de positie van allochtone vrouwen. Fietseducatie kan een bijdrage leveren aan het bereiken van deze doelstelling. Fietseducatie kan er namelijk voor zorgen dat de mobiliteit van de vrouwen vergroot wordt. Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om aan het maatschappelijk leven deel te kunnen nemen en te zorgen voor de ontplooiing van een individu. Wanneer iemand een grotere mobiliteit kent, kan dit ervoor zorgen dat iemand meer mogelijkheden kent om aan activiteiten deel te nemen in de maatschappij (Keuzenkamp en Merens, 2007). Het fietsgebruik is juist onder deze groep laag (KIM, 2008). Allochtone vrouwen zijn dan ook al jarenlang de doelgroep van fietseducatie voor volwassenen in Nederland. Het effect van deze fietseducatie op de activiteitenparticipatie is echter nooit eerder wetenschappelijk onderzocht. Tegen deze achtergrond is het doel van dit onderzoek:

Het verkennen van het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie van allochtone vrouwen en het verkennen van de verklaringen voor dit effect.

In paragraaf 5.1 worden conclusies getrokken. In paragraaf 5.2 en 5.3 worden aanbevelingen gedaan. Tot slot wordt in de laatste paragraaf een reflectie op het onderzoek gegeven.

5.1 Conclusie

In deze paragraaf wordt antwoord gegeven op de hoofdvraag, die als volgt luidt:

Wat is het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie van allochtone vrouwen en wat zijn de verklaringen hiervoor?"

Fietseducatie kan ervoor zorgen dat de mate van vervoersarmoede afneemt waardoor ook een mindere mate van sociale uitsluiting kan ontstaan. Verschillende groepen ondervinden eerder vervoersarmoede (Hine en Mitchel, 2003), zoals vrouwen, die de doelgroep van dit onderzoek vormen.

Het concept „motility” (Kaufman, 2002) is gebruikt om te kunnen analyseren of de verplaatsingsmogelijkheden van een individu veranderen na afronding van de fietseducatie. „Motility” wordt bepaald door de toegang tot een vervoermiddel, de vaardigheden om het vervoermiddel te kunnen gebruiken en door de mate van toe-eigening van het vervoermiddel. Volledige toe-eigening van het vervoermiddel is het gebruik kunnen maken van het vervoermiddel en het ook daadwerkelijk naar activiteiten gaan, boodschappen doen en/of de kinderen ophalen of wegbrengen met het vervoermiddel. De „motility” van een individu is een op-

telsom van alle toegeëigende vervoermiddelen.

Door dit onderzoek is inzicht gekregen in het feit dat er verschillende gradaties bestaan in de mate van toe-eigening van de fiets door middel van de 'toe-eigeningsladder' (figuur 4.3.1). Een rondje in het park kunnen fietsen betekent nog niet dat er ook gebruik wordt gemaakt van de fiets om naar activiteiten te gaan, boodschappen mee te doen en/of de kinderen van en naar school te brengen.

Het doel van fietseducatie is volledige toe-eigening van de fiets. Met als resultaat dat na het afronden van de fietseducatie bij alle cursisten de 'motility' zou moeten toenemen. Uit dit onderzoek blijkt echter dat voor de helft van de respondenten de 'motility' niet is toegenomen. De reden is dat ze geen toegang hebben tot de fiets of dat ze bang zijn om op de openbare weg te fietsen. De stap van een rondje fietsen in het park naar het gebruik van de fiets om naar activiteiten te gaan, boodschappen mee te doen en/of de kinderen weg te brengen blijkt voor veel respondenten te groot te zijn.

Zoals uit het conceptueel model blijkt, wordt de mate waarin fietseducatie van invloed is op de mate van activiteitenparticipatie niet alleen beïnvloed door de 'motility', maar ook door de potentiële actieruimte. De potentiële actieruimte van vrouwen is over het algemeen beperkter dan die van mannen, wat mede valt te verklaren door 'gender'. De potentiële actieruimte wordt bepaald door de 'motility' van een individu, door de tijdruimte-kenmerken van een huishouden en door de mate van activiteitenparticipatie.

Bij een toename van de 'motility' heeft iemand in principe meer mogelijkheden om zich te verplaatsen en/of aan activiteiten deel te nemen in tijd en ruimte. Bij een aantal respondenten nam de potentiële actieruimte na afronding van de fietscursus in tijd en ruimte toe. Bij één respondent nam de potentiële actieruimte alleen in ruimte toe. De toename van de potentiële actieruimte in tijd en ruimte valt te verklaren door een toename van de 'motility' en afname van de belemmeringen als gevolg van de tijd-ruimte kenmerken van het huishouden. Bij de respondent waarbij alleen de potentiële actieruimte in ruimte toeneemt, neemt deze toe, omdat in principe de vaardigheid beheerst wordt om op de fiets naar activiteiten te gaan, boodschappen te doen en/of kinderen weg te brengen en/of te halen. Het gebied (de ruimte) dat bereikbaar is, is groter geworden. Dat de potentiële actieruimte in tijd niet is toegenomen kan verklaard worden uit het feit dat de fiets niet volledig is toegeëigend. De fiets wordt alleen maar gebruikt om rondjes mee te rijden. Daarnaast is de tijd die besteed wordt aan activiteiten en huishouden en gezin gerelateerde activiteiten niet veranderd.

Uit eerder onderzoek naar de activiteitenparticipatie onder allochtone vrouwen (Gruijter e.a 2007) blijken vooral het tijdsgebrek, de beheersing van de Nederlandse taal, de gezondheid en het opleidingsniveau een belemmering te vormen bij de deelname aan activiteiten. Daarnaast vormt het verschil in cultuur een barrière bij deelname aan activiteiten. Ook de invloed van de man kan voor een drempel zorgen.

Een aantal belemmeringen uit het onderzoek van Gruijter e.a (2007), komen ook in dit onderzoek naar voren. Voor veel vrouwen was tijdsgebrek een grote belemmering om meer in activiteiten te gaan participeren. Daarnaast bleek ook ziekte en het niet goed beheersen

van de Nederlandse taal een beletsel te zijn. Geen van de respondenten gaf in dit onderzoek aan dat de man een barrière vormde.

Wat niet in het onderzoek van Gruijter e.a. (2007) naar voren is gekomen, maar wat voor sommige respondenten wel een belangrijke rol blijkt te spelen bij het niet toenemen van de activiteitenparticipatie, is het niet hebben van de financiële middelen. Daarnaast bleek het niet weten waar activiteiten georganiseerd worden voor één respondent de reden om niet te participeren in activiteiten.

Uit de analyse van het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie blijkt dat bij twee respondenten de mate van activiteitenparticipatie in tijd en aantal is toegenomen. De toename in tijd kan mede verklaard worden door het groter worden van de potentiële actieruimte. Dat is een gevolg van de toename van de 'motility' en doordat de tijd-ruimte kenmerken van het huishouden in mindere mate een belemmering vormen. De toename van de mate van activiteitenparticipatie in aantal kan verklaard worden uit het feit dat deelname aan de fietscursus leidt tot contacten met andere activiteiten. Wellicht speelt de gezinssituatie ook een rol in het toenemen van het aantal activiteiten in tijd en aantal. De respondenten waarbij dit het geval is, zijn namelijk alle alleenstaande moeder. Opvallend is dat driekwart van de respondenten die nu nog bezig zijn met de fietscursus, in de toekomst meer willen gaan participeren in activiteiten. De wil om in activiteiten te participeren is er wel. Maar ook deze respondenten hebben te maken met tijdsbeperkingen waardoor extra activiteitenparticipatie lastig is.

