

**DE MOBILITEIT VAN ALLOCHTONE BEVOLKINGSGROEPEN IN STEDELIJKE  
GEBIEDEN**

Peter Jorritsma, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

[peter.jorritsma@minvenw.nl](mailto:peter.jorritsma@minvenw.nl)

Lucas Harms, Sociaal en Cultureel Planbureau,

[l.harms@scp.nl](mailto:l.harms@scp.nl)

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,

23 en 24 november 2006, Amsterdam

## Inhoudsopgave

	<b>pagina</b>
Samenvatting	3
1. Inleiding	4
2. Recent onderzoek	6
3. Data	6
4. De mobiliteit belicht	7
4.1 <i>Mobiliteit en mate van uithuizigheid</i>	7
4.2 <i>Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets</i>	9
5. De mobiliteit verklaard	10
5.1 <i>Verschillende verklaringen voor verschillen in mobiliteit</i>	10
5.2 <i>Mate van uithuizigheid</i>	11
5.3 <i>Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets</i>	13
6. Conclusies	17
7. Implicaties	18
Referenties	20

## Samenvatting

### *De mobiliteit van allochtone bevolkingsgroepen in stedelijke gebieden*

Allochtonen fietsen nooit, rijden vaak in dure auto's of zijn juist massaal aanwezig in de tram of in de bus. Dergelijke stereotype beelden zijn voor Nederland nooit grootschalig op hun waarheidsgehalte getoetst. In 2004 en 2005 is een groot onderzoek gedaan naar de leefsituatie van allochtone stedelingen (LAS). Op gezamenlijk initiatief van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) en Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer (RWS-AVV) is hierin uitgebreid gekeken naar de mobiliteit van Turkse, Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse bevolkingsgroepen.

Recentelijk is een rapport verschenen waarin op basis van de verzamelde gegevens een beeld is geschetst van de mobiliteit van allochtonen (Harms 2006). Deze paper biedt een samenvatting van de belangrijkste resultaten uit dit rapport. Daarbij is gekeken naar de mate van uithuizigheid, de aantallen verplaatsingen, de afgelegde afstanden, de gebruikte vervoermiddelen en de motieven voor het onderweg zijn, alsmede het bezit van auto, fiets, rijbewijs en openbaar vervoerabonnementen. Er is onderzocht in hoeverre de mobiliteit verschilt tussen allochtone bevolkingsgroepen onderling, en tussen allochtonen en autochtonen. Daarnaast is geanalyseerd of de gevonden verschillen ook blijven bestaan indien rekening wordt gehouden met de verschillen tussen allochtonen en autochtonen naar sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken. Uit het onderzoek blijkt dat allochtonen minder vaak onderweg zijn dan autochtonen en dat ze in ongeveer dezelfde tijd minder kilometers afleggen. In vergelijking met autochtonen wordt door allochtonen minder vaak gebruik gemaakt van de auto en de fiets en juist vaker van het openbaar vervoer. De verschillen in autogebruik kunnen grotendeels verklaard worden door sociale en ruimtelijke kenmerken van de onderscheiden groepen. Dit geldt echter niet voor de Turken: zij zijn bij gelijke sociale en ruimtelijke kenmerken vaker onderweg per auto dan autochtonen. Het openbaar vervoer wordt vooral relatief vaak gebruikt door Marokkaanse, Surinamers en Antilliaanse vrouwen. De fiets wordt door geen van de allochtonen veel gebruikt. Zelfs bij gelijkblijvende overige omstandigheden blijft het fietsgebruik onder allochtonen ver achter bij dat van autochtonen. Vooral allochtone vrouwen, tweede generatie Turken en Marokkanen fietsen minder. Mogelijke verklaringen hiervoor zijn de lage status die de fiets voor allochtonen heeft, het gevaar voor een ongeluk dat zij verbinden aan het fietsen, en cultuurspecifieke factoren, zoals het niet kunnen en ook niet mogen fietsen vanwege bijvoorbeeld geloofsovertuiging.

## 1. Inleiding

“*De fiets is een levensgevaarlijk vervoermiddel, er één bezitten doet bovendien afbreuk aan je status*”. Dat is een van de vooroordelen die leven onder Turken in de Haagse Schilderswijk, aldus een artikel in *Trouw* van 17 juni 2004.

Het krantenartikel wekt de suggestie dat het fietsbezit onder met name Turken veel lager zal liggen dan onder autochtone stadsbewoners. Een rit door dezelfde Schilderswijk werkt enigszins bevestigend op deze suggestie: er staan bijna nergens fietsen op straat, in portieken of bij stallingen, en het aantal fietsers is op de vingers van één hand te tellen.

Klopt het dat niet-westerse allochtonen<sup>1</sup> zo weinig fietsen? Hoe uithuizig zijn allochtonen überhaupt, hoe vaak zijn ze onderweg, over welke afstanden, hoe vaak maken ze daarbij gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets, en hoe verschilt dit van autochtone Nederlanders?

Tot op heden was het niet mogelijk om dergelijke vragen te beantwoorden, omdat in de ons ter beschikking staande databestanden (OVG, MON, TBO) geen informatie aanwezig is over deze groepen. Echter in 2004 - 2005 is er op initiatief van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) een grootschalig onderzoek uitgevoerd waarin diverse aspecten van de leefsituatie (waaronder mobiliteit) van Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen zijn geïnterviewd. Aan de hand van de verzamelde gegevens is het mogelijk om een betrouwbare beschrijving te geven van de mobiliteit van allochtone bevolkingsgroepen, te kijken in hoeverre er onderlinge verschillen zijn tussen de groepen en die te vergelijken met de autochtone bevolking.

De legitimatie van een studie naar de mobiliteit van allochtonen is het goeddeels ontbreken van eerder onderzoek op dit terrein, in ieder geval in Nederland. Nooit eerder werd er op deze schaal voor zowel Turken, Marokkanen, Surinamers als Antillianen voor zoveel diverse aspecten van mobiliteit informatie verzameld. Maatschappelijk en beleidsmatig is het onderwerp vooral interessant vanwege de invloed die de mobiliteit van allochtonen uitoefent op de verkeersstromen in stedelijke gebieden en daarbinnen met name de vier grote steden.

Als de mobiliteit van allochtonen daadwerkelijk aanzienlijk anders is dan die van autochtonen, heeft dat wellicht verregaande consequenties voor de bruikbaarheid van

---

<sup>1</sup> Strikt genomen is het beter om de Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen aan te duiden als ‘niet-westerse’ allochtonen. De andere groepen niet-westerse allochtonen zoals de Irakezen, Afghanen, Iraniërs en Somaliërs die qua omvang veel kleiner zijn, blijven in dit rapport buiten beeld. Ook over de westerse allochtonen zoals de Duitsers en de Belgen is geen informatie opgenomen. Voor het gemak zijn de vier geselecteerde groepen niet-westerse allochtonen die het onderwerp zijn van dit rapport steeds aangeduid als ‘allochtonen’.

bestaande verkeersmodellen en prognoses, omdat deze bijna zonder uitzondering zijn gebaseerd op het mobiliteitsgedrag van de autochtone bevolking. Het is niet ondenkbaar dat dit in de huidige situatie tot verkeerde beleidskeuzes leidt omdat die gebaseerd zijn op onvolledige of zelfs foutieve informatie. Ook het integratiebeleid kan baat hebben bij informatie over de mobiliteit van allochtonen. Mobiliteit vormt immers een belangrijke voorwaarde voor maatschappelijke participatie en ontplooiing. Zo spreekt de *Nota Mobiliteit* over mobiliteit als een "...verworvenheid, die mensen de kans biedt zich te ontplooiën en ontspannen" (V&W 2004, 16). Niet-mobiel zijn vermindert de ruimtelijke en temporele bewegingsvrijheid, waarmee het de mogelijkheden om deel te nemen aan maatschappelijke activiteiten beperkt, en wellicht ook afbreuk doet aan de mate waarin men zich thuis voelt in de Nederlandse samenleving<sup>2</sup>. In buitenlandse literatuur over dit onderwerp is in dit verband gewezen op *mobilitatsarmoede*, een vorm van achterstand die sociale uitsluiting in de hand zou werken (zie o.a. Lucas et al. 2001; Wilson en Douma 2005).

Recentelijk is een rapport verschenen waarin op basis van de nieuw verzamelde gegevens een beeld is geschetst van de mobiliteit van allochtonen (Harms 2006). Deze paper biedt een samenvatting van de belangrijkste bevindingen uit dit rapport.

Eerst wordt kort ingegaan op eerder onderzoek naar de mobiliteit van allochtonen en op de kenmerken en achtergronden van de gebruikte gegevens. Vervolgens wordt een beschrijving gegeven van het mobiliteitsgedrag van allochtonen en autochtonen. Naast de mate van uithuizigheid wordt daarbij onder andere aandacht besteed aan de aantallen verplaatsingen, de reisduur, de afgelegde afstanden en de gebruikte vervoerwijzen. Daarna wordt geanalyseerd of de gevonden verschillen in mobiliteit tussen allochtonen en autochtonen ook blijven bestaan indien rekening wordt gehouden met verschillen in sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken van allochtonen en autochtonen. Tenslotte wordt op basis van de resultaten een aantal conclusies getrokken.

---

<sup>2</sup> Illustratief in dit verband is de vanuit het emancipatie- en integratiebeleid geïnitieerde campagne '*This is Nederland? Doe mee!*', waarmee sinds 2005 allochtone vrouwen worden aangespoord om buitenshuis actief te worden (zie o.a. [www.doemee.nl](http://www.doemee.nl))

## 2. Recent onderzoek

Onderzoek naar de mobiliteit van allochtonen is schaars. De belangrijkste studie betreft het inmiddels enigszins verouderde onderzoek van MuConsult (1995) naar de mobiliteit van bewoners van oude stadswijken. Uit het onderzoek bleek dat allochtonen minder vaak verplaatsingen maken dan autochtonen, en bovendien kortere afstanden afleggen. Verder bleken zij relatief vaak gebruik te maken van de auto en het openbaar vervoer, en heel weinig van de fiets. Een deel van de gevonden verschillen tussen allochtonen en autochtonen konden echter worden herleid tot verschillen in leeftijd en sociaal-economische positie, met name de hoogte van het inkomen. Hierop werden echter twee uitzonderingen gemaakt: ten eerste fietsten allochtonen zeer weinig, ook na correctie voor achtergrondkenmerken. Veel allochtonen bleken überhaupt niet te kunnen fietsen, met name allochtone vrouwen. Ten tweede bleken Turken wat meer auto-minded (een meerderheid van hen vond de auto de gemakkelijkste manier van verplaatsen) en de Surinamers wat meer openbaar vervoerminded (bijna de helft vond bus, tram en metro de makkelijkste manier van verplaatsen) (MuConsult 1995, 50). Allochtonen van Marokkaanse en Antilliaanse komaf zijn buiten het onderzoek gebleven en informatie over verschillen tussen eerste en tweede generatie allochtonen waren niet voorhanden.

De gemeente Amsterdam heeft recentelijk een studie verricht naar het vervoermiddelenbezit en mobiliteitsgedrag van allochtone stadsbewoners (Niepoth 2004; O+S 2004). Eén van de meest opmerkelijke conclusies was de geringe geneigdheid tot het fietsen onder allochtone jongeren (O+S 2004, 4-5): terwijl autochtone jongens en meisjes in de leeftijd van 12 tot en met 25 jaar massaal gebruikmaken van de fiets (84% fietst minimaal één keer per maand), geldt dit slechts voor 39% van de Marokkaanse en 43% van de Turkse jongeren, hetgeen zelfs nog minder is dan allochtonen van 26 jaar en ouder. Ook de attitude ten opzichte van de fiets bleek nogal te verschillen ten opzichte van hetgeen autochtonen over de fiets denken: stellingen zoals ‘de fiets past bij mij’ of ‘in mijn kennissenkring wordt veel gefietst’ werden in het onderzoek door allochtone jongeren vaak ontkennend beantwoord.

### 3. Data

Sinds 2005 zijn data beschikbaar over de leefsituatie van Turken, Marokkanen, Antillianen, Surinamers en Nederlanders. In het onderzoek, *Leefsituatie Allochtone Stedelingen (LAS)*<sup>3</sup>, zijn gegevens verzameld over mobiliteit, de vrijetijdsbesteding, de taakverdeling binnen huishoudens, de sociale contacten die mensen hebben, hun veiligheid en gezondheid.

Enquêteurs hebben respondenten thuis, mondeling een vragenlijst afgenomen, desgewenst in het Turks of Arabisch. De dataverzameling is niet landsdekkend uitgevoerd, maar beperkt tot de 50 grootste steden van Nederland. Verreweg het merendeel van de allochtonen woont in die 50 steden (tussen de 75% en 79%), zodat de resultaten van het LAS een hoge dekkingsgraad kennen. Dat geldt echter niet voor de autochtonen uit het onderzoek. Omdat een minderheid van hen in de 50 grootste steden woont (35%), vormen zij per definitie een selecte groep. Bij de interpretatie van de bevindingen dient men hiermee rekening te houden. In totaal hebben bijna 4000 respondenten meegewerkt aan het onderzoek (zie tabel 1). Bijna driekwart van hen heeft ook een dagboekje ingevuld, waarin aanvullend materiaal over de tijdsbesteding en mobiliteitsgedrag is verzameld

**Tabel 1: Steekproefomvang en responspercentage naar bevolkingsgroep**

Bevolkingsgroep	steekproefomvang	responspercentage
Turken	1864	51%
Marokkanen	2022	45%
Surinamers	2009	38%
Antillianen	1746	47%
Autochtonen	1295	50%

### 4. De mobiliteit belicht

#### 4.1 Mobiliteit en mate van uithuizigheid

Op basis van de gegevens blijkt dat allochtonen zich minder vaak verplaatsen dan autochtonen (tabel 2). Met name Turken en Marokkanen zijn minder vaak onderweg. Tussen Surinamers en autochtonen is er evenwel geen significant verschil in aantallen gemaakte verplaatsingen. De reisduur van de autochtone bevolking bedraagt ruim 70 minuten per persoon per dag<sup>4</sup>. Van de allochtone bevolkingsgroepen zijn alleen de Turken significant

<sup>3</sup> Het LAS biedt inzicht in de dagelijkse leefpatronen van allochtonen en autochtonen. Het beeld dat op basis van de gegevens kan worden geschetst over de mobiliteit betreft dus ook de reguliere verplaatsingen zoals het gaan van en naar het werk, de winkel en het koffiehuis. Informatie over vakanties en in het bijzonder het gaan van en naar het land van herkomst (met de auto naar Turkije of Marokko) ontbreekt

<sup>4</sup> Dit komt overeen met de landelijke gemiddelden, zoals bekend uit het *Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON)*.

minder lang onderweg, namelijk: ruim 50 minuten. De grootste verschillen in mobiliteitsgedrag betreffen echter niet de aantallen verplaatsingen of de reisduur, maar de afgelegde afstanden: Turken en Marokkanen leggen per dag gemiddeld 18 kilometer af, Surinamers en Antillianen 24 kilometer en autochtonen 34 kilometer<sup>5</sup>. Opvallend is tenslotte het verschil *tussen* allochtone groepen: er lijkt een scheiding in omvang en reikwijdte van het mobiliteitsgedrag waarneembaar tussen Turken en Marokkanen enerzijds, en Surinamers en Antillianen anderzijds. Turken en Marokkanen zijn minder vaak, minder lang en ook minder ver onderweg dan Surinamers en Antillianen.

**Tabel 2: aantallen verplaatsingen, reisduur en afgelegde afstanden, per persoon per dag (20–65 jaar).**

	Allochtonen				Autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
aantallen verplaatsingen	1,35 **	1,46 **	1,91	1,72 *	2,02
reisduur (min)	51,5 **	57,7	67,7	64,0	71,0
afgelegde afstand (km) <sup>a</sup>	17,5 **	17,8 **	23,4 **	24,7 **	34,4

<sup>a</sup> excl verplaatsingen > 300 km (1,8%)

\* significante verschillen ten opzichte van autochtonen (\*\* 0,01) (\* 0,05)

Bron: SCP (LAS '05)

Een groot deel van de gevonden verschillen in mobiliteitsgedrag kan worden toegeschreven aan personen die überhaupt geen verplaatsingen maken, althans niet op de dag waarover in het onderzoek informatie is verzameld. Ruim 20 procent van de autochtone Nederlanders heeft op de betreffende dag geen verplaatsing gemaakt. Voor allochtonen liggen deze aandelen aanzienlijk hoger. Turken en Marokkanen verplaatsen zich relatief weinig: in respectievelijk 42% en 44% van de gevallen hebben zij geen verplaatsingen gemaakt. Voor Surinamers en Antillianen is dat respectievelijk 28% en 27%. Indien de aantallen verplaatsingen, de reisduur en de afgelegde afstanden worden gecorrigeerd voor de personen die zich niet hebben verplaatst, vallen veel van de eerder gevonden verschillen weg (tabel 3). Alleen wat betreft de afgelegde afstanden blijkt dat allochtone groepen nog altijd aanzienlijk minder mobiel zijn dan autochtonen, per saldo ongeveer een kwart tot eenderde minder. De verschillen *tussen*

<sup>5</sup> Indien in het MON een selectie wordt gemaakt van de 50 grote steden, de leeftijdsgroep 20 tot 65 jaar en de weekdays zondag tot en met donderdag, komen de gemiddelden wat hoger uit op bijna 40 kilometer per persoon per dag.



Turken en Marokkanen enerzijds en Surinamers en Antillianen anderzijds zijn overigens niet meer significant. Deze kunnen dus bijna in het geheel worden toegeschreven aan het feit dat Turken en Marokkanen minder uithuizig zijn dan Surinamers en Antillianen.

**Tabel 3: aantallen verplaatsingen, reisduur en afgelegde afstanden, per persoon per dag, exclusief de personen die geen verplaatsingen hebben gemaakt (20-65 jaar).**

	Allochtonen			Autochtonen	
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
% personen die geen verplaatsing hebben gemaakt	41% **	43% **	28%	26%	22%
aantallen verplaatsingen	2,31	2,56	2,64	2,33	2,58
reisduur (min)	87,9	101,5	93,6	86,4	90,6
afgelegde afstand (km) <sup>a</sup>	30,4 **	31,7 *	32,4 *	33,7	44,0

<sup>a</sup> excl verplaatsingen > 300 km (1,8%)

\* significante verschillen ten opzichte van autochtonen (\*\* 0,01) (\* 0,05)

Bron: SCP (LAS '05)

#### **4.2 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets**

Van welke vervoermiddelen maken allochtonen gebruik en in welke mate wijkt dit af van de manier waarop autochtonen zich verplaatsen? Het meest in het oog springende verschil is dat allochtonen veel minder fietsen dan autochtonen (tabel 4). Waar autochtonen in ruim een kwart van de gevallen gebruik maken van de fiets, is dat bij Turken en Marokkanen in slechts een tiende van alle verplaatsingen het geval. Surinamers en Antillianen fietsen iets vaker, maar nog steeds beduidend minder vaak dan autochtonen: 13% tot 15% van de door hen gemaakte verplaatsingen gaat per fiets. Per saldo zijn autochtonen bijna twee keer zo vaak onderweg per fiets als allochtonen. Het openbaar vervoer wordt juist meer gebruikt door allochtonen, vooral Surinamers en Antillianen maken er veel gebruik van, voor respectievelijk 21% en 25% van de verplaatsingen. Turken (en in mindere mate ook Marokkanen) maken niet significant vaker gebruik van het openbaar vervoer dan autochtonen. Bij het autogebruik is er sprake van een wisselend beeld: Turken maken daar vaker gebruik van (64% van de verplaatsingen) dan autochtonen (55%), Marokkanen (51%), Surinamers (50%) en vooral de Antillianen (43%) juist minder vaak.

**Tabel 4: vervoerwijzegebruik als aandeel van het per persoon per dag gemaakte aantal ritten (20-65 jaar).**

	Allochtonen				Autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
onderweg per auto	64%	51%	50%	43%	55%
onderweg per OV	11%	16%	21%	25%	9%
onderweg per fiets	9%	11%	13%	15%	27%
totaal onderweg	100%	100%	100%	100%	100%

Bron: SCP (LAS '05)

## 5. De mobiliteit verklaard

### 5.1 *Verschillende verklaringen voor verschillen in mobiliteit*

Allochtonen zijn minder vaak onderweg, over minder grote afstanden, waarbij minder vaak gebruik wordt gemaakt van de auto (met uitzondering van de Turken), minder vaak wordt gefietst en vaker per openbaar vervoer wordt gereisd. Omdat mobiliteitsgedrag samenhangt met achtergrondkenmerken, zoals het geslacht, het wel of niet hebben van een betaalde baan en het opleidingsniveau, is het mogelijk dat de verschillen in mobiliteitsgedrag tussen allochtonen en autochtonen in werkelijkheid veel kleiner zijn. Een voorbeeld ter verduidelijking: allochtonen zijn minder vaak onderweg dan autochtonen. Komt dat omdat ze 'allochtoon' zijn, of komt dat bijvoorbeeld doordat zij minder vaak een betaalde baan hebben? Immers, de combinatie van het feit dat mensen zonder een betaalde baan minder verplaatsingen maken én het feit dat het aandeel mensen met een betaalde baan onder allochtonen lager ligt dan onder autochtonen, zou ertoe kunnen bijdragen dat allochtonen gemiddeld minder uithuizig zijn.

Vermoedelijk spelen vooral sociale en ruimtelijke kenmerken van de onderscheiden bevolkingsgroepen een belangrijke verklarende rol voor de verschillen in mobiliteit tussen allochtonen en autochtonen. Ten eerste zijn er sociaal-demografische factoren die van invloed zijn op de mobiliteit, zoals het geslacht, de migratiegeneratie, de leeftijd en de gezinssituatie. Ten tweede zijn er sociaal-economische verschillen tussen allochtonen en autochtonen, zoals het wel of niet hebben van een betaalde baan, het inkomen en het opleidingsniveau. Ten derde zijn er sociaal-culturele verschillen, die kunnen worden gemeten aan de hand van het soort

sociale contacten dat allochtonen onderhouden, de mate waarin moderne, westerse opvattingen worden aangehangen, en de beheersing van de Nederlandse taal. En ten vierde zijn er ruimtelijke verschillen in de leefsituatie van allochtonen en autochtonen, zoals de ligging van de woonplek in het stedelijk gebied en het al dan niet woonachtig zijn in één van de vier grote steden.

Met deze vier sociale en ruimtelijke verklaringen voor verschillen in mobiliteit is in de analyses rekening gehouden. Voor de verschillen die na analyse resteren en die dus niet kunnen worden herleid tot sociale en ruimtelijke kenmerken zullen waar mogelijk andere, aanvullende verklaringen worden gezocht. Voor de meer technische aspecten van de uitgevoerde analyses en de operationalisering van de gebruikte variabelen wordt hier volstaan met een verwijzing naar Harms (2006).

### **5.2 Mate van uithuizigheid**

Eerder is gebleken dat allochtonen minder uithuizig zijn dan autochtonen. Met name onder Turken en Marokkanen zijn er velen die zich gedurende de dag van het onderzoek in het geheel *niet* verplaatst hebben. In hoeverre zijn deze verschillen te herleiden tot achtergrondkenmerken, en in welke mate worden de eerder gevonden resultaten hierdoor vertekend? Dit is onderzocht met behulp van een multivariate logistische regressie analyse.

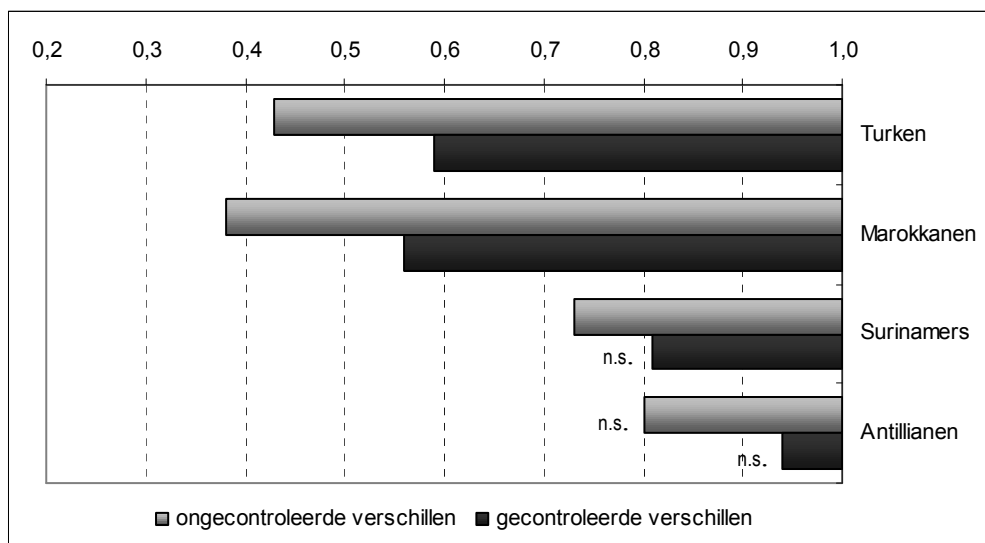
Het principe van een multivariate logistische regressie analyse is dat steeds gekeken wordt naar de kans dat iets gebeurt ten opzichte van de kans dat iets niet gebeurt. In dit geval betreft het de kans dat er een verplaatsing is gemaakt versus de kans dat geen verplaatsing is gemaakt. Om te kijken hoe de kans op uithuizigheid onder bijvoorbeeld Turken zich verhoudt tot de kans op uithuizigheid onder allochtonen, worden de kansen van beide groepen op elkaar gedeeld. Het resultaat is de zogenaamde *odds-ratio* of kansenverhouding. Hoe dichter dit verhoudingsgetal bij 1 ligt, des te kleiner de verschillen tussen Turken en autochtonen in de kans op uithuizigheid. Als de kansenverhouding 1 is, is er geen verschil in de kans op uithuizigheid; naarmate de kans dichter bij 0 ligt, wordt de kans dat Turken minder uithuizig zijn dan autochtonen groter; naarmate de kans groter dan 1 is, is het omgekeerde het geval: Turken zullen in dat geval uithuiziger zijn dan autochtonen.

Uit figuur 1 blijkt dat alle groepen allochtonen minder uithuizig zijn dan autochtonen. Het minst uithuizig zijn Turken en Marokkanen. Surinamers en Antillianen zijn ook minder uithuizig dan autochtonen, maar de verschillen zijn veel minder groot en voor de Antillianen zelfs niet significant.

Als ‘gecontroleerd’ wordt voor achtergrondkenmerken blijkt dat alleen de Turken en Marokkanen significant minder uithuizig zijn dan de autochtonen. Belangrijkste verklarende

variabelen zijn de sekseverschillen (mannen zijn uithuiziger dan vrouwen, met name bij Turken) en de leeftijd (hoe hoger de leeftijd, des te minder uithuizig), de maatschappelijke positie (het hebben van betaalde arbeid vergroot de kans op uithuizigheid, evenals het volgen van onderwijs, terwijl werklozen, huisvrouwen en huismannen juist minder vaak onderweg zijn) en de mate van sociaal-culturele integratie (hoe lager de mate van sociaal-culturele integratie, des te minder uithuizig is men).

**Figuur 1: ongecontroleerde en gecontroleerde<sup>6</sup> verschillen in mate van uithuizigheid, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)<sup>7</sup>, personen 20-65 jaar.**



Bron: SCP (LAS '05)

De conclusie is dat Turken en Marokkanen significant minder uithuizig zijn dan autochtonen, ook indien rekening wordt gehouden met achterliggende kenmerken. Waarschijnlijk liggen culturele factoren hieraan ten grondslag, zoals de beperkte mogelijkheden voor moslima's om zich buitenshuis te begeven zonder toestemming van of zelfs zonder begeleiding van de

<sup>6</sup> Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

<sup>7</sup> Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op de mate van uithuizigheid, naarmate hij dichterbij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep (n.s. = niet significant (0,05)).

echtgenoot (zie bijvoorbeeld Risvanoglu-Bilgin et al., 1986). Een dergelijke seksespecifieke interpretatie wordt ondersteund door de uitkomsten van een afzonderlijke analyse voor mannen en vrouwen, waaruit blijkt dat Turkse mannen (als gecontroleerd wordt voor achtergrondkenmerken) niet minder uithuizig zijn dan autochtone mannen. Dat allochtonen van Turkse afkomst minder uithuizig zijn dan autochtonen, kan dus geheel worden toegeschreven aan de mindere mobiliteit van Turkse vrouwen. Bij de Marokkanen zijn niet alleen de vrouwen, maar ook de mannen minder mobiel dan autochtone stedelingen.

### ***5.3 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets***

In hoeverre kunnen de verschillen in vervoerwijzegebruik worden herleid tot verschillen in de achtergrondvariabelen van allochtonen en autochtonen? Deze vraag wordt achtereenvolgens beantwoord voor het autogebruik, het openbaar vervoergebruik en het fietsgebruik.

#### *Onderweg per auto*

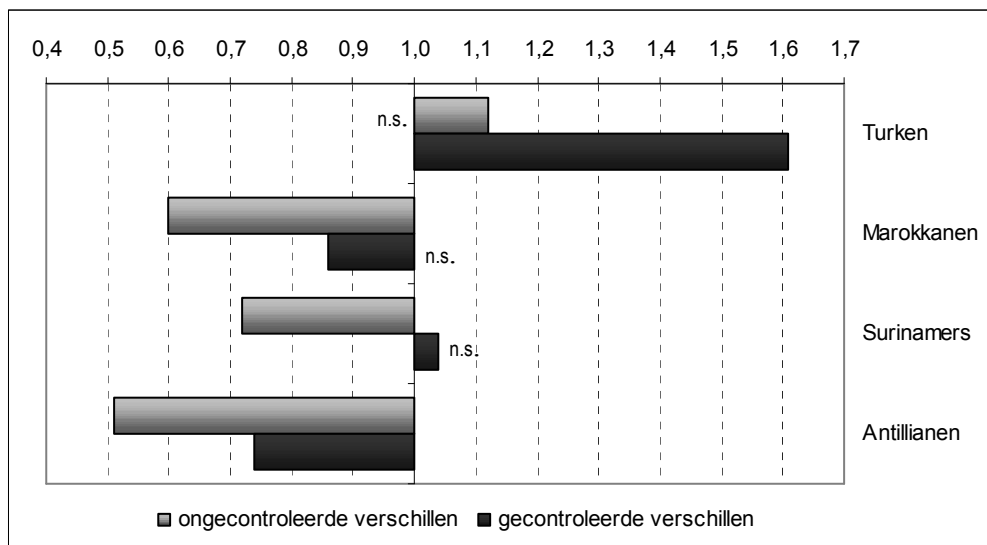
De kans dat allochtonen gebruik maken van de auto is significant kleiner dan de kans dat autochtonen dit doen (figuur 2). Met name Antillianen zijn weinig geneigd tot het maken van een autoverplaatsing. De Turken vormen een uitzondering: van hen maakt juist een groter deel gebruik van de auto, hoewel niet in significante mate.

Indien rekening wordt gehouden met de sociale en ruimtelijke kenmerken, valt een deel van de verschillen in autogebruik weg (figuur 2): Marokkanen en Surinamers blijken dan ongeveer even vaak gebruik te maken van de auto als autochtonen. Antillianen maken bij gelijkblijvende overige omstandigheden wel minder gebruik van de auto, maar het verschil is minder groot dan in de oorspronkelijke, ‘ongecontroleerde’ resultaten. De belangrijkste ‘verklarende’ kenmerken zijn het lage aandeel werkenden onder allochtonen (onder mensen met een betaalde baan ligt het autogebruik veel hoger), het hoge aandeel van de allochtonen dat in dichtbebouwde gebieden woont, alsmede het hoge aandeel woonachtigen in één van de vier grote steden (beide ruimtelijke kenmerken hangen samen met een lager autogebruik). Als wordt gecontroleerd voor de verschillen in sociale en ruimtelijke kenmerken blijkt dat Turken juist verhoudingsgewijs veel gebruik maken van de auto. Een nadere uitsplitsing van de resultaten naar geslacht en generatie laat zien dat het frequenter autogebruik van de Turken vooral voor rekening komt van Turkse vrouwen en Turken van de tweede generatie. Onder Turkse mannen en Turken uit de eerste generatie is de automobilititeit ook groter dan onder

---

autochtonen, maar de verschillen zijn hier minder groot dan bij de vrouwen en tweede generatie Turken. Mogelijke verklaringen voor het veelvuldige autogebruik onder Turken zijn de status die de auto biedt en de onafhankelijkheid en vrijheid, hetgeen kennelijk vooral een rol speelt bij jonge vrouwen van de tweede generatie. Hierbij de wordt de auto gezien als ‘vehikel’ voor emancipatie en integratie; zelf bepalen waar en wanneer men ergens naartoe gaat.

**Figuur 2: ongecontroleerde en gecontroleerde verschillen in autogebruik, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen) personen 20-65 jaar.**



Bron: SCP (LAS '05)

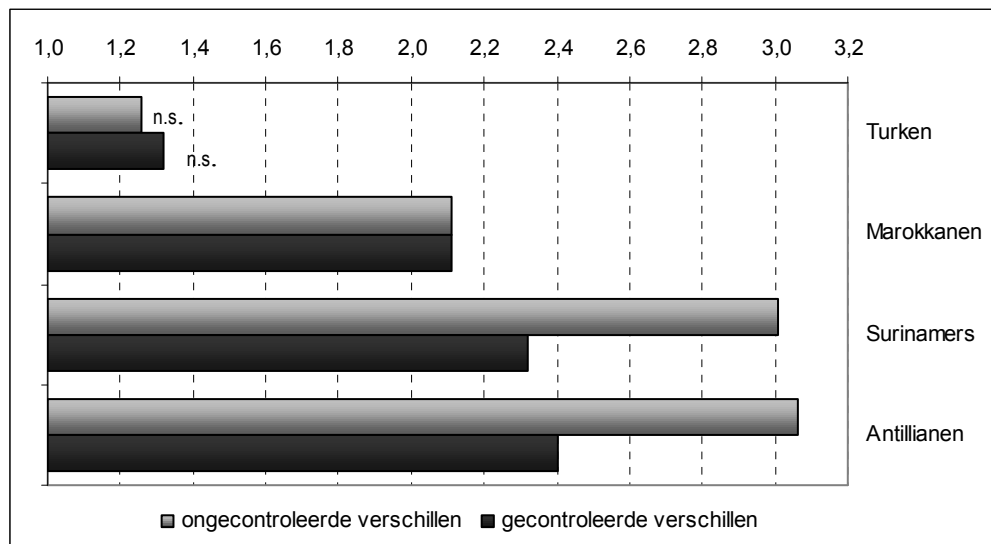
#### *Onderweg per openbaar vervoer*

Ten opzichte van autochtonen wordt het openbaar vervoer vooral veel gebruikt door Surinamers en Antillianen: de kans dat zij een verplaatsing maken per openbaar vervoer is aanzienlijk groter dan de kans dat autochtonen per openbaar vervoer onderweg zijn (figuur 3). Ook Marokkanen maken verhoudingsgewijs veel gebruik van het openbaar vervoer. Opnieuw vormen de Turken een uitzondering: zij zijn ongeveer even vaak onderweg per openbaar vervoer als de autochtone stadsbewoners.

Indien rekening wordt gehouden met de sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken van allochtonen en autochtonen blijkt dat de verschillen tussen Surinamers en Antillianen enerzijds en autochtonen anderzijds weliswaar iets kleiner worden, maar wel significant blijven. Voor Marokkanen en Turken levert de ‘controle’ voor achtergrondkenmerken geen andere resultaten op. Factoren die de verschillen tussen allochtonen en autochtonen enigszins

nuanceren, zijn onder andere het aandeel schoolgaanden en studerenden (die veel vaker gebruik maken van het openbaar vervoer dan gemiddeld) en het aandeel van de allochtonen dat woonachtig is in één van de vier grote steden (waar het openbaar vervoergebruik aanzienlijk hoger ligt dan elders). Indien de resultaten worden uitgesplitst naar geslacht, blijkt dat het frequenter openbaar vervoergebruik geheel voor rekening komt van vrouwen. Onder mannen zijn er geen verschillen in het gebruik van het openbaar vervoer ten opzichte van autochtonen, terwijl vrouwen een grofweg vijf keer zo grote kans hebben om onderweg te zijn per openbaar vervoer.

**Figuur 3: ongecontroleerde en gecontroleerde verschillen in het openbaar vervoergebruik, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen), personen 20-65 jaar.**



Bron: SCP (LAS '05)

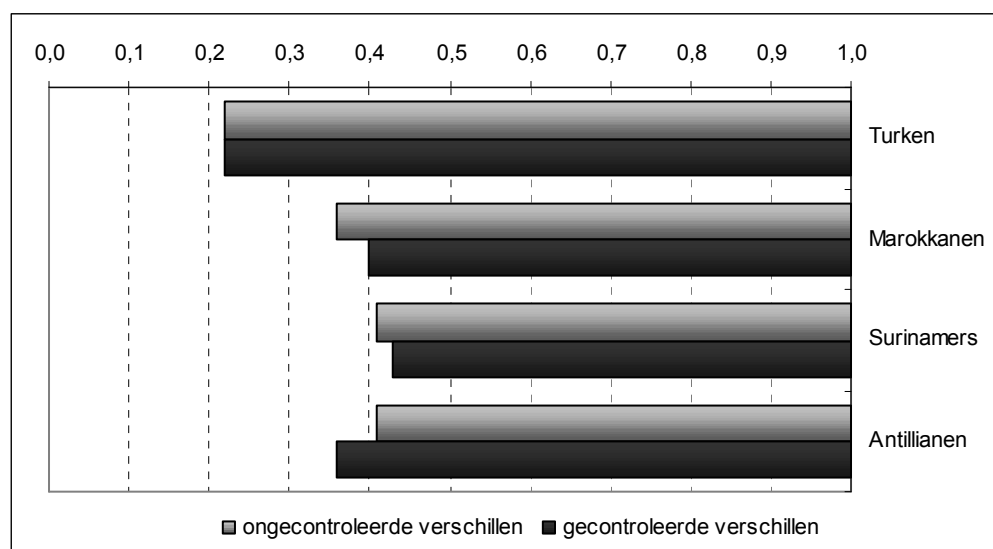
Waarom zijn met name de Surinaamse, Antilliaanse en Marokkaanse vrouwen, ook nadat rekening is gehouden met sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken, vaker onderweg per openbaar vervoer dan autochtonen? De meest voor de hand liggende verklaring is het niet hebben van een eigen auto en of rijbewijs. Allochtone vrouwen hebben vaker geen auto en of rijbewijs dan autochtone vrouwen, waardoor ze eerder gedwongen zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Een dergelijke verklaring blijkt echter niet voldoende: ook als wordt gecontroleerd voor verschillen in auto- en rijbewijsbezit, blijft de conclusie gehandhaafd dat allochtonen meer gebruik maken van het openbaar vervoer dan autochtonen. Uit een inventarisatie naar de redenen voor het openbaar vervoergebruik blijkt dat Surinamers

met name vaker per bus, tram en trein onderweg zijn omdat ze dit ‘gemakkelijk’ en ‘handig’ vinden (Harms 2006).

### *Onderweg per fiets*

De kans dat allochtonen een verplaatsing per fiets maken is fors kleiner dan de kans dat autochtonen dit doen. Met name Turken zijn weinig fietsgeneigd, maar ook Marokkanen, Surinamers en Antillianen fietsen verhoudingsgewijs minder vaak (figuur 4). Wanneer rekening wordt gehouden met sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken worden de verschillen weliswaar iets kleiner, maar blijven niettemin groot. De achtergrondkenmerken die de verschillen in fietsgebruik enigszins (maar dus lang niet helemaal) ‘verklaren’ zijn de leeftijd (hoe ouder de leeftijd, des te minder men fietst), de gezinsomvang (een toename van de gezinsgrootte verkleint de kans op fietsen), het opleidingsniveau (hoe hoger het opleidingsniveau, des te meer wordt er gefietst), het woonachtig zijn in één van de vier grote steden (waar de fiets te kampen heeft met een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk als concurrerend alternatief) alsmede de stedelijke dichtheid (een stijging van de bebouwingsdichtheid vergroot de kans op fietsgebruik).

**Figuur 4: ongecontroleerde en gecontroleerde verschillen in het fietsgebruik, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen), personen 20-65 jaar.**



Bron: SCP (LAS '05)



Een onderscheid naar geslacht wijst uit dat er vooral weinig wordt gefietst door allochtone vrouwen. Bij nader inzien blijken Marokkaanse en Surinaamse mannen zelfs niet significant minder vaak te fietsen dan autochtone mannen. Op Turkse en Antilliaanse mannen is het mindere fietsen wel van toepassing. Verder blijkt dat er vooral minder wordt gefietst door Turken van de tweede generatie. Naar het waarom hiervan kan slechts worden gegist. Zo lijken er aanwijzingen dat de fiets onder allochtone jongeren te kampen heeft met een slecht imago en een lage status: “Fietsen doe je alleen als het niet anders kan, bijvoorbeeld omdat je ‘platzak’ bent” aldus een 21 jarige Turk uit Den Haag (geciteerd in Trouw, 17 juni 2004). Resultaten uit eerder onderzoek in Amsterdam bevestigen een dergelijk beeld: allochtone jongeren zouden minder fietsen dan autochtonen, maar ook minder dan oudere allochtonen. Ook de houding ten opzichte van de fiets zou onder allochtone jongeren uit Amsterdam nogal terughoudend zijn. Uit het SCP onderzoek blijkt verder dat de weinige Turken die wèl fietsen, opvallend vaak als reden opvoeren dat het ‘niet anders kan’, dat ze ‘geen andere keuze’ zouden hebben (Harms 2006). Voor allochtone vrouwen van Turkse en Marokkaanse afkomst is fietsen soms niet mogelijk vanwege geloofsovertuiging: “Fietsen mag niet. En het kan ook niet. Ik mag van mijn geloof geen broek aan. Met een rok fietsen gaat niet”, aldus een Marokkaanse vrouw in het Parool van 22 januari 2004. Overigens wordt het niet kunnen en niet mogen fietsen ook niet altijd als een gemis ervaren. Velen vinden het namelijk een gevaarlijke manier van verplaatsen, waar ze zichzelf maar ook hun kinderen niet aan willen blootstellen (idem).

## **6. Conclusies**

Allochtonen zijn minder vaak onderweg dan autochtonen en leggen in ongeveer dezelfde tijd minder kilometers af. Het minder vaak onderweg zijn wordt in het geheel verklaard door het feit dat met name de Turkse en Marokkaanse vrouwen vaak in het geheel niet buitenshuis komen. Mogelijk spelen traditionele opvattingen over man-vrouw verhoudingen hierbij een rol. Zoals moslima's die zonder toestemming of zonder begeleiding van hun echtgenoot zich niet buitenshuis mogen begeven.

In vergelijking met autochtonen wordt door allochtonen minder vaak gebruik gemaakt van de auto en de fiets, en juist vaker van het openbaar vervoer. De verschillen in autogebruik blijken evenwel grotendeels te kunnen worden verklaard door sociale en ruimtelijke kenmerken van de onderscheiden groepen. Dit geldt echter niet voor de Turken: zij zijn bij gelijke sociale en ruimtelijke kenmerken juist vaker onderweg per auto dan autochtonen. Het openbaar vervoer

wordt vooral relatief vaak gebruikt door Marokkaanse, Surinamers en Antilliaanse vrouwen. De fiets wordt door geen van de allochtonen veel gebruikt. Zelfs bij gelijkblijvende overige omstandigheden blijft het fietsgebruik onder allochtonen ver achter bij dat van autochtonen. Vooral allochtone vrouwen en tweede generatie Turken en Marokkanen fietsen minder. Mogelijke verklaringen hiervoor zijn de lage status die de fiets voor allochtonen heeft, het gevaar voor een ongeluk dat zij verbinden aan het fietsen, en cultuurspecifieke factoren, zoals het niet kunnen en ook niet mogen fietsen vanwege bijvoorbeeld geloofsovertuiging.

## **7. Implicaties**

Is het een probleem dat de mobiliteit van allochtonen anders is dan die van autochtonen? Het betekent in ieder geval dat de bestaande inzichten over de mobiliteit moeten worden aangepast. Op basis van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) worden uitspraken gedaan over het mobiliteitsgedrag van Nederlanders, zonder dat daarbij rekening wordt gehouden met de grote en groeiende groep allochtonen. Dat kan tot een overschatting van de mobiliteit leiden, met name wat betreft het fietsen en dan in het bijzonder in de grote steden. Ook de toekomst behoeft waarschijnlijk enige nuancering. De mobiliteitsprognoses zijn gebaseerd op het gedrag van autochtone Nederlanders. Er is een kans dat de toekomstbeelden vertekend zijn, vooral waar het de stedelijke gebieden betreft.

Betekent het mindere fietsen van allochtonen dat de fietspaden in de grote steden straks leeg zijn, de fietsstallingen niet langer rendabel, en de fietsenrekken overbodig? Uiteraard zal het zo'n vaart niet lopen. Bovendien zijn er ook tegengestelde bewegingen zichtbaar. Zo worden er sinds enige jaren verspreid over het hele land met succes fietslessen voor allochtone vrouwen georganiseerd (zie bijvoorbeeld [www.steunpuntfiets.nl](http://www.steunpuntfiets.nl)). Het is echter de vraag of allochtonen door dergelijke initiatieven alsnog massaal gaan fietsen. Ook na een wat uitgebreider kennismaking blijft fietsen vaak een enge, gevaarlijke en ook 'vreemde', overwegend autochtone bezigheid. Dat niet alleen de eerste maar ook de tweede generatie allochtonen weinig fietsgeneigd zijn, is wat dat betreft tekenend. Hoe dan ook, het staat buiten kijf dat de mobiliteit in de grote steden in de voorbije en nabije jaren steeds meer is en wordt gekleurd door allochtonen. Hoewel het saldo resultaat hiervan vooralsnog enigszins in nevelen is gehuld, zal het openbaar vervoer er vermoedelijk wel bij varen, terwijl de fiets steeds meer een uitzondering wordt, en steeds minder de regel. Tot op zekere hoogte is dat nu reeds zichtbaar in de stadsdelen waar de meeste allochtonen wonen.

De mobiliteit van allochtonen vormt al met al een belangrijk aandachtspunt voor het beleid op het gebied van verkeer en vervoer. Maar het biedt ook kansen voor het integratiebeleid. Met name het bestrijden van ‘mobiliteitsarmoede’ biedt perspectieven: een toename van de mogelijkheden om mobiel te zijn betekent immers een vergroting van de ruimtelijke en temporele bewegingsvrijheid, en daardoor ook meer vrijheid om deel te nemen aan diverse maatschappelijke activiteiten, uiteenlopend van het verrichten van betaalde arbeid tot het onderweg zijn voor vrijetijdsdoeleinden. De dagelijkse leefruimte kan hierdoor worden opgerekt, in het meest extreme geval van een wereld die zich primair afspeelt binnen de vier muren van het thuis-zijn naar een wereld die meerdere straten, meerdere wijken of zelfs meerdere steden beslaat.

## Referenties

- Bovag-RAI, 2006.** Kerncijfers 2006, tweewielers. Amsterdam: Bovag-RAI.
- Harms, L., 2006.** Anders onderweg? De mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Keuzenkamp, S. en A. Merens, 2006.** Sociale atlas van vrouwen uit etnische minderheden. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Lucas, K., T. Grosvenor en R. Simpson, 2001.** Transport, the environment, and social exclusion. York: Joseph Rowntree Foundation.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004. Nota Mobiliteit.** Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- MuConsult, 1995.** Bewoners van oude stadswijken; mobiliteit van allochtonen en autochtonen. Amersfoort: MuConsult.
- Niepoth, H.J., 2004.** De kloof blijft, maar is minder groot; een onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van etnische minderheden. Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 2004, 1399-1418.
- O+S, 2004.** Amsterdam op de fiets! Amsterdam: Gemeente Amsterdam, O+S - Dienst Onderzoek en Statistiek.
- Risvanoglu-Bilgin, S., L. Brouwer en M. Priester, 1986.** Verschillend als de vingers van één hand. Leiden: COMT.
- SCP, WODC en CBS, 2005.** Jaarrapport Integratie 2005. Den Haag/Voorburg: Sociaal en Cultureel Planbureau, Wetenschappelijk Onderzoek en Documentatiecentrum, Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Wilson, S. en F. Douma, 2005.** Transportation needs of foreign-born ethnic sub-populations in rural and urban communities: and environmental justice perspective. Minneapolis: University of Minnesota Humphrey Institute of Public Affairs.