

Allochtonen onderweg: fietsgebruik onder immigranten

Ir. Rik Verhoeven
Faculteit Transport & Planning
Technische Universiteit Delft
rik.verhoeven@gmail.com

Ir. Pieter M. Schrijnen
Faculteit Transport & Planning
Technische Universiteit Delft
p.m.schrijnen@tudelft.nl

In samenwerking met XTNT en gemeente Den Haag

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
25 en 26 november 2010, Roermond**

Samenvatting

Allochtonen onderweg: fietsgebruik onder immigranten

Nederlanders van allochtone afkomst fietsen minder vaak dan autochtonen. Tevens wonen zij vooral in grote steden. Voor het verhogen van het fietsgebruik in deze steden zijn allochtonen dan ook een belangrijke doelgroep. Deze paper richt zich op de vraag waarom allochtonen weinig fietsen en hoe het fietsgebruik te stimuleren.

Voor dit onderzoek is een denkmodel ontwikkeld waarin de vervoerwijzekeuze vanuit zowel economische als sociaal-psychologische inzichten is benaderd. Op basis van dit denkmodel is een representatieve steekproef gehouden onder de bewoners van twee Haagse wijken.

Te verwachten was dat vooral culturele factoren een rol zouden spelen bij het lagere fietsgebruik van immigranten, zoals: fietsen hoort niet, of de fiets is een 'poor man's vehicle'. De argumentatie bleek echter anders. De belangrijkste redenen om niet te gaan fietsen zijn: het slechte weer (althans –de ervaring daarvan) en het gevoel van verkeersonveiligheid. Ook belangrijke redenen voor allochtonen om niet te fietsen zijn het gemak van de bus/tram en de bus/tram als ontmoetingsplek.

Bij dit alles lijkt vooral aangeleerd gewoontegedrag doorslaggevend te zijn. Doordat van jongs af aan de fiets niet wordt gebruikt, wordt de fiets later niet als volwaardig alternatief gezien.

Gebaseerd op dit onderzoek zijn enkele conclusies mogelijk. Om het fietsgebruik onder allochtonen te stimuleren dient nieuw gewoontegedrag te worden ontwikkeld. De fysieke voorzieningen in de oude wijken dienen te worden verbeterd (veiligheid en stallingen). Maar ook de sociale aspecten van fietsen dienen te worden benut: rond de basisscholen kan het samen leren fietsen een routine geven om ook later samen te fietsen.

1. Introductie

Nederland is een fietsland bij uitstek. Al decennia lang ligt het fietsgebruik in Nederland rond een constante waarde van zo'n 0,8 verplaatsingen per persoon per dag. De fiets heeft daarmee een aandeel van 26% en neemt na de auto de tweede plek in als meest gebruikt vervoermiddel. Wel zijn er grote verschillen in het fietsgebruik binnen Nederland. Zo ligt het fietsaandeel in Amsterdam op 31% en in Den Haag op 22%. Er wordt dan ook geconstateerd dat de regionale spreiding in fietsgebruik aanzienlijk groter is dan in de tijd [MON, 2008].

Uit eerder onderzoek naar het verschil in fietsgebruik binnen Nederland blijkt dat het aandeel buitenlanders in een gemeente een belangrijke negatieve factor is op het fietsgebruik. Het gaat dan vooral om allochtone Nederlanders van niet-westerse afkomst, zoals Turkse, Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse Nederlanders [Rietveld en Daniel, 2004; Ververs en Ziegelaar, 2006]. Allochtonen wonen vooral in de grootste steden van Nederland. Zo is in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag bijna de helft van de inwoners van allochtone afkomst. Deze steden willen juist het fietsgebruik verhogen, vanwege gunstige effecten van fietsen op de gezondheid, bereikbaarheid, milieu en leefkwaliteit. Allochtonen zijn dan ook een belangrijke doelgroep waar wellicht een grote winst te behalen is. Waarom allochtonen weinig fietsen, en hoe dit veranderd kan worden, daarover is weinig bekend. Deze paper richt zich op deze twee vragen.