Het niet toenemen van de activiteitenparticipatie na het afronden van de fietscursus kan verklaard worden uit het feit dat bij de meeste respondenten de potentiële actieruimte na afronding van de fietscursus niet is toegenomen. Dit is bij de meeste respondenten een gevolg van het niet toenemen van de 'motility' en het niet afnemen van tijd die besteed wordt aan al bestaande activiteitenparticipatie en huishouden en gezin gerelateerde activiteiten.

5.2 Aanbevelingen fietseducatie

In deze paragraaf worden aanbevelingen gedaan ter verbetering van de fietseducatie. Daarnaast wordt een aantal aanbevelingen gedaan ter vergroting van de activiteitenparticipatie onder allochtone vrouwen.

Op de openbare weg fietsen blijkt voor aantal respondenten een barrière te vormen, waardoor ze niet langer van de fiets gebruikmaken. Voor degenen die de fietscursus coördineren en/of organiseren is het een aanbeveling om een vervolgfietscursus aan te bieden waarbij gezamenlijk op de openbare weg gefietst wordt. Dit gebeurt nu al in Stadsdeel Oost in Amsterdam (Gemeente Amsterdam, 2011). Een andere aanbeveling is 'Fietsvriendinnen' structureel aan te bieden als vervolg op de fietseducatie. Verder kan er gedacht worden aan het toevoegen van fietslessen aan de basisfietscursus, waarin samen het fietsen op de openbare weg wordt geoefend en dit ook te toetsen in het 'fietsexamen' aan het einde van de cursus.

Daarnaast is het een aanbeveling om de cursisten te wijzen op andere activiteiten die in het stadsdeel of in de stad georganiseerd worden en die met de fiets kunnen worden bereikt. Eén respondent nam namelijk niet deel aan activiteiten, omdat ze niet wist waar de activiteiten georganiseerd worden. Een dergelijk oriëntatie op de diverse mogelijkheden van activiteiten kan ook worden aangeboden in de vorm van een cursus „horizon verruiming’

Voor sommige respondenten bleek het niet hebben van financiële middelen om een fiets te kopen een barrière te zijn om gebruik te maken van de fiets. Een suggestie is om bijvoorbeeld via het stadsdeel of de gemeente te wijzen op financiële regelingen (bijvoorbeeld bijzondere bijstand) of de respondenten te wijzen op locaties waar goedkope fietsen worden aangeboden.

De gemeente Rotterdam heeft momenteel de intentie om mensen waarvan de fiets gestolen een vervangend exemplaar aan te bieden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de vele fietsen die van straat gehaald, omdat ze verkeerd geparkeerd stonden (Algemeen Dagblad, 2011). Dit zou ook toegepast kunnen worden op de cursisten die geen financiële middelen hebben om een fiets te kopen.

Ook kan de gemeente inzetten op programma's waarbij een fiets „verdiend’ kan worden als iemand al een aantal keer als vrijwilliger helpt bij de fietslessen. Hiermee kunnen meerdere doelen worden bereikt:

- deelnemers die de cursus afgerond hebben en weinig financiële middelen hebben, kunnen toch toegang krijgen tot een fiets;
- doordat zij iedere week helpen bij de lessen worden ze direct na de lessen blijvend gemotiveerd om daadwerkelijk te fietsen;
- er zijn nieuwe vrijwilligers/assistenten voor de lessen
- de assistenten kunnen zich goed inleven in de deelnemers en in combinatie met een ervaren docent vormen zij een ideaal team van docenten/begeleiders.

Daarnaast dienen de organisaties die de positie van de allochtone vrouwen/gezinnen willen verbeteren, bewust gemaakt te worden dat fietsbezit een belemmering voor veel respondenten is en een fiets kopen niet zo gemakkelijk is. Zo kan er in samenwerking met deze organisaties ingezet worden op regelingen waarbij personen met weinig financiële middelen toegang tot een fiets kunnen krijgen.

5.3 Aanbevelingen vervolgonderzoek

In deze paragraaf worden aanbevelingen voor vervolg onderzoek gegeven.

Tijdens de interviews bleken diepgaande gesprekken niet mogelijk te zijn, omdat het niet goed beheersen van de Nederlandse taal bij de respondenten een barrière vormde en de respondenten een interview van 10 à 15 minuten al lang vonden. Het gevolg was dat niet al-

tijd alle relevante gegevens in het interview naar voren zijn gekomen. Een aanbeveling is om bij een vervolgonderzoek een tolk in te schakelen.

Gezien de korte duur van dit onderzoek was het niet mogelijk om een voor- en name-ting te houden. Een aanbeveling voor een vervolgonderzoek is dan ook om een voor- en nameting te houden. Dan kan beter achterhaald worden of de activiteitenparticipatie is toegenomen. Verder dienen de activiteiten waaraan deelgenomen wordt door de respondenten in minder grove categorieën te worden ingedeeld. Op die manier kan beter worden bepaald in welke activiteiten de respondenten participeren en of de participatie in deze activiteiten is toegenomen na het afronden van de fietscursus.

Een andere aanbeveling is om een vervolgonderzoek te doen in twee verschillende steden van verschillende omvang. Wellicht is het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie in een kleinere stad anders, omdat in deze steden de openbaar vervoer voorzieningen vaak minder goed zijn dan in een grote stad als Amsterdam.

Uit de conclusie blijkt dat activiteitenparticipatie na het afronding is toegenomen door een combinatie van een toename de „motility” en door een afname in de tijd die er besteed wordt aan de zorg van de kinderen. Daarnaast is het opvallend dat de activiteitenparticipatie in tijd en aantal is toegenomen bij alleenstaande moeders. Aanbeveling is om twee bevindingen verder te onderzoeken. Wellicht is het zo dat fietseducatie het meeste effect heeft op de activiteitenparticipatie nadat de kinderen naar school zijn gegaan en/of bij alleenstaande moeders.

Ook is het interessant om de afgeleide effecten, zoals het toenemen van het aantal sociale contacten door de deelname aan fietseducatie in een vervolgonderzoek nader te onderzoeken. Wanneer ook uit het vervolgonderzoek blijkt dat fietseducatie ervoor zorgt dat er meer sociale contacten worden gelegd, kan dit de integratie van allochtonen bevorderen.

5.4 Reflectie

In deze paragraaf wordt een reflectie op het onderzoek gegeven.

Dit onderzoek moet als indicatief gezien worden omdat er een beperkt aantal interviews zijn afgenomen onder respondenten met een afgeronde fietscursus. Vervolgonderzoek is dan ook noodzakelijk om algemene uitspraken te kunnen doen over algemene effecten van fietseducatie op de activiteitenparticipatie. Ten tweede moet dit onderzoek als indicatief worden gezien, omdat de vrouwen ex post gevraagd zijn naar de tijd die besteed werd aan huishouden en gezin gerelateerde activiteiten en activiteitenparticipatie voor afronding van de fietseducatie. Hierbij moest er vertrouwd worden op het inschattingsvermogen van de respondenten.

Hoewel het hier om een verkennend onderzoek gaat, had een groter aantal respondenten met een afgeronde fietscursus waarschijnlijk meer resultaat opgeleverd. Achteraf hadden er alleen respondenten meegenomen moeten worden die de fietseducatie al hadden afgerond. Tijdens de analyse bleken de respondenten met een niet afgeronde fietscursus

niet zo veel bij te dragen aan het onderzoek. Er konden alleen uitspraken gedaan worden over de verwachtingen en niet over de daadwerkelijke „motility”, potentiële actieruimte en mate van activiteitenparticipatie. De tijd die is besteed aan het houden van de interviews met de respondenten met een nog niet afgeronde cursus, had beter besteed kunnen worden aan het benaderen van extra respondenten die de cursus wel hebben afgerond.

Wellicht is het effect van fietseducatie op de activiteitenparticipatie in een kleinere stad anders, omdat in deze steden de openbaar vervoer voorzieningen vaak minder goed zijn dan in een grote stad als Amsterdam. Achteraf gezien was het daarom beter geweest om onderzoek te doen in twee steden van verschillende omvang en met verschil in openbaar vervoer voorzieningen. Zodat er algemenere uitspraken gedaan hadden kunnen worden over de effecten van fietseducatie in Nederland. Nu blijft het vooral op Amsterdam gericht.

In de definitie van activiteitenparticipatie had het aantal bezoeken aan familie en kennissen meegenomen moeten worden. In het begin van dit onderzoek is deze categorie bewust niet meegenomen, omdat dit niet gezien werd als activiteitenparticipatie, aangezien het niet veel extra sociale contacten oplevert en daardoor de sociale uitsluiting niet vermindert. Naar deze activiteiten is dan ook niet specifiek gevraagd in de interviews. Toch bleek een aantal respondenten de fiets juist alleen te gebruiken om op bezoek te gaan bij familie en/of kennissen. De fiets kan ervoor zorgen dat de familie en kennissen beter worden bereikt, waardoor ze meer contact hebben met deze mensen en zich daardoor sociaal minder uitgesloten voelen.

Achteraf gezien hadden ook de activiteiten, waarin door de respondenten geparticipeerd wordt, in specifiekere categorieën gedeeld moeten worden. Nu is het beeld hiervan te algemeen. Wanneer er specifiek op was ingegaan hadden er wellicht uitspraken gedaan kunnen worden over op wat voor activiteiten fietseducatie bijvoorbeeld effect heeft.

De verschillen in „motility”, potentiële actieruimte en de mate van activiteitenparticipatie voor en na het afronden van de fietscursus hadden systematischer gevraagd moeten worden tijdens de interviews. Zo was het gemakkelijker geweest om de verschillen te analyseren. Daarnaast had er in de interviews dieper op de verschillen in de potentiële actieruimte voor en na het afronden van de fietseducatie ingegaan moeten worden. Nu was niet altijd duidelijk of er een verschil bestond tussen voor en na het afronden van de fietscursus.

Toch heeft het onderzoek een aantal interessante inzichten gegeven. Deze inzichten kunnen als basis voor vervolgonderzoek gebruikt worden.

6 Literatuur

Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, Volume 50, pp. 179-211.

Algemeen Dagblad (2011) *Fiets gestolen? Dan gratis andere!* Beschikbaar op: <http://statline.cbs.nl/statweb/?LA=nl>. Geraadpleegd op: 29-07-2011.

Billiet, J.B. (1990) *Methoden van sociaal wetenschappelijk onderzoek*. Leuven: Acco

Broek, A. van den en Keuzenkamp, S. (2008) *Het dagelijks leven van allochtone stedelingen*. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau (SCP).

Brug, J., Assema, P. van, Lechner, L. (2007) *Gezondheidsvoorlichting en gedragsverandering. Een planmatige aanpak*. Assen: Van Gorcum.

Burchardt, T., Le Grand, J., Piauchaud, D., (1999) Social exclusion in Britain 1991–95. *Social Policy and Administration*, volume 33, issue 3, pp. 227–244.

Cebollada, A. (2008). Mobility and labour market exclusion in the Barcelona Metropolitan, *Journal of transport geography*, volume 17, issue 3, pp. 226- 233.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2000) Standaarddefinitie allochtonen. *Index*, nummer 10, pp. 24-25.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2005) *Enquête onderzoek onder allochtonen. Problemen oplossen*. Voorburg: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

Centraal Bureau voor de Statistiek (2011a) *CBS Statline*. Beschikbaar op: <http://statline.cbs.nl/statweb/?LA=nl>. Geraadpleegd op: 16-03-2011.

Centrum voor Gender Studies (2011) *Over het centrum voor de Gender Studies van de faculteit der letteren. Rijksuniversiteit Groningen*. Beschikbaar op: <http://www.rug.nl/let/onderzoek/onderzoekcentra/centrumGenderStudies/index>. Geraadpleegd op: 04-04-2011

Church, A., Frost, M., Sullivan, K. (2000) Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, volume 7, issue 3, pp. 195–205.

Crane, R. (2007) Is there a quiet revolution in women's travel? Revisiting the gender gap in commuting. *Journal of the American Planning Association*, Volume 73, issue 3. pp. 298-316.

Dagevos, J. en Dagevos, H. (2008) *Minderheden meer gewicht. Over overgewicht bij Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen en het belang van integratiefactoren*. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau (SCP).

Department for Transport (2000) *Social exclusion and the provision and availability of public transport*. Londen: Department for Transport.

Dijst, M. (1995) *Het elliptisch leven; actieruimte als integrale maat voor bereik en mobiliteit – modelontwikkeling met als voorbeeld tweeverdieners met kinderen in Houten en Utrecht*. Utrecht/Delft : KNAG/ universiteit Delft.

Dijst, M., Rietveld, P. en Steg, L. (2002) Behoeften, mogelijkheden en gedragskeuzen met betrekking tot het verplaatsingsgedrag: een multidisciplinair perspectief. In: Dijst, M. en Wee, van B., *Verkeer en Vervoer in hoofdlijnen*. Bussum: Coutinho

Dijst, M. (2006) *Stilstaan bij beweging; over veranderende relaties tussen steden en mobiliteit* (oratie). Utrecht: Universiteit Utrecht.

Fietsberaad (2011) *Fietsles geeft allochtone vrouw meer zelfvertrouwen*. Beschikbaar op <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?repository=Fietsles%20geeft%20allochtone%20vrouwen%20meer%20zelfvertrouwen>. Geraadpleegd op: 13-01-2011.

Fox, M. B. (1983) Working Women and Travel: The Access of Women to Work and Community Facilities, *Journal of the American Planning Association*, volume 49, issue 2, pp. 156 – 170.

Gaffron, P., Hine, J.P., Mitchell, F. (2001) *The role of transport on social exclusion in urban Scotland, literature review*. Edinburgh: Scottish Executive Central Research Unit.

Gemeente Amsterdam (2007) *Vervoer: Kiezen voor de fietser. Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010*. Gemeente Amsterdam: Dienst infrastructuur, verkeer en vervoer.

Gemeente Amsterdam (2011) *Fietsvriendinnen-club. Samen op de fiets*. 27 mei 2011. Gemeente Amsterdam: Stadsdeel Oost. Beschikbaar op: http://www.oost.amsterdam.nl/actueel/nieuws/vrije_tijd_en_sport/2011/mei/fietsvriendinnen/ Geraadpleegd op: 15-06-2011.

Gruijter, M. de, Boonstra, N., Pels, T., Distelbrink, M. (2007) *Allochtone vrouwen doen mee! Eerste generatie allochtone vrouwen in Rotterdam en hun perspectief op activering*. In opdracht van Sociaal Platform Rotterdam. Utrecht: Verwey- Jonker instituut.

Hägerstrand (1970) What about people in regional science. *Papers of the regional science association*, volume 24, pp. 7- 21.

Hamilton, K. (2001) *Gender and transport in developed countries*. Background Paper for the Expert Workshop Gender Perspectives for Earth Summit 2002: Energy, Transport, Information for Decision-Making. Berlin, 10 - 12 January 2001.

Hamilton, K. Jenkins, L. Hodgson, F. and Turner, J. (2005) Promoting Gender Equality in Transport. *Working Paper Series No. 34* Equal Opportunities Commission. Manchester: Equal Opportunities Commission.

Harms, L. (2006), *Anders onderweg. De mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken*. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau (SCP).

Harms, L. (2008) *Overwegend onderweg. De leefsituatie en mobiliteit van Nederlanders*. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau (SCP).

Heinen (2009) *Fietsgebruik slim stimuleren*. Beschikbaar op:
<http://www.verkeerskunde.nl/integrale-artikelen/fietsgebruik-slim-stimuleren.16473.lynkx>. Geradpleegd op: 04-01-2011.

Hersch, J. en Stratton L.S. (1994) Housework, wages, and the division of housework time for employed spouses. *American Economic Review*, volume 84, issue 2, pp. 120–125.

Hine, J., Mitchell, F. (2001) *The role of transport in social exclusion in urban Scotland*. Edinburgh: Scottish Executive Central Research Unit.

Hine, J., Mitchell, F. (2003) *Transport Disadvantage and Social Exclusion; exclusionary mechanisms in transport in urban Scotland*. Ashgate: Aldershot.

Hochbaum, G.M. (1958). *Public participation in medical screening programs: A sociopsychological study*. PHS publication no. 572. Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office.

Kaufman, V. (2002) *Re-thinking mobility: Contemporary Sociology*. Aldershot; Ashgate.

Kaufman, V., Bergman, M.M. en Joye, D. (2004) Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban en Regional Research*, Volume, 28, issue 4, pp. 745-756.

Kenyon, S., Lyons, G. en J. Rafferty (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promotion inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography volume 10, issue 3*, pp. 207-219.

Keuzenkamp, S. en Merens, A. (2006) *Sociale atlas van vrouwen uit etnische minderheden*. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau (SCP).

KIM (2008) *Blijvend anders onderweg. Mobiliteit allochtonen nader bekeken*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteit.

Kloof, A., van der (2009) Mobiliteitsarmoede. *Verkeer in beeld*, nummer 5.

Landelijk steunpunt fiets (2011) *Het fietsvriendinnenpakket*. Beschikbaar op: <http://www.steunpuntfiets.nl/Fietsvriendinnen.html>. Geraadpleegd op: 23-05-2011.

Lucas, K. (2004) *Running on Empty: Transport, Social Exclusion and Environmental Justice*. Bristol: The Policy Press.

Mauch, M. en Taylor, B.D. (1997) Gender Race and Travel Behaviour: Analysis of Household-Serving travel and commuting in San Francisco Bay Area. *Transportation research record*, volume 1607, pp. 147- 153.

Martens, K., M. Ten Holder, Thijssen, J. (2011). Vervoersarmoede bestaat: mindervaliden en minderbedeelden ervaren belemmering in mobiliteit. *Verkeerskunde*, volume 62, issue 2, pp. 34-38.

OCW (2007) Meer kansen voor vrouwen. Den Haag: Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.

Moudon, A. V., Lee C., Cheadle A.D., Collier C.W., Johnson, D., Schmid, T.L. en Weather, R.D. (2005) Cycling and the built environment, a US perspective, *Transportation Research Part D*, volume 10, issue 3 , pp. 245-261.

Parkin, J., Wardman, M., en Page, M. (2008) Estimation of the determinants of bicycle mode share for the journey to work using census data. *Transportation*, volume 35, issue 1, pp. 93-109.

Policy Department Structural and Cohesion Policies (2006) *Women and transport*. Brussels, European Parliament.

Preston, J., en Rajé, F. (2007) Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, volume 17, issue 3, pp.151-160.

Rajé, F. (2004) *Transport, Demand Management and Social Inclusion. The Need for Ethnic Perspectives* . Ashgate: Aldershot.

Rivera, R. L. K. (2007) Culture, gender, transport: contentious planning issues. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, no. 76, pp. 1-20.

Rosenstock, I. M. (1974). Historical origins of the health belief model. *Health Education Monographs*, volume 2, pp. 328-335.

Saunders, M., Lewis P., Thornhill, A.(2008) *Methoden en Technieken van onderzoek*. Vierde druk. Amsterdam: Pearson Education Benelux.

Turner, T, en Niemeier (1997) Travel to work and household responsibility: new evidence. *Transportation*, volume 24, issue 4, pp. 397-419.

Transgen (2007) *Gender Mainstreaming European Transport Research and Policies*. Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices. Copenhagen: University Copenhagen.

Volkskrant (2010) *Fietsles voor een gezond gewicht*. Beschikbaar op: http://www.vkblog.nl/bericht/320773/Fietsles_voor_een_gezond_gewicht. Geraadpleegd op: 16-03-2011.

Verkeer en Waterstaat en Fietsberaad (2009) *Cycling in the Netherlands*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Utrecht: Fietsberaad.

Vrouw en Vaart (2011) *Over Vrouw en Vaart*. Beschikbaar op: <http://www.vrouwenvaart.nl/over-vrouw-en-vaart/>. Geraadpleegd op: 11-05-2011.

Bijlagen

1 Lijst met onderwerpen interviews

Introductie

- Laatste jaar studie aan universiteit
- Onderzoek naar effect fietscursussen op aantal activiteiten waaraan deelgenomen wordt
- Goed als ik hier een aantal vragen over stel?
- Opname op cassette --> voor betere verwerking?
- Interview is vertrouwelijk, naam wordt niet vermeld
- (Mogelijk) gebruik uitkomsten onderzoek om fietscursussen te verbeteren en meer geld voor cursussen te krijgen

Mobiliteit

Fiets

Kan fietsen in verkeer? Vertellen -->voelt zich veilig, verkeersregels? Redenen?

Bezit fiets Vertellen -->Waarom (niet), toekomst ?

Fiets bruikbaar (niet kapot)?

Gebruik van fiets Vertellen -->hoe vaak, waarvoor, redenen (geen) gebruik ?

Fiets repareren (waar of hoe?)

Auto

Rijbewijs?

Auto in gezin?

Gebruik auto? Vertellen -->hoe vaak, waarvoor, redenen (geen) gebruik

Openbaar vervoer

Weet hoe openbaar vervoer werkt?

Gebruik openbaar vervoer? Vertellen --> hoe vaak, waarvoor, redenen (geen) gebruik?

Vaardigheden

Kent weg in buurt? Vertellen -->weet waar activiteiten/faciliteiten zijn (buurthuis, school supermarkt dokter) en er te komen met verschillende vervoermiddelen?

Kan zich verstaanbaar maken en begrijpt anderen? vertellen -->over ervaringen

Activiteitenparticipatie

Lid club of vereniging of volgt cursus ? (sportvereniging? Cursus Nederlands of andere cursus? Buurtvereniging?) Vertellen -->wat voor vereniging of cursus redenen (geen) lidmaatschap, hoe vaak deelname activiteiten, redenen (geen) deelname activiteiten (bijv. mobiliteitsbeperkingen, geen tijd), met fiets erheen (hoe vaak, waarom (niet)), na fietscursus wel lid of volgen van meer cursussen en met fiets (redenen)?

Deelname activiteiten? (zonder lidmaatschap bijv. eenmalige activiteit buurthuis) Vertellen -> wat voor activiteiten, hoe vaak, redenen (geen) deelname activiteiten (bijv. mobiliteitsbeperkingen, geen tijd), met welk vervoermiddel erheen (hoe vaak en waarom (niet) met fiets), na fietscursus meer deelname aan activiteiten en met fiets (redenen)?

Indien kinderen: helpen bij activiteiten op school? Vertellen--> Hoe vaak, redenen (geen) deelname (bijv. mobiliteitsbeperkingen, geen tijd), met welk vervoermiddel (hoe vaak, Waarom (niet) met fiets?, na fietscursus wel helpen en met fiets? (redenen)

Wil deelnemen aan activiteiten maar neemt niet deel? (Vertellen, wat voor activiteiten, redenen niet deelname (bijv. geen tijd, geen vervoersmogelijkheden)

Huishouden en gezin gerelateerde activiteiten

Indien kinderen: Kinderen naar school of kinderdagverblijf of peuterspeelzaal? vertellen --> hoe vaak, redenen, halen brengen (hoe vaak, welk vervoermiddel (redenen) toekomst op de fiets (redenen)?, hoeveel tijd)?

Indien kinderen: Activiteiten kinderen (bijv. zwemles, sport, muziekles, club)? Vertellen --> Hoe vaak, redenen, halen brengen (hoe vaak, met welk vervoermiddel (redenen) toekomst op de fiets (redenen)?, hoeveel tijd)?

Indien kinderen: Zorg kinderen Vertellen--> hoeveel tijd per dag?

Boodschappen? Vertellen --> hoe vaak, hoeveel tijd per keer (reis en boodschappen doen), welk vervoermiddel (redenen) toekomst op fiets??

Huishoudelijke taken (bijv. koken schoonmaken, stofzuigen) vertellen --> Hoeveel tijd per week?

Persoonlijke situatie

Geboorteland? (Indien in Nederland geboren: geboorteland vader, moeder)

Geboorteland? (leeftijd)

Welk jaar naar Nederland gekomen?

Baan? Vertellen --> wat voor baan, hoeveel uur per week (veranderd sinds fietscursus?)

Baan man? Vertellen --> wat voor baan, hoeveel uur per week (veranderd sinds fietscursus?)

Opleiding?

Gezinssituatie? (Alleenstaand, alleenstaand met kinderen, met partner/echtgenoot, met partner en kinderen) Indien kinderen: hoeveel en leeftijd kinderen?

Gezondheid? (veranderd sinds fietscursus?)

Als allerlaatste vraag:

Waarom bent u naar u op fietscursus gegaan?

2 Voorbeeld uitwerking interview

Interview Turkse vrouw uit 1970

Locatie: Sporthal Zeeburg

Datum en tijd: 22 april 2011 9.45 uur (duur +/- 20 min)

IV: Kunt u al fietsen?

R1: Ik nooit fietsen tot hier komen. Eerder ik kan nooit fietsen.

IV: Je kon eerst niet fietsen?

R1:Nee nooit, tot hier komen.

IV: Maar nu gaat het fietsen goed?

R1: Ja niet helemaal goed maar wel.

IV: Kon al een aardig rondje rijden toch?

R1: Ja ja, maar ik ben niet helemaal goed maar wel.

IV: En buiten?

R1: Buiten ook ja, in de park, maar in de straat ik ben beetje bang.

IV: Ok in de straat.

R1: In de straat ja, maar in de park wel.

IV: Dus alleen fietsen doet u nog niet? Buiten, zonder de lessen?

R1:Nee nee.

IV: Eerst diploma halen?

R1: Eerst de diploma ja. Ik heb nog geen fiets moet ik eerst kopen.

IV: Nog geen fiets heeft u zei u?

R1: Thuis? Nee ik heb niet.

IV: Maar die gaat u wel kopen na de lessen?

R1:Jaja na de lessen ja.

IV: Gelijk?

R1: ik wil graag kopen ja misschien de Koninginnedag is veel goedkoper.

IV: Ja goed idee.

R1 :Anders fietsen te duur.

IV: Ja, maar op Koninginnedag zijn er veel goedkopere fietsen.

R1: Jaja... moet ik eerst heel veel oefenen dan daarna.

IV: Gaat u dan in uw eentje in oefenen in het park of?

R1: Ja park, ja park is beter in de straat beetje eng, ja ,heel veel auto's of zoiets, heel druk.

IV: Maar u kent nu wel de verkeersregels?

R1: Jaja weetje ja, ik heb geen rijbewijs.

IV: Nee oké geen rijbewijs.

R1: Ik heb hier veel geleerd ja.

IV: Want u had de theorie al gehaald?

R1: Jaja ik vond uh leuk van de theorie omdat je ik uh eerste jaar, ehm even kijken ehm kan helemaal niet uh van de regels nu een beetje.

IV: oh oké ja

IV: Weet u als u fiets kapot is waar u hem kan laten repareren?

R1: De fietsenstelling.

IV: Ja de fietsenmaker ja maar die weet u te vinden?

R1: Ja in de straat denk ik ja.

IV: Maar dat lukt wel?

R1: Ja vlakbij heel veel ja.

IV: Ja heel veel oké

IV Heeft u een man?

R1: Ja

IV: Heeft u een auto?

R1: Jaja wij hebben een auto.

IV: U heeft een auto in het gezin ja, oké. M

R1: Maar mijn man heeft rijbewijs, ik heb geen rijbewijs.

IV: Oh oké.

R1: Wij hebben een auto.

IV: En als u naar dingen toe gaat, gaat u dan bijvoorbeeld met de tram of met de bus of lopend.

R1: Als het vlakbij is, ik vind lopen leuk. Maar als het ver is (lacht) met de auto met mijn man.

IV: Oh oké en met het openbaar vervoer, met de bus?

R1: Soms wel ja in de dag als ik heb afspraak of andere ding.

IV: Maar niet zo vaak of wel met de bus?

R1: Niet vaak, soms.

IV: Het meest gaat lopend of niet?

R1: Als het vlakbij is, ja ik vind lopen leuk. oké. Maar als ver is bijvoorbeeld in de Noord of in de centrum zoiets.

IV: oh oké.

R1: Maar als duurt uh half uurtje of uurtje, ik vind lopen leuk.

IV: Nou, dat is best ver.

R1: Ja ja

IV: En weet u goed de weg in de buurt, weet u hoe u overal moet komen?

R1: Gewoon in straat of eh?

IV: Ja bijvoorbeeld of hoe bij de supermarkt moet komen of bij de dokter?

R1: Jaja ik ben al twintig jaar hier.

IV: Ohw.

R1: ja ik ken heel veel ja.

IV: En weet u straks ook op de fiets hoe u bij dingen moet komen?

R1 :Jaja.

IV: En met de tram en de bus gaat ook goed?

R1: Ja. Maar uh nu wij mogen alleen in de park denk ik in de straat niet.

