

Niet-westerde migrantenvrouwen pakten zelf de fiets

Angela van der Kloof en Patrick Bek | April 2019

Intro

In de verkeerswereld is er groeiende aandacht voor mobiliteitsarmoede. Onlangs verschenen de rapporten *Mobiliteitsarmoede: Vaag begrip of concreet probleem?*¹ *Risico op vervoersarmoede, een eerste aanzet tot een indicator*², *Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen*³ en de verkenning *Mobiliteitsarmoede verzachten door fietsgebruik*⁴. Naast deze onderzoeken zijn er ook stimuleringsactiviteiten voor de fiets die zich richten op mensen in een situatie van mobiliteitsarmoede. Tour de Force wil *dat alle 35 grote steden een fietsstimuleringsbeleid voor kinderen en vrouwen met een migratieachtergrond ontwikkelen*⁵. En er zijn vele lokale projecten zoals het Rotterdamse project *Fiets Mee*⁶, *Ouder en kind fietslessen op basisscholen*⁷ in Den Haag en de campagne *Heel Gelderland Fietst* met een project gericht op nieuwe fietsers⁸. Eén van de doelgroepen op wie deze activiteiten zich richten zijn vrouwen met een migratieachtergrond, een groep die een hoger dan gemiddeld risico heeft op mobiliteitsarmoede⁹.

Hoewel beleidsmakers en onderzoekers sinds enkele jaren groeiende aandacht voor mobiliteitsarmoede hebben, is het probleem niet nieuw. In de jaren '70 waaide het begrip vanuit de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk over naar Nederland. Sindsdien zoeken beleidsmakers en onderzoekers naar manieren om mobiliteitsarmoede te duiden (zie kadertekst). Mobiliteitsarme doelgroepen kunnen als gevolg van gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden niet volwaardig deelnemen aan 'normale' activiteiten en daardoor ernstige sociale gevolgen ondervinden.¹⁰ In de jaren '70 had verkeerssocioloog Enne de Boer het vooral over de toegankelijkheid van vervoerssystemen. Sindsdien is het blikveld verbreed van (potentiële) toegang tot die systemen, richting de vraag waarom men zich deze potentiële mobiliteit (niet) toe-eigent.

[Kadertekstje] Vervoersarmoede of Mobiliteitsarmoede?

In dit artikel hebben wij, in navolging van KiM, gekozen voor het begrip mobiliteitsarmoede omdat dit begrip recht doet aan de meerdere dimensies die een rol spelen bij deze problematiek. Het gaat niet alleen om een gebrek aan vervoermiddelen, wat de term vervoersarmoede suggereert. Het gaat ook om de mogelijkheid om activiteitenlocaties te kunnen bereiken, waarbij persoonlijke

sociaaleconomische omstandigheden een rol spelen. Dit artikel haalt echter historisch materiaal aan waarin wordt gesproken over vervoersarmoede. In de context van die literatuur houden wij het daarin gebruikte begrip aan, en zullen wij kort toelichten wat dit begrip voor de desbetreffende auteur inhield. Voor een uitvoerige bespreking van deze begrippen zie *Mobiliteitsarmoede: Vaag begrip of concreet probleem?* (KIM 2018)

Motiliteit

Motiliteit is een begrip dat in de literatuur gebruikt wordt wanneer we het hebben over potentiële mobiliteit, de activiteitenlocaties die mensen in potentie kunnen bereiken¹¹. Naast de geografische context is er aandacht voor de sociale context van (groepen) mensen. De motiliteit van een persoon, de potentiële mobiliteit, wordt bepaald door drie elementen. De *toegankelijkheid* van een vervoerssysteem is het eerste element. Het tweede element is *competenties* (kennis en vaardigheden) van potentiële gebruikers ten aanzien van het vervoerssysteem. En het derde element is *toe-eigening*, de mate waarin de potentiële gebruikers zich het vervoerssysteem mentaal eigen gemaakt hebben. Wanneer een van de elementen ontbreekt of minder sterk ontwikkeld is heeft dat een beperkend effect op de actieradius van een persoon en verhoogt dat de kans op mobiliteitsarmoede. Dit *motiliteitsperspectief* helpt ons verder te kijken dan het vervoerssysteem voor het begrijpen en oplossen van mobiliteitsarmoede door de persoonlijke omstandigheden en agency van kwetsbare doelgroepen centraal te stellen. Het motiliteitsperspectief nodigt beleidsmakers en onderzoekers uit om voorbij modaliteiten en verkeersinfrastructuren te kijken. Door de motiliteit van een kwetsbare doelgroep als vertrekpunt te nemen, kan men nagaan op welke mobiliteitsbarrières zij stuiten en waarom zij deze (niet) kunnen beslechten.

Dit artikel kijkt met dit motiliteitsperspectief naar de historische rol die fietsen en fietslessen speelden in het verzachten van mobiliteitsarmoede onder vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond in Nederland. Het historische perspectief heeft een dubbele functie in dit artikel. Enerzijds laat het zien dat mobiliteitsarmoede geen recent fenomeen is en het een langere geschiedenis heeft. Anderzijds legt een langetermijnperspectief patronen bloot die anders wellicht aan de aandacht zouden ontsnappen. Vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond vormen geenszins een homogene doelgroep. De landen en regio's van herkomst zijn legio en de aanleidingen waardoor zij in Nederland wonen zijn ook divers. Bovendien gaat het vaak om zowel de eerste als de tweede generatie. Toch gaat dit artikel uit van deze vrouwen als groep omdat zij doorgaans een lagere motiliteit kennen dan autochtone Nederlandse vrouwen, en zij ontberen vaker de fietsvaardigheden en -kennis die nodig is voor het gebruiken van fietsfaciliteiten in hun omgeving.¹² Dit artikel belicht de ruimtelijke, sociale en persoonlijke barrières die deze vrouwen dagelijks ervoeren en hoe zij deze via fietslessen zelf beslechtten.

“Bereikbaarheids crisis voor auto-lozen” medio jaren '70

In 1976, tijdens een symposium voor Toekomstbeeld der Techniek, waarschuwde verkeerssocioloog Enne de Boer voor een “bereikbaarheids crisis voor auto-lozen.” De naoorlogse schaalvergroting en

suburbanisatie leidden tot toenemende autoafhankelijkheid. In navolging van buitenlandse bereikbaarheidsstudies, wees De Boer op de groeiende mobiliteitsongelijkheid tussen “vervoersrijken” (autobezitters) en “vervoersarmen” (autolozen). In deze studies lag doorgaans de nadruk op de sociale impact van beperkte toegang tot vervoersmogelijkheden zoals automobilititeit en openbaar vervoer. Op basis van onder meer autobezit in Nederland en sociaalgeografische cijfers, schatte De Boer het percentage “vervoersarmen” tussen de 25 en 40 procent.¹³

De Boer typeerde onder andere stads- en buitenwijken als “risicogebieden voor vervoersarmoede”. Binnenlandse migratiepatronen duiden erop dat niet-westerse migranten veelal in deze wijken huisvesting vonden. Terwijl de gezinshereniging van voormalige gastarbeiders op gang kwam in de jaren '70, werd betaalbare huisvesting veelal gevonden in deze woongebieden, vooral nadat hogere middenklassegezinnen wegtrokken richting buitenwijken.¹⁴

Ondertussen werden stadswijken doorgangsgebieden voor *suburban* autoverkeer en bewoners ondervonden daarvan de nadelige gevolgen. Met het wegtrekken van hogere inkomensgroepen uit de stadswijken verdween ook het draagvlak voor het in stand houden van winkel- en werkgelegenheid en allerhande sociale en recreatieve faciliteiten. Voor stadswijkbewoners namen daarmee reisafstanden tot noodzakelijke activiteitenlocaties aanzienlijk toe. De mannelijke broodwinner met auto kon in relatief korte tijd legio activiteitenlocaties bereiken. De mobiliteit van lagere inkomensgroepen, parttime-werkende (huis)vrouwen, mindervaliden, schoolkinderen en ouderen bleef echter achter – zo ook die van niet-westerse migranten, hoewel die niet worden genoemd in deze studies. Zij bereikten activiteitenlocaties te voet, per fiets of met openbaar vervoer – modaliteiten van ondergeschikt belang in het naoorlogse autogerichte verkeersbeleid.¹⁵

De fiets bood uitkomst

De fiets bood voor vrouwen een uitkomst. In vergelijking met mannen, reisden vrouwen doorgaans kortere afstanden en combineerden vrouwen vaker meerdere activiteiten. De fiets werd aangedragen als hét geschikte vervoersmiddel, juist voor vrouwen. Sinds de herwaardering van de fiets in Nederlandse steden medio jaren '70, werden nieuwe fietspaden aangelegd en bestaande paden werden veiliger en comfortabeler. Maar met meer fietsinfrastructuur alleen waren vervoersarme vrouwen niet geholpen. Vrouwen in het Oude Noorden, een Rotterdamse stadswijk, maakten bijvoorbeeld minder gebruik van fietspaden omdat deze veelal langs drukke autowegen lagen, daardoor onveilig geacht werden, en bovendien 's avonds slecht verlicht waren. De gangbare NIROV-bereikbaarheidsnormen, name deze barrières niet in ogenschouw.¹⁶

Aandacht voor vrouwen met migratieachtergrond

Rapporten zoals die van Enne de Boer en Henriëtte van Eys illustreren de groeiende aandacht voor de mobiliteits- en fietsbarrières voor kwetsbare doelgroepen in de jaren '70 en '80. Toch bleven vrouwen met een migratieachtergrond nagenoeg onbesproken. Waar parttime werkende (huis)vrouwen specifiek werden aangehaald, bleven vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond buiten beeld in deze rapporten, terwijl zij veelal woonden in stadswijken, getypeerd als risicogebieden voor

mobiliteitsarmoede. Daarnaast meende Veilig Verkeer Nederland (VVN) dat vooral Turkse en Marokkaanse vrouwen (en hun kinderen) doorgaans geringe verkeerskennis en –vaardigheden hadden in vergelijking met autochtone vrouwen in dezelfde leeftijdsgroep.

In het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid 1984-1985 was één van de maatregelen [313.8] gericht op “verkeersvoorlichting aan gezinnen van buitenlandse migranten”. Gesteund door de Directie Verkeersveiligheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, bracht Veilig Verkeer Nederland (VVN)¹⁷ in 1986 een verkeerscursus uit voor Turkse en Marokkaanse vrouwen. Het lesmateriaal bouwde voort op praktijkervaringen van een fietsleslocatie in Nijmegen.

Over verkeerskennis en –vaardigheden melde de handleiding het volgende: “De Turkse en Marokkaanse vrouwen vormen in ons land een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Zij staan op een betrekkelijk laag niveau wat betreft verkeerskennis, verkeersvaardigheden, verkeersattituden en verkeersgedrag. Bovendien leven ze vaak in een maatschappelijk isolement, kennen ze een geringe mobiliteit en een hoog ongevalsrisico. De educatie zal met name op het zelfbehoud en de eigen redzaamheid van de vrouwen in het verkeer gericht dienen te zijn. [...] De primaire doelstelling van verkeerseducatie aan deze vrouwen zijn: het stimuleren van een zelfstandige, veilige en aan de Nederlandse situatie aangepaste verkeersdeelname; (en) het aanleren van verkeersvaardigheden.”

In 1994 onderzocht MuConsult in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer de mobiliteitspatronen van autochtone Nederlanders en bewoners van Turkse en Surinaamse herkomst in oude stadswijken. Zij concludeerden dat, na correctie voor verschillen in sociaaleconomische positie, de culturele verschillen bij het verplaatsingsgedrag gering waren, op twee uitzonderingen na. Eén van die uitzonderingen was het gebruik van de fiets. Zowel Surinamers als Turken bleken weinig gebruik te maken van de fiets in vergelijking met autochtone Nederlanders. Zij merken daarbij op dat velen niet kunnen fietsen, vooral Turkse vrouwen niet. Het verschil in fietsgebruik werd uitgelegd door laag fietsbezit onder migranten, het niet kunnen fietsen, en een verschil in attitude ten opzichte van de fiets: fietsen werd in veel migrantengezinnen gezien als een niet-gepaste activiteit voor meisjes en vrouwen.¹⁸

Een aanbeveling in het rapport was dat “de gemeenten het relatief lage fietsgebruik van een substantiële minderheid van hun bevolking laten meewegen in het opstellen van gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid.” Er werd ook een suggestie gedaan voor de manier waarop dit gedaan zou kunnen worden: “Een mogelijkheid is ook om de fietsvaardigheid en het fietsbezit onder allochtonen proberen te stimuleren als onderdeel van het fietsbeleid. Nu al worden op wijkniveau cursussen georganiseerd voor het leren fietsen aan allochtone vrouwen. Bekeken kan worden hoe dit zoveel mogelijk omgezet kan worden in daadwerkelijk fietsgebruik.”¹⁹

Organisaties als de Fietsersbond signaleerden ook een lager fietsgebruik onder migranten.²⁰ Toch liet een doelgroepenbeleid op gemeentelijk en landelijk niveau op zich wachten. Begripsvorming over de mobiliteitsbehoeften van migranten(vrouwen) ontbrak en daarmee ook beleidsaandacht om de mobiliteitsbarrières van deze doelgroep te beslechten. Vrouwen met een niet-westerse

migratieachtergrond bleken echter vaak woonachtig in risicogebieden voor mobiliteitsarmoede (bereikbaarheid) en ontbeerden veelal de nodige kennis en vaardigheden (competenties) om volwaardig te kunnen deelnemen aan het verkeer. Rapporten als dat van MuConsult spraken over een lager fietsgebruik (toe-eigening) onder doelgroepen met een migratieachtergrond. Toch zou de fiets voor veel vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond een steeds grotere rol gaan spelen in het vergroten van hun actieradius.

Fietslessen voor vrouwen met een migratieachtergrond

In de verhalenbundel *Land van werk en honing, verhalen van Marokkaanse moeders over hun migratie* (2006) vertelt Halima hoe haar buurvrouw mevrouw Prins haar begin jaren '80 leerde fietsen: "Eerst oefende ik op straat, maar ik werd zo aangestaard dat ik dat niet meer wilde. Ik ben met mijn kinderen naar een weiland gegaan in de buurt, en zo heb ik het geleerd. Met vallen en opstaan. [...] In het begin schaamde ik me nog wel eens als ik slingerde, maar mevrouw Prins zei: 'Daar moet je maling aan hebben!', en dat deed ik. Het was heerlijk."²¹

Vrouwen als Halima zagen dat leren fietsen voor hen essentieel was om hun actieradius te vergroten en zo de sociale kansen voor zichzelf en hun gezin te vergroten. Vrijwilligers en wijkwerkers in buurt-, vrouwen- en (later) asielzoekerscentra herkenden deze potentie ook en zetten verspreid over Nederland en onafhankelijk van elkaar lokale fietslespunten op, doorgaans op verzoek van migrantenvrouwen zelf.

In een *Paspoort*²² aflevering uit 1986 (een tv-programma voor migranten in Nederland) zien we in de uitzending twee Turkse vrouwen met hun fietsdocenten. De interviewer vraagt een van de deelnemers in het Turks naar haar motivatie voor het nemen van fietslessen: [Nederlandse ondertiteling] "Ik benijdde de mensen die konden fietsen. M'n man heeft geen rijbewijs. Hij gaat op de fiets en ik moest maar gaan lopen. Hij moest dan steeds op mij wachten." Achterop de fiets kon zij niet, want haar man beheerste het fietsen daarvoor niet goed genoeg. Daarom besloot ze wekelijks fietsles te nemen voor twintig gulden [voor de cursus van 20 lessen], bestaande uit een uur theorieles en een uur praktijkles. Eén van de andere zeventien deelnemers vertelt dat kunnen fietsen [Nederlandse vertaling] "makkelijk [is] voor alles. Om naar je werk te gaan, om de kinderen van school te halen. Als je je verveelt, kun je in de parken gaan fietsen. Je bent in beweging."

In fietslessen leerden deelnemers niet alleen balanceren op de fiets. Ook maakten zij zich andere vaardigheden en kennis eigen, bijvoorbeeld Nederlandse verkeersregels en het toepassen daarvan in het verkeer. Zij werden geholpen bij de aanschaf van een veilige fiets en het veilig vervoeren van kinderen en boodschappen. Het toepassen van de geleerde kennis en vaardigheden in alledaagse verkeerssituaties bleek een essentiële brug tussen de lessen en het uiteindelijk toe-eigenen van de fiets. Zo schreef onderzoeker Marie-Christine van Dongen over een oud-deelnemer in Tilburg dat zij in het verleden alle afstanden lopend met buggy aflegde, maar nu met fiets, kinderzitje én een fietskar iedere dag fietst.²³

De fietslessen werden doorgaans op initiatief van de deelnemers zelf georganiseerd. Geleidelijk aan zouden oud-deelnemers fietsdocent worden. Leila, één van de fietsdocenten in de fietsles instructiefilm 'Stap voor stap op de fiets'²⁴ vertelt: "Vroeger, ik kon niet fietsen. Ik dacht: fietsen is te laat voor mij." Nadat zij eerst zelf leerde fietsen zette zij zich in voor anderen die het ook wilden leren en werd fietsdocent. Vrouwen als Leila speelden een sleutelrol. Zij werden rolmodellen in hun gemeenschap en zorgden ervoor dat steeds meer vrouwen met een migratieachtergrond de volledige potentie van de fiets toe-eigenden.

Resultaten van de fietslessen

Zoals bij veel lokale initiatieven die van onderop ontstaan ontbreken uitgebreide, officiële evaluaties naar de resultaten van de fietslessen. Van de studies die er wel zijn weten we dat fietslessen een hoge waardering krijgen van de deelnemers. Zo wordt in een rapport (2010) van het Verwey-Jonker Instituut opgemerkt dat geen van de respondenten negatieve aspecten van de fietslessen opnoemden.

Uitspraken van deelnemers laten zien wat het effect is van kunnen fietsen in de dagelijkse levens: "De vrouwen geven aan dat ze meer zelfvertrouwen hebben gekregen, nu ze hebben leren fietsen. Ze zijn minder afhankelijk van hun man, ze kunnen er nu zelf op uit en leren zo de stad beter kennen."

Als we kijken naar het huidige fietsgebruik van vrouwen en meisjes in Nederland, dan zien we dat in 2010 de modal split voor de fiets (aantal verplaatsingen) ruim 26 procent was²⁵. Voor vrouwen met een Nederlandse migratieachtergrond lag dit percentage op bijna 28 procent, voor vrouwen met een westerse migratieachtergrond was dit ruim 26 procent en vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond fietsten gemiddeld bijna 20 procent van hun totale aantal ritten. Vergeleken met een (brom)fietsgebruik van 4% onder migrantenmannen en -vrouwen in Amsterdam, gemeten in 1986-1988 – met de opmerking dat met name vrouwen nauwelijks fietsten²⁶ –, is dat een gemiddelde jaarlijkse groei van 7,25 procent in twintig jaar tijd. Deze groei valt uiteraard niet enkel en alleen toe te schrijven aan de fietslessen, maar het eigen initiatief tot het opzetten en volgen van fietslessen is een belangrijke aanjager geweest voor een significant hoger fietsgebruik en daarmee een hogere motiliteit.

Conclusie

In dit artikel introduceerden we het motiliteitsperspectief dat helpt beter inzicht te verkrijgen in de barrières die mobiliteitsarme doelgroepen ervaren. Aan de hand van een historische casus liet dit artikel zien welke barrières vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond ervoeren en hoe zij deze beslechtten via fietslessen. Hoewel dit een doelgroep was (en is) die doorgaans buiten het zicht van onderzoekers en beleidsmakers viel, alsook geen plaats leek te hebben in het domein verkeer en vervoer, gaven deze vrouwen zelf vorm aan hun motiliteit, ondersteund door buurtnetwerken en – initiatieven. Talloze vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond maakten zich eerst zelf het fietsen eigen, om vervolgens hun kinderen en andere vrouwen op het zadel te helpen. In ruim 20 jaar tijd krikte de groep vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond in Nederland, voor een groot deel op eigen kracht, hun modal split op van minder dan 4 procent naar bijna 20 procent.

Dit resultaat biedt een optimistisch perspectief voor de toekomst. Mobiliteitsarmoede is nog geen verleden tijd is en in talloze wijken in Nederland is grote behoefte aan fietslessen. Een plek waar je fietsvaardigheden leert, wordt geholpen bij de aanschaf van een passende fiets, en waar je ruimte kunt nemen om op eigen tempo het fietsen toe te eigenen.

Noten

-
- ¹ P. Jorritsma, J. Berveling, M. de Haas, P. Bakker, L. Harms, "Mobiliteitsarmoede: Vaag begrip of concreet probleem?," (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), 2018).
- ² A. Kampert, J. Nijenhuis, M. Verhoeven, D. Dahlmans, "Risico op vervoersarmoede: Een eerste aanzet tot een indicator," (CBS, 2018).
- ³ R. van der Bijl, H. van der Steenhoven, "Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen," (G4, 2019).
- ⁴ A. van der Kloof, K. van de Riet, "Mobiliteitsarmoede verzachten door fietsgebruik," (Provincie Noord-Brabant, 2019). Zie: <https://www.mobycon.nl/wp-content/uploads/2018/12/Mobiliteitsarmoede-verzachten-door-fietsgebruik-1.pdf>
- ⁵ "Tour de Force: Gerichtte stimulering van fietsen," Fietsberaad (2019), <https://www.fietsberaad.nl/Tour-de-Force/Doelstellingen/Gerichte-stimulering-van-fietsen>.
- ⁶ "Fietsen maakt hun wereld breder, groter," De Verkeersonderneming (2019), <http://www.verkeersonderneming.nl/nieuws/fietsen-maakt-hun-wereld-breder-groter/>.
- ⁷ K. Broer, "Ouder en kind-fietslessen op de basisschool," Verkeer in Beeld (2018), <https://www.verkeerinbeeld.nl/artikel/190618/ouder-en-kind-fietslessen-op-de-basisschool>
- ⁸ "Heel Gelderland fietst," Provincie Gelderland (n.d.), <https://www.gelderland.nl/Heel-gelderland-fietst>
- ⁹ Zie bijvoorbeeld A. Van der Kloof, J. Bastiaanssen, K. Martens, "Bicycle Lessons, Activity Participation and Empowerment," *Case Studies on Transport Policy* 2 (2014).
- ¹⁰ K. Martens, M. Ten Holder, J. Thijssen "Vervoersarmoede Bestaat," *Verkeerskunde* 2, no. 11 (2011).
- ¹¹ V. Kaufmann, M.M. Bergman, D. Joye, "Motility: Mobility as Capital," *International Journal of Urban and Regional Research* 28, no. 4 (2004).
- ¹² Van der Kloof, "Bicycle Lessons."
- ¹³ E. de Boer, "Mobiel en niet-mobiel: Een verkenning van de sociale betekenis van ons vervoer," in *Stedelijk verkeer en vervoer langs nieuwe banen? Preadviezen voor het symposium, 5 oktober 1976*, ed. J. Overeem (Stichting Toekomstbeeld der Techniek, 1976).
- ¹⁴ Ibid.
- ¹⁵ Ibid.
- ¹⁶ H. van Eys, "Rotterdam, een stad voor iedereen? Een onderzoek naar een rechtvaardiger verdeling van ruimte en voorzieningen voor alle stadsbewoners," (Rotterdam: Dienst Stadsontwikkeling, 1981), 6, 8, 17, 23-24, 39, 41; "Stedelijke Bereikbaarheid: Een voostel tot kwaliteitsverbetering en kostenbesparing in het verkeers- en vervoerssysteem te Rotterdam," in *Stad en Landschap* (Rotterdam1983), 2-7; "Emancipatoire aandachtspunten in stedenbouwkundige plannen," (Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 1986), 1, 10, 20-21, 26-27.
- ¹⁷ *Verkeerscursus voor Turkse en Marokkaanse vrouwen: Handleiding*, (Veilig Verkeer Nederland, 1986).
- ¹⁸ "Mobiliteit van allochtonen: Verslag van een voorstudie," (Utrecht: MuConsult, 1994). MuConsult berekende in de studie uit 1995 dat de kans op fietsbezit onder respondenten van autochtone Nederlands herkomst 71% was. Dit was voor respondenten van Surinaamse afkomst 38% en van Turkse afkomst 14%.
- ¹⁹ Ibid.
- ²⁰ n.d., "Oudere allochtonen fietsen nauwelijks, jongeren wel," *Algemeen Dagblad*, June 8 1999, 2.
- ²¹ H. Ajarai, M. van Heemstra, *Land van werk en honing: Verhalen van Marokkaanse moeders over hun migratie* (Bulaaq, 2006).
- ²² "Turkse vrouwen leren fietsen," Paspoort (1980), <https://www.youtube.com/watch?v=SdKqluKKNms>

²³ M.C. van Dongen, "Resultaten beknopt onderzoek naar sport voor buitenlandse vrouwen in de gemeente Tilburg," (Verwey-Jonker Instituut, 2010).

²⁴ A. van der Kloof, "Stap voor stap op de fiets, instructievideo voor docenten fietsles," (Centrum Buitenlandse Vrouwen Tilburg, 2002).

²⁵ "Personenmobiliteit in Nederland," CBS 2018,

<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83499NED/table?ts=1554410961428>.

²⁶ Beck, "Inventarisatie mogelijk fietsgebruik in Amsterdam (1991)," in *Mobiliteit van allochtonen: Verslag van een voorstudie* (MuConsult, 1994).