Om deze vragen te beantwoorden is inzicht nodig in de vervoerwijzekeuze van allochtonen. Hiervoor is er een kwantitatief onderzoek uitgevoerd onder de inwoners uit twee Haagse wijken: Transvaalkwartier en de Schilderswijk. In deze wijken is 90% van de inwoners van allochtone afkomst. Tevens zijn er fietsvoorzieningen aanwezig, zodat fietsen een optie is. Bij dit kwantitatieve onderzoek is een denkmodel gehanteerd waarin de vervoerwijzekeuze vanuit zowel economische als sociaal-psychologische inzichten wordt beschreven.

Voordat op het onderzoek wordt ingegaan behandelt deze paper eerst dit denkmodel. Dit denkmodel geeft op basis van zowel economische als sociaal-psychologische inzichten aan welke factoren er meespelen bij de vervoerwijzekeuze. Sectie 3 staat vervolgens stil bij eerder uitgevoerde kwalitatieve onderzoeken naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen. Door deze gegevens te combineren met het denkmodel wordt duidelijk waar de hiaten liggen in de kennis. De resultaten van het kwantitatieve onderzoek uitgevoerd in Den Haag vult deze leemte in. Sectie 4 bespreekt dit onderzoek. Op basis hiervan volgen er in sectie 5 conclusies en aanbevelingen.

2. Denkmodel vervoerwijzekeuze

Er zijn twee perspectieven bruikbaar om het afwegingsproces van reizigers voor de keuze van een vervoerwijze in beeld te brengen. Dit zijn het economisch en het sociaal-psychologisch perspectief. Bij beide perspectieven kiest de reiziger zijn vervoerwijze op basis van een afweging tussen verschillende factoren. Deze twee perspectieven worden hieronder kort behandeld.

2.1 Economische perspectief

In het vervoerwijzekeuzemodel gebaseerd op het economisch perspectief staat de alwetende rationeel handelende reiziger centraal. De reiziger kiest bij dit perspectief de ver-

voertuigkeuze die zijn nut maximaliseert en die past binnen de voor hem geldende restricties. Dat betekent dat de reiziger vanuit zijn eigen belangen verschillende factoren afweegt die voor hem belangrijk zijn om tot een voertuigkeuze te komen. De factoren die worden afgewogen zijn afhankelijk van de kenmerken van het vervoersysteem, zoals reiskosten en reistijd.

Nutsfuncties

De reiziger kiest zijn vervoerwijze door gewichten toe te kennen aan factoren van het vervoersysteem. Op deze wijze ontstaat er een functie, de nutsfunctie. De reiziger heeft voor het opstellen van deze nutsfunctie volledige informatie nodig over alle factoren van alle beschikbare vervoerwijzen. Uit deze factoren maakt de reiziger een selectie die voor hem belangrijk zijn en geeft deze een gewicht. De reiziger is dus perfect geïnformeerd en kiest het vervoermiddel dat zijn nut maximaliseert. In formulevorm ziet de nutsfunctie voor vervoermiddel v er als volgt uit:

$$\text{Max } U_v = \beta_1 * X_1 + \beta_2 * X_2 + \dots + \beta_n * X_n$$

In de formule zijn X 'en de factoren die worden meegewogen en de β 's de bijbehorende gewichten [Onnen en Knippenberg, 1989; Dijkstra et al, 2002].

Beperkingen

De reiziger zal echter niet altijd kunnen kiezen voor de vervoerwijze die zijn nut maximaliseert. Dat komt omdat er verschillende restricties gelden in de keuzemogelijkheden die vooral door persoonskenmerken worden gevormd. Het gaat dan om beperkingen van socio-economische factoren waaronder inkomen en leeftijd. Zo is de meest voor de hand liggende beperking het besteedbare inkomen aan vervoer. Naast dit financiële budget is er ook een tijdsbudget. Een dag telt 24 uur waarin de mens verschillende activiteiten wil ondernemen. Hierdoor is er doorgaans een bepaalde tijd beschikbaar om een verplaatsing te maken waardoor niet elke vervoerwijze voor de verplaatsing in aanmerking komt. Deze budgetten worden weergegeven door verschillende Z 's en vormen demografische, economische en geografische restricties waarbinnen het nut gemaximaliseerd dient te worden. In dat geval moet het volgende probleem worden geoptimaliseerd:

$$\begin{aligned} \text{Max } U_v &= \beta_1 * X_1 + \beta_2 * X_2 + \dots + \beta_n * X_n \\ \text{Gegeven: } X_1 &\leq Z_{g1} \quad X_2 \leq Z_{t2} \quad X_n \geq 0 \end{aligned}$$