IV: Nee

IV: Ehm wat doet u allemaal? Werkt u bijvoorbeeld?

R1: Werk niet, ja, ik ben huisvrouw.

IV: Oké en wat doet u nog meer behalve de fietslessen? Doet u nog iets van sport of?

R1: Ik vind zwemmen leuk ja.

IV: Maar doet u dat elke week?

R1:niet elke week maar in de maand een keer zoiets.

IV: Een keer per maand?

R1; Ja

IV: En?

R1: Ik vind leuk zwemmen. Ja

IV: Ja? En hoe gaat u naar het zwemmen toe? Lopend?

R1:Lopen ja duurt uh 15 of 20 minuten zoiets.

IV: En als u straks kunt fietsen gaat u dan op de fiets naar het zwemmen?

R1: Jaja maar moet ik eerst diploma halen.

IV: Doet u nog meer behalve zwemmen?

R1: Ik heb uh school Ik ben bezig met een inburgeringscursus en ik heb mijn kinderen ik heb 4.

IV: Oh oké inburgeringscursus en hoe gaat u naar de inburgeringscursus? Ook lopend?

R1: Ja lopend

IV: En hoe vaak is dat in de week

R1: Drie keer

IV: Drie keer in de week?

R1:Ja maandag, dinsdag en uh donderdag

IV: En hoelang duurt het per keer?

R1: Les of? tot juli ja.

IV: Nee bijvoorbeeld hoe laat begint het en hoe laat is het afgelopen?

R1: 9 tot 12

IV:9 tot 12 oké en als u gaat zwemmen hoelang doet u dat dan?

R1: 1 uurtje, anderhalf.

IV: De inburgeringscursus is in juli afgelopen zei u?

R1: Juli ja

IV: En dan moet u examen doen?

R1: Ja over een maand

IV: Spannend

R1: Ja spannend

IV: Hoeveel kinderen heeft u ?

R1: Ik heb vier kinderen

IV: En hoe oud zijn ze?

R1: Oudste is 19, tweede 16, derde 13 jongste is 6 jaar.

IV: Helpt u bij de kinderen op school? Bij de jongste bijvoorbeeld?

R1: Jaja breng naar school

IV: U brengt der naar school?

R1: Ja elke dag ja

IV: En is de school ver weg

R1: Duurt uh 15 min

IV: Lopend?

R1: Ja met lopen ja

IV: U gaat altijd lopen?

R1: Ja altijd ja

IV: En gaat u dat straks op de fiets doen denkt u?

R1: Ja ik vind leuk

IV: Maar gaat u uw kind straks op de fiets naar school brengen?

R1: Jaja, Als goed fietsen is dan daarna

IV: U gaat dan met haar op de fiets?

R1: Duurt korter he

IV: Ja duurt inderdaad korter

R1: Maar moet eerst oefenen en daarna.

IV: En als er dingen zijn op school, ze gaan bijvoorbeeld naar Artis of het Tropenmuseum, helpt u dan?

R1: jaja soms wel als er tijd is. Ik het leuk, gezellig ja.

IV: en hoe vaak is dat, dat u helpt?

R1: Niet niet altijd, soms heb ik les. Als ik tijd heb dan ik helpen. Dan ik wil helpen, maar niet zo vaak.

IV: Hoe vaak?

R1: misschien 1 in de jaar of 2 keer

IV: 1 of 2 keer in het jaar?

R1: als er tijd is, maar ik vind leuk ja, als ik ben vrij dan helpen, met Artis of in de feest zoiets ja.

IV: Zitten uw kinderen op zwemles, of andere een sport of muziekles of?

R1: alleen voetballen, ja

IV: de oudste?

R1: uh dit jaar niet vorig jaar wel.

IV: De jongste doet niks?

R1: alleen buiten, op zwemmen ja

IV: moet u der ook nog naar zwemmen brengen?

R1: niet de jongste, de derde

IV: de derde oké die zit op zwemmen?

R1: gewoon vrij zwemmen ja.

IV: jaja ok, uhm het huishouden kost dat veel tijd

R1: (lacht) uh ik heb les tot 12 uur. Van 13 tot 15 moet ik huishouden doen.

IV: en koken?

R1: schoonmaken koken ja ik doe alles

IV: elke dag? Van een tot drie ongeveer?

R1: ja ja elke dag ja, koken schoonmaken, boodschappen. alles. Ik doe alles ja. Ik heb vier jongens he

IV: Oh Oké vier jongens

R1: en man vijf

(wordt onderbroken door fietsdocent gaan nu naar buiten met fietsles, daarna verder met interview)

om 9.45 hervatting interview

IV: ehm even kijken wat we allemaal al hadden gehad.

IV: ehm in welk jaar bent u geboren?

R1: in Turkije, ik kom uit Turkije

IV: en hoe oud bent u?

R1: 41

IV: en wanneer bent u naar Nederland gekomen?

R1: (lacht) twintig jaar geleden, ik ben al twintig jaar hier.

IV: boodschappen doen? hoe doet u dat?

R1: met mijn man met de auto Als klein boodschappen doen ik doe zelf. Als grote boodschap is met mijn man met de auto

IV: een keer per week?

R1: ja

IV: en kleine boodschappen doet u lopend?

R1: ja lopend (lacht) ik woon vlakbij ah, is 5 min , dichtbij

IV: als u met een man boodschappen gaat doen gaat u dan ook naar de ah of naar een andere winkel

R1: Albert Heijn, Alles

IV: maar omdat het makkelijk is, zwaar is gaat met de auto?

R1: jaja auto is beter ja

IV: gaat u straks als u kunt fietsen boodschappen doen op de fiets?

R1: als er goed gefiets, ja kan. Ik vind fietsen heel leuk ja, daarom ben ik hier (lacht).

IV: oh oké

R1: Ik vond heel leuk ja in de straat vind ik beetje eng, maar uh in de trottoir ik vind erg leuk.

IV: net heeft u op straat gefietst?

R1: ja ja

IV: nog wel een beetje eng?

R1: ja maar ik vond uh leuk, heel veel auto's daarom.

IV: dit is eng?

R1: ja ben ik een beetje bang ja.

IV: gaat u volgende week examen doen

R1: nee vorige klaar ik heb examen gedaan vorige week

IV: en u heeft het al gehaald

R1: ja

IV: oh ja theorie-examen ja.

D: Praktijk eigenlijk ook,

R1: oh ok praktijk volgende week toch?

D: want het is nu al bekend dat ze dat gaat halen

IV: Oh dan kunt straks zelf gaan fietsen

D: En fiets koken he

R1: Ja op Koninginnedag

IV: Heeft een opleiding gedaan? Basisschool, middelbare school uh?

R1: ja alleen basisschool in Turkije.

IV: heeft uw man een baan.

R1: Ja hij is chauffeur

IV: chauffeur?

R1: ja van grote uh.

IV: vrachtauto?

R1: ja vrachtauto ja

IV: en doet hij dat elke dag?

R1: ja

IV: is fulltime?

R1: ja is fulltime ja.

IV: doet hij dat al lang?

R1: Ja bijna 15 jaar ja.

IV: en u had geen baan he

R1: nee ik ben huisvrouw ja.

IV: en vroeger heeft u ook niet gewerkt?

R1: nee nee helemaal nooit Alleen mijn man is makkelijk

IV: wilt u niet werken?

R1: ik heb kinderen, ik heb heel druk, na de kinderen misschien werk, maar nu ik heb geen tijd. Ik heb les, school.

IV: Gaat u na de fietslessen nog iets anders doen?

R1: ja ik gevraagd ja voor aerobics

IV: ja wilt u dat hier gaan doen?

R1: ja ja

IV: na de fietslessen?

R1: misschien ja, als er tijd is. Of Fitness

IV: als u tijd heeft?

R1: jaja maar ik vind zwemmen nog leuker.

IV: Maar dat deed u al toch? Één keer per maand ofzo?

R1: ja zoiets, ik wil graag elke week, maar ik heb geen tijd

IV: ehm kost het zorgen voor uw kinderen veel tijd?

R1: ja ja jawel

IV: maar de oudsten kinderen, die helpen al wel in huis?

R1: jaja

IV: alleen de jongste moet die moet u nog veel helpen

R1: jaja alleen jongste, andere ook wel maar de jongste nog klein, nog meer aandacht he

IV: ja,

IV: ok nou dat was het , heel erg bedankt en heel veel succes met de fietslessen

R1: bedankt.

Geboortejaar:1970

Geboorteland : Turkije

Gezinssituatie: getrouwd, 4 kinderen van 19, 16, 13 en 6 jaar. ()

In **1981** naar **Nederland** gekomen

Baan: heeft geen baan

Baan man: Man is vrachtchauffeur fulltime, al bijna 15 jaar

Opleiding vrouw: Basisschool in Turkije

Wanneer Fietscursus?: einde fietscursus. Gaat volgende week examen halen.

Voorbeeld uitwerking interview

Interview Turkse vrouw uit 1970

Locatie: Sporthal Zeeburg

Datum en tijd: 22 april 2011 9.45 uur (duur +/- 20 min)

IV: Kunt u al fietsen?

R1: Ik nooit fietsen tot hier komen. Eerder ik kan nooit fietsen.

IV: Je kon eerst niet fietsen?

R1:Nee nooit, tot hier komen.

IV: Maar nu gaat het fietsen goed?

R1: Ja niet helemaal goed maar wel.

IV: Kon al een aardig rondje rijden toch?

R1: Ja ja, maar ik ben niet helemaal goed maar wel.

IV: En buiten?

R1: Buiten ook ja, in de park, maar in de straat ik ben beetje bang.

IV: Ok in de straat.

R1: In de straat ja, maar in de park wel.

IV: Dus alleen fietsen doet u nog niet? Buiten, zonder de lessen?

R1:Nee nee.

IV: Eerst diploma halen?

R1: Eerst de diploma ja. Ik heb nog geen fiets moet ik eerst kopen.

IV: Nog geen fiets heeft u zei u?

R1: Thuis? Nee ik heb niet.

IV: Maar die gaat u wel kopen na de lessen?

R1:Jaja na de lessen ja.

IV: Gelijk?

R1: ik wil graag kopen ja misschien de Koninginnedag is veel goedkoper.

IV: Ja goed idee.

R1 :Anders fietsen te duur.

IV: Ja, maar op Koninginnedag zijn er veel goedkopere fietsen.

R1: Jaja... moet ik eerst heel veel oefenen dan daarna.

IV: Gaat u dan in uw eentje in oefenen in het park of?

R1: Ja park, ja park is beter in de straat beetje eng, ja ,heel veel auto's of zoiets, heel druk.

IV: Maar u kent nu wel de verkeersregels?

R1: Jaja weetje ja, ik heb geen rijbewijs.

IV: Nee oké geen rijbewijs.

R1: Ik heb hier veel geleerd ja.

IV: Want u had de theorie al gehaald?

R1: Jaja ik vond uh leuk van de theorie omdat je ik uh eerste jaar, ehm even kijken ehm kan helemaal niet uh van de regels nu een beetje.

IV: oh oké ja

IV: Weet u als u fiets kapot is waar u hem kan laten repareren?

R1: De fietsenstelling.

IV: Ja de fietsenmaker ja maar die weet u te vinden?

R1: Ja in de straat denk ik ja.

IV: Maar dat lukt wel?

R1: Ja vlakbij heel veel ja.

IV: Ja heel veel oké

IV Heeft u een man?

R1: Ja

IV: Heeft u een auto?

R1: Jaja wij hebben een auto.

IV: U heeft een auto in het gezin ja, oké. M

R1: Maar mijn man heeft rijbewijs, ik heb geen rijbewijs.

IV: Oh oké.

R1: Wij hebben een auto.

IV: En als u naar dingen toe gaat, gaat u dan bijvoorbeeld met de tram of met de bus of lopend.

R1: Als het vlakbij is, ik vind lopen leuk. Maar als het ver is (lacht) met de auto met mijn man.

IV: Oh oké en met het openbaar vervoer, met de bus?

R1: Soms wel ja in de dag als ik heb afspraak of andere ding.

IV: Maar niet zo vaak of wel met de bus?

R1: Niet vaak, soms.

IV: Het meest gaat lopend of niet?

R1: Als het vlakbij is, ja ik vind lopen leuk. oké. Maar als ver is bijvoorbeeld in de Noord of in de centrum zoiets.

IV: oh oké.

R1: Maar als duurt uh half uurtje of uurtje, ik vind lopen leuk.

IV: Nou, dat is best ver.

R1: Ja ja

IV: En weet u goed de weg in de buurt, weet u hoe u overal moet komen?

R1: Gewoon in straat of eh?

IV: Ja bijvoorbeeld of hoe bij de supermarkt moet komen of bij de dokter?

R1: Jaja ik ben al twintig jaar hier.

IV: Ohw.

R1: ja ik ken heel veel ja.

IV: En weet u straks ook op de fiets hoe u bij dingen moet komen?

R1 :Jaja.

IV: En met de tram en de bus gaat ook goed?

R1: Ja. Maar uh nu wij mogen alleen in de park denk ik in de straat niet.

IV: Nee

IV: Ehm wat doet u allemaal? Werkt u bijvoorbeeld?

R1: Werk niet, ja, ik ben huisvrouw.

IV: Oké en wat doet u nog meer behalve de fietslessen? Doet u nog iets van sport of?

R1: Ik vind zwemmen leuk ja.

IV: Maar doet u dat elke week?

R1:niet elke week maar in de maand een keer zoiets.

IV: Een keer per maand?

R1; Ja

IV: En?

R1: Ik vind leuk zwemmen. Ja

IV: Ja? En hoe gaat u naar het zwemmen toe? Lopend?

R1:Lopen ja duurt uh 15 of 20 minuten zoiets.

IV: En als u straks kunt fietsen gaat u dan op de fiets naar het zwemmen?

R1: Jaja maar moet ik eerst diploma halen.

IV: Doet u nog meer behalve zwemmen?

R1: Ik heb uh school Ik ben bezig met een inburgeringscursus en ik heb mijn kinderen ik heb 4.

IV: Oh oké inburgeringscursus en hoe gaat u naar de inburgeringscursus? Ook lopend?

R1: Ja lopend

IV: En hoe vaak is dat in de week

R1: Drie keer

IV: Drie keer in de week?

R1:Ja maandag, dinsdag en uh donderdag

IV: En hoelang duurt het per keer?

R1: Les of? tot juli ja.

IV: Nee bijvoorbeeld hoe laat begint het en hoe laat is het afgelopen?

R1: 9 tot 12

IV:9 tot 12 oké en als u gaat zwemmen hoelang doet u dat dan?

R1: 1 uurtje, anderhalf.

IV: De inburgeringscursus is in juli afgelopen zei u?

R1: Juli ja

IV: En dan moet u examen doen?

R1: Ja over een maand

IV: Spannend

R1: Ja spannend

IV: Hoeveel kinderen heeft u ?

R1: Ik heb vier kinderen

IV: En hoe oud zijn ze?

R1: Oudste is 19, tweede 16, derde 13 jongste is 6 jaar.

IV: Helpt u bij de kinderen op school? Bij de jongste bijvoorbeeld?

R1: Jaja breng naar school

IV: U brengt der naar school?

R1: Ja elke dag ja

IV: En is de school ver weg

R1: Duurt uh 15 min

IV: Lopend?

R1: Ja met lopen ja

IV: U gaat altijd lopen?

R1: Ja altijd ja

IV: En gaat u dat straks op de fiets doen denkt u?

R1: Ja ik vind leuk

IV: Maar gaat u uw kind straks op de fiets naar school brengen?

R1: Jaja, Als goed fietsen is dan daarna

IV: U gaat dan met haar op de fiets?

R1: Duurt korter he

IV: Ja duurt inderdaad korter

R1: Maar moet eerst oefenen en daarna.

IV: En als er dingen zijn op school, ze gaan bijvoorbeeld naar Artis of het Tropenmuseum, helpt u dan?

R1: jaja soms wel als er tijd is. Ik het leuk, gezellig ja.

IV: en hoe vaak is dat, dat u helpt?

R1: Niet niet altijd, soms heb ik les. Als ik tijd heb dan ik helpen. Dan ik wil helpen, maar niet zo vaak.

IV: Hoe vaak?

R1: misschien 1 in de jaar of 2 keer

IV: 1 of 2 keer in het jaar?

R1: als er tijd is, maar ik vind leuk ja, als ik ben vrij dan helpen, met Artis of in de feest zoiets ja.

IV: Zitten uw kinderen op zwemles, of andere een sport of muziekles of?

R1: alleen voetballen, ja

IV: de oudste?

R1: uh dit jaar niet vorig jaar wel.

IV: De jongste doet niks?

R1: alleen buiten, op zwemmen ja

IV: moet u der ook nog naar zwemmen brengen?

R1: niet de jongste, de derde

IV: de derde oké die zit op zwemmen?

R1: gewoon vrij zwemmen ja.

IV: jaja ok, uhm het huishouden kost dat veel tijd

R1: (lacht) uh ik heb les tot 12 uur. Van 13 tot 15 moet ik huishouden doen.

IV: en koken?

R1: schoonmaken koken ja ik doe alles

IV: elke dag? Van een tot drie ongeveer?

R1: ja ja elke dag ja, koken schoonmaken, boodschappen. alles. Ik doe alles ja. Ik heb vier jongens he

IV: Oh Oké vier jongens

R1: en man vijf

(wordt onderbroken door fietsdocent gaan nu naar buiten met fietsles, daarna verder met interview)

om 9.45 hervatting interview

IV: ehm even kijken wat we allemaal al hadden gehad.

IV: ehm in welk jaar bent u geboren?

R1: in Turkije, ik kom uit Turkije

IV: en hoe oud bent u?

R1: 41

IV: en wanneer bent u naar Nederland gekomen?

R1: (lacht) twintig jaar geleden, ik ben al twintig jaar hier.

IV: boodschappen doen? hoe doet u dat?

R1: met mijn man met de auto Als klein boodschappen doen ik doe zelf. Als grote boodschap is met mijn man met de auto

IV: een keer per week?

R1: ja

IV: en kleine boodschappen doet u lopend?

R1: ja lopend (lacht) ik woon vlakbij ah, is 5 min , dichtbij

IV: als u met een man boodschappen gaat doen gaat u dan ook naar de ah of naar een andere winkel

R1: Albert Heijn, Alles

IV: maar omdat het makkelijk is, zwaar is gaat met de auto?

R1: jaja auto is beter ja

IV: gaat u straks als u kunt fietsen boodschappen doen op de fiets?

R1: als er goed gefiets, ja kan. Ik vind fietsen heel leuk ja, daarom ben ik hier (lacht).

IV: oh oké

R1: Ik vond heel leuk ja in de straat vind ik beetje eng, maar uh in de trottoir ik vind erg leuk.

IV: net heeft u op straat gefietst?

R1: ja ja

IV: nog wel een beetje eng?

R1: ja maar ik vond uh leuk, heel veel auto's daarom.

IV: dit is eng?

R1: ja ben ik een beetje bang ja.

IV: gaat u volgende week examen doen

R1: nee vorige klaar ik heb examen gedaan vorige week

IV: en u heeft het al gehaald

R1: ja

IV: oh ja theorie-examen ja.

D: Praktijk eigenlijk ook,

R1: oh ok praktijk volgende week toch?

D: want het is nu al bekend dat ze dat gaat halen

IV: Oh dan kunt straks zelf gaan fietsen

D: En fiets koken he

R1: Ja op Koninginnedag

IV: Heeft een opleiding gedaan? Basisschool, middelbare school uh?

R1: ja alleen basisschool in Turkije.

IV: heeft uw man een baan.

R1: Ja hij is chauffeur

IV: chauffeur?

R1: ja van grote uh.

IV: vrachtauto?

R1: ja vrachtauto ja

IV: en doet hij dat elke dag?

R1: ja

IV: is fulltime?

R1: ja is fulltime ja.

IV: doet hij dat al lang?

R1: Ja bijna 15 jaar ja.

IV: en u had geen baan he

R1: nee ik ben huisvrouw ja.

IV: en vroeger heeft u ook niet gewerkt?

R1: nee nee helemaal nooit Alleen mijn man is makkelijk

IV: wilt u niet werken?

R1: ik heb kinderen, ik heb heel druk, na de kinderen misschien werk, maar nu ik heb geen tijd. Ik heb les, school.

IV: Gaat u na de fietslessen nog iets anders doen?

R1: ja ik gevraagd ja voor aerobics

IV: ja wilt u dat hier gaan doen?

R1: ja ja

IV: na de fietslessen?

R1: misschien ja, als er tijd is. Of Fitness

IV: als u tijd heeft?

R1: jaja maar ik vind zwemmen nog leuker.

IV: Maar dat deed u al toch? Één keer per maand ofzo?

R1: ja zoiets, ik wil graag elke week, maar ik heb geen tijd

IV: ehm kost het zorgen voor uw kinderen veel tijd?

R1: ja ja jawel

IV: maar de oudsten kinderen, die helpen al wel in huis?

R1: jaja

IV: alleen de jongste moet die moet u nog veel helpen

R1: jaja alleen jongste, andere ook wel maar de jongste nog klein, nog meer aandacht he

IV: ja,

IV: ok nou dat was het , heel erg bedankt en heel veel succes met de fietslessen

R1: bedankt.

Geboortejaar:1970

Geboorteland : Turkije

Gezinssituatie: getrouwd, 4 kinderen van 19, 16, 13 en 6 jaar. ()

In **1981** naar **Nederland** gekomen

Baan: heeft geen baan

Baan man: Man is vrachtchauffeur fulltime, al bijna 15 jaar

Opleiding vrouw: Basisschool in Turkije

Wanneer Fietscursus?: einde fietscursus. Gaat volgende week examen halen.