Ofwel het nut van vervoerwijze V moet gemaximaliseerd worden binnen de restricties. Als X_1 de reiskosten zijn, dan moeten deze voldoen aan het geldbudget (Z_g). De reistijd X_2 dient te voldoen aan het tijdsbudget (Z_t). Al deze factoren kunnen niet negatief zijn, zodat elke X groter is dan nul. Het voert te ver om deze benadering verder uit te werken, maar uiteindelijk zal via verschillende berekeningen U_v gemaximaliseerd worden binnen deze randvoorwaarden [Bovy en Bliemer, 2006 en Verhaeghe, 2007].

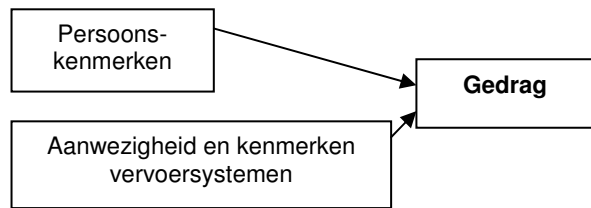
Beschikbaarheid vervoerwijze

Naast deze budgetten en voorkeuren heeft ook de beschikbaarheid van vervoerwijzen invloed op het keuzegedrag. Zo heeft niet iedereen een auto tot zijn beschikking en is er niet in elke stad of dorp een treinstation aanwezig. Al deze restricties tezamen leiden tot een bepaalde keuzeset van mogelijke vervoermiddelen, waarvan de vervoerwijze wordt gekozen die de reiziger zijn nut maximaliseert. Aangezien ieder individu van elkaar verschilt, heeft elk individu een eigen nutsfunctie, budgetten en restricties die moeten worden geoptimaliseerd, zodat elk individu tot zijn eigen optimale vervoerwijzekeuze komt. Middels regressieanalyses kunnen de individuele nutsfuncties worden geaggregeerd, zo-

dat voor reizigers de vervoerwijzekeuze kunnen worden voorspeld [Dijst et al, 2002; Bovy en Bliemer, 2006].

Resumerend

In het economisch perspectief wordt uitgegaan van een rationele alwetende reiziger voor het verklaren van de vervoermiddelkeuze. De individuele reiziger kent gewichten toe aan de factoren die voor hem belangrijk zijn van het vervoersysteem. Daarbij wordt de reiziger beperkt door restricties die voortkomen uit persoonlijke kenmerken. Dit economische perspectief is samen te



Figuur 1 Schematische weergave van de gedragskeuzetheorie vanuit economisch perspectief

vatten in een figuur, waarbij de elementen 'persoonskenmerken' en de 'aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem' een rol spelen, zie figuur 1.

Het grote voordeel van deze aanpak is dat mogelijke effecten van maatregelen door te rekenen zijn op de vervoerwijzekeuze. De meeste verkeers- en vervoermodellen zijn gebaseerd op zulke nutsfuncties. Binnen zekere grenzen geven de modellen een redelijke voorspelling van de vervoerwijzekeuze en de routekeuze van de reizigers. Voor individuele reizigers, en voor groepen die om wat voor reden dan ook afwijken van de gemiddelde reiziger, is deze benadering echter minder geschikt.

2.2 Sociaal-Psychologisch perspectief

De reiziger maakt niet alleen op basis van objectieve gronden een afweging voor een vervoermiddel, maar ook op basis van emoties en percepties. Veel reizigers blijken ook niet volledig geïnformeerd. Bij het sociaal-psychologische perspectief ligt dan ook de focus op attitudes.

Attitudes en sociale norm

De attitude van een reiziger ten opzichte van een vervoerwijze kan gebaseerd zijn op verschillende factoren uiteenlopend van betrouwbaarheid van het vervoermiddel tot het comfort en het plezier dat de reiziger ervaart bij het reizen. Het ligt voor de hand dat iemand zich zal gedragen naar zijn attitude. Het werkelijke gedrag kan echter anders uitpakken. Dit komt omdat iemand meerdere attitudes kan hebben. Zo kan iemand fietsen leuk vinden, maar ook een positieve houding hebben tegenover snelheid. Als de reiziger meer waarde hecht aan snelheid, dan is het mogelijk dat toch voor de auto gekozen wordt in plaats van voor de fiets. Naast de eigen attitude spelen tevens de attitudes van anderen een rol, ofwel de sociale norm. Deze sociale norm gaat vooral in op de indruk die de reiziger maakt met zijn vervoerwijzekeuze op anderen, of denkt te maken. Vooral vrienden, familie en collega's hebben daarbij invloed op de afweging van een reiziger. Als een vriend de fiets beschouwt als een 'poor mans vehicle' dan kan de reiziger ervoor kiezen om niet de fiets te nemen omdat hij bang is om als arm bestempeld te worden [Ter-toulen en Wildervanck, 1998; Dijst et al, 2002].

Cognitieve dissonantie

Het verschil tussen attitude en het werkelijke gedrag kan bij de reiziger tot spanningen leiden. Zo kan een reiziger die de auto neemt voor zijn verplaatsing zich wel zorgen maken over de nadelen ervan op het milieu (attitude). Deze strijdigheid tussen attitude en

werkelijk gedrag heet cognitieve dissonantie. Deze dissonantie kan ook optreden tussen attitudes onderling [Tertoolen en Wildervanck, 1998; Steg en Kalfs, 2000; Wijsman, 2000].

Reduceren dissonantie

Cognitieve dissonantie leidt tot een tegenstrijdig gevoel dat als niet prettig wordt ervaren. Om die reden streeft een individu ernaar om de cognitieve dissonantie te reduceren. Dit kan door het gedrag of de attitude aan te passen. Doorgaans wordt datgene veranderd wat het minste moeite kost.

Daarnaast kan er ook cognitieve dissonantie optreden tussen attitudes die beide een andere periode beslaan. Zo zijn er attitudes voor de langere termijn en andere voor de korte. Een voorbeeld daarvan is de attitude van een reiziger die het milieu belangrijk vindt omdat hij wil dat zijn kinderen in de toekomst ook in een leefbare wereld leven. Tegelijk vindt de reiziger het belangrijk dat zijn kinderen zich ontwikkelen en kennis opdoen. Hij wil daarom een reis maken naar Athene per vliegtuig om daar de oude beschavingen te laten zien. Deze twee attitudes staan haaks op elkaar en leiden tot cognitieve dissonantie dat tot een persoonlijk dilemma kan leiden.

Hoe dit dilemma wordt opgelost zal per individu verschillen. Zo is het mogelijk dat er compensatiegedrag optreedt om de spanning te verminderen. Er wordt dan in feite een reden gezocht om het gedrag te verantwoorden. Echter speelt bij dit dilemma niet alleen het persoonlijke dilemma een rol, maar is er ook een sociaal dilemma.

Sociaal dilemma

Bij het sociale dilemma dient het individu een afweging te maken tussen zijn eigen belang en de collectieve belangen. Doorgaans zijn de individuele voordelen direct merkbaar, de collectieve nadelen zijn dat niet altijd. Daarbij komt ook nog dat de collectieve nadelen meestal niet aan één individu zijn toe te schrijven.

Zo kan het individu het milieu belangrijk vinden, maar de reiziger weet ook dat als hij de enige is die afziet van zijn vliegreis en andere blijven vervuilen, het leefklimaat van zijn kinderen voor de toekomst als nog wordt bedreigd. Kortom de reiziger heeft direct voordeel van de vliegreis, de (collectieve) nadelen van milieuvervuiling zijn niet direct merkbaar en zijn ook niet alleen op hem te verhalen. Via het proces van reductie van cognitieve dissonantie wordt al snel geredeneerd dat eerst andere mensen maar wat aan het milieu moeten doen.

Mensen zijn dan ook weinig geneigd om de consequenties van hun gedrag op langere termijn mee te nemen bij de keuze van hun huidige gedrag. Desondanks mag verondersteld worden dat het voor de reiziger het prettigste is als beide attitudes zonder tegenstrijdigheid mogelijk zijn. Dit is de crux voor het doorbreken van dilemma's.

Gewoontegedrag

Bij het kiezen van een vervoermiddel wordt er dus een afweging gemaakt tussen de eigen persoonlijke houding en de druk van buitenaf. Hieruit volgt een keuze voor een vervoerwijze. Als een verplaatsing vaker plaatsvindt, is het aannemelijk dat niet elke keer opnieuw een keuze wordt gemaakt. Dit zou namelijk elke keer energie en tijd kosten. Om efficiënter om te gaan wordt er automatisch gedrag ontwikkeld, gewoonte gedrag [RWS, 2003].

Dit ontwikkelde gewoonte gedrag ontstaat doordat er na gebruik van een vervoerwijze een evaluatie plaatsvindt op factoren die de reiziger zelf belangrijk vindt. Als de evaluatie

positief is, is de kans groot dat de volgende keer voor dezelfde vervoerwijze wordt gekozen. De reiziger is dus bij gewoonte gedrag wel bewust van wat hij doet, hij denkt alleen niet elke keer opnieuw na over zijn vervoerwijze [Onnen en Knippenberg, 1989; Tertoolen, 2009].

Als gevolg van gewoonte gedrag kan de attitude aangepast worden aan het gekozen vervoermiddel, zodat cognitieve dissonantie wordt gereduceerd. Mensen beginnen vanuit het gewoonteperspectief naar de wereld te kijken en selectief informatie tot zich te nemen. Op deze manier wordt gefaald in het afwegen van realiteiten die buiten hun gewoonte gedrag liggen, zelfs indien deze betere resultaten zou kunnen bieden. De uitkomst is dat gewoonte gedrag dieper inslijt en dat men verknocht raakt aan de vervoerwijze [Tertoolen en Wildervanck, 1998; Dijst et al, 2002].

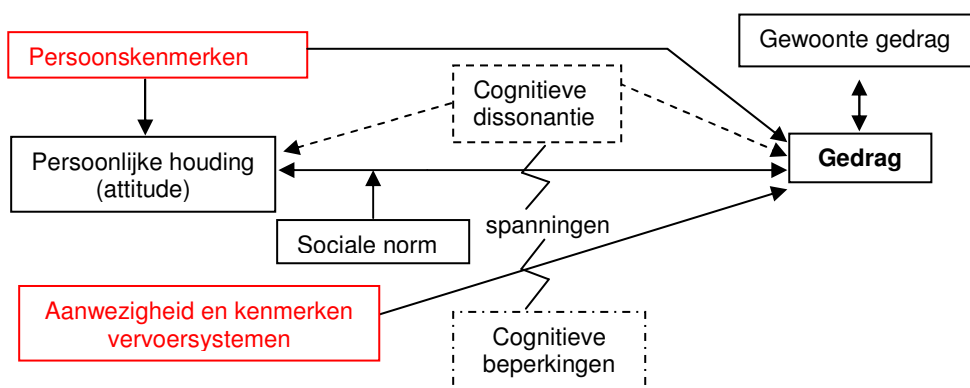
Cognitieve beperkingen

Daarnaast moet de vraag gesteld worden in hoeverre door cognitieve beperkingen een reiziger alle factoren van een vervoerwijze kan meenemen, laat staan beoordelen en de optimale keuze maken. De kans bestaat dus dat als gevolg van cognitieve beperkingen en het ontwikkelen van gewoonte gedrag de reiziger een beslissing neemt die tevredenstelt. Het is dus verre van vanzelfsprekend dat het gewoonte gedrag gelijk is aan de optimale vervoerwijze [Steg en Kalfs, 2000].

Resumerend

Bij het sociaal-psychologische perspectief wordt rekening gehouden met emoties en percepties van reizigers. In figuur 2 is schematisch weergegeven hoe de besproken factoren elkaar beïnvloeden in de vervoerwijzekeuze. Zoals te zien is komen de twee factoren van het economische perspectief terug in dit model (rode blokken). Deze rode blokken spelen ook mee in het sociaal-psychologische perspectief, maar de focus bij deze factoren ligt dan minder op de objectieve uitgangspunten, maar meer op de subjectieve kenmerken. Een persoonlijk kenmerk is dan meer cultuurgebonden in plaats van een feit, zoals het inkomen. Het voordeel van het sociaal-psychologische perspectief is dat rekening wordt gehouden met de attitude van de reiziger en er vanuit wordt gegaan dat de mens niet alwetend kan zijn en niet altijd rationeel handelt. Daar staat tegenover dat door de kwalitatieve aanpak er geen eenduidig gedrag voorspeld en afgeleid kan worden.

Wanneer beide perspectieven naast elkaar gezet worden, dan kan gesteld worden dat het economische perspectief gedrag verklaard op basis van resultaten en het sociaal-psychologische perspectief gedrag probeert te verklaren op basis van oorzaken.



Figuur 2 Schematische weergave van de vervoerwijzekeuze vanuit sociaal-psychologisch perspectief, de rode elementen spelen ook een rol bij het economische perspectief

3. Fietsgebruik allochtonen

Mobiliteitsgedrag

Nu er een beeld is hoe de vervoerwijzekeuze tot stand komt wordt er in deze sectie stilgestaan bij eerdere onderzoeken naar het mobiliteitsgedrag van allochtone Nederlanders. Zo blijkt uit het landelijke onderzoek van het Sociaal Cultureel Planbureau (SCP) dat allochtonen minder vaak onderweg zijn en minder grote afstanden afleggen dan autochtonen. Als allochtonen zich verplaatsen blijken ze over het algemeen minder vaak gebruik te maken van de fiets en de auto en doen vaker hun verplaatsing te voet of met het OV.

Het opvallendste verschil in het vervoermiddelgebruik tussen allochtonen en autochtonen is het gebruik van de fiets. Zo maken autochtonen binnen de stad in een kwart van de gevallen hun verplaatsingen met de fiets, bij allochtonen ligt dit zo'n factor twee tot drie lager, zie tabel 1. Daar staat tegenover dat allochtonen verhoudingsgewijs weer twee tot drie keer zo vaak lopen dan autochtonen [Harms, 2006].

	Turken		Marokkanen		Surinamers		Antillianen		Autochtonen	
	Ritten	%	Ritten	%	Ritten	%	Ritten	%	Ritten	%
Auto	1,49	63	1,32	50	1,42	50	1,05* **	44	1,51	55
OV	0,27	12	0,42	16	0,59* **	21	0,61* **	25	0,24	9
Motor of brommer	0,02	1	0,02	1	0,03	1	0,02	1	0,02	1
Fiets	0,22* **	9	0,29* **	11	0,36* **	13	0,36* **	15	0,74	27
Lopend	0,35	15	0,57* **	22	0,44* *	15	0,38	15	0,22	8
Totaal	2,35	100	2,62	100	2,84	100	2,41	100	2,74	100

Significante verschillen ten opzichte van autochtonen:

* $p < 0,10$; ** $p < 0,05$; *** $p < 0,01$

Tabel 1 Gemiddeld aantal ritten per persoon per dag onder uithuizigen van 20-65 jaar [Harms, 2006]

Verklaringen verschil mobiliteitsgedrag

De verschillen in mobiliteitsgedrag kunnen deels verklaard worden doordat de leefsituatie van een groot deel van de allochtonen een achterstandspositie inneemt ten opzichte van autochtone Nederlanders. Als de verschillen in mobiliteitsgedrag tussen allochtonen en autochtonen worden gecontroleerd naar sociaal-economische, sociaal-demografische, sociaal-culturele en ruimtelijke factoren, dan blijken een aantal verschillen weg te vallen. Voor het fietsgebruik blijkt echter dat het verschil blijft bestaan [Harms, 2006].

Het SCP concludeert in hun onderzoek dan ook dat het lage fietsgebruik maar in beperkte mate kan worden toegeschreven aan sociale, economische en ruimtelijke factoren. Verbetering van de leefsituatie van allochtonen leidt naar verwachting nauwelijks tot meer fietsgebruik [Harms, 2006].

Inventarisatie verklaringen lager fietsgebruik

Als vervolgonderzoek op het landelijke kwantitatieve onderzoek van het SCP zijn er verschillende kwalitatieve onderzoeken geweest. Deze kwalitatieve onderzoeken hebben met behulp van groepsdiscussies met allochtonen, geïnventariseerd welke redenen mogelijk een rol zouden kunnen spelen bij het lagere fietsgebruik.

Status

In deze vervolgonderzoeken wordt vaak genoemd dat voor vele allochtonen vanuit hun moederland de fietscultuur ontbreekt en het imago van de fiets van huis uit negatief is. Sommige ervaren de fiets daarom als 'poor mans vehicle'. Dit wordt versterkt door het feit dat bepaalde groepen allochtonen naar Nederland zijn gekomen om geld te verdienen. Juist zij zouden daarom niet gezien willen worden op de fiets.

Een andere observatie is het vermoeden dat fietsen niet altijd als een gepast vervoermiddel wordt beschouwd voor vrouwen. Daarbij spelen vooral kleren en uiterlijk een rol. Zo is het volgens sommigen niet mogelijk om met een rok of djellaba¹ te fietsen. En of een moslima een broek mag dragen, daarover zijn de meningen verdeeld. Daarbij zouden vooral allochtone vrouwen met een meer conservatievere mentaliteit hun kleding als barrière ervaren om te gaan fietsen, terwijl meer vooruitstrevende vrouwen dit geen probleem zullen vinden [Verbeek, 2007].

Verkeersveiligheid

Ook het gevoel van verkeersonveiligheid is een factor die allochtonen weerhouden om te fietsen. Dit wordt ingegeven door de beperkte fietsvaardigheid en het vertrouwen erin. Doordat allochtone ouders weinig fietsen en fietsen gevaarlijk vinden, ontbreekt bij veel allochtone kinderen de voorbeeldfunctie, terwijl bij autochtone kinderen fietsen met de paplepel wordt ingegoten.

Het gevolg is dat allochtone kinderen meestal lopend naar de basisschool gaan. Dit wordt mede ingegeven door de korte loopafstanden tot scholen in de steden waar de kinderen wonen, zodat fietsen niet nodig is. Wanneer kinderen naar de middelbare school gaan, die doorgaans verder ligt, is lopen geen optie meer en wordt het OV gebruikt. Dit OV-gebruik neemt verder toe als ze gaan studeren en een OV-jaarkaart krijgen. Hierdoor is fietsen voor allochtone kinderen lang niet zo vanzelfsprekend als voor autochtone kinderen [Verbeek, 2007; Olde Kalter, 2008; Schothorst en Ter Berg, 2008].

Daarnaast wordt het weer in Nederland niet als ideaal beschouwd om te fietsen en bovendien worden fietsen in grote steden snel gestolen of vernield. Wel zagen de deelnemers aan deze groeps gesprekken het fietsen als snel, gemakkelijk, gezond, goedkoop en flexibel.

4. Case Den Haag

Wanneer het economisch en sociaal-psychologisch perspectief wordt gelegd naast de uitgevoerde onderzoeken naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen, dan is duidelijk te zien op welke delen de onderzoeken zich hebben gericht. Zo heeft het kwantitatieve onderzoek van het SCP zich gefocust op de factoren 'persoonskenmerken', de 'aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem' en op de 'persoonlijke houding'. De kwalita-

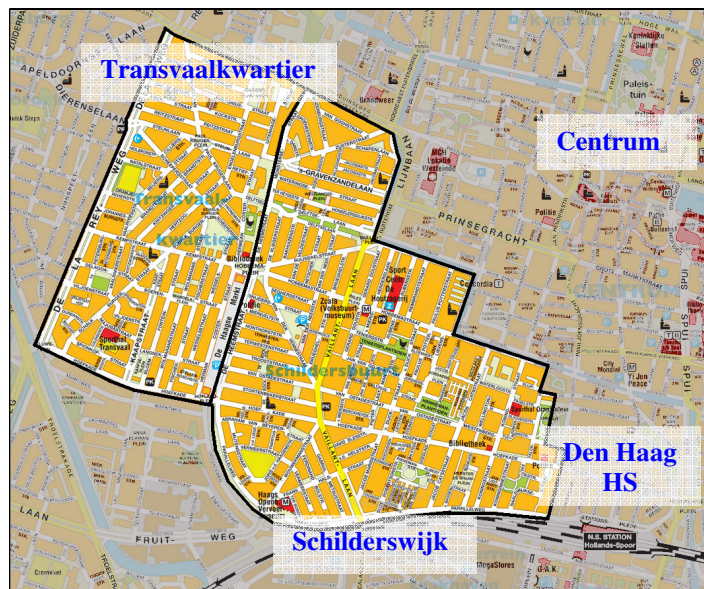
¹ Een djellaba is een lang losvallend gewaad met lange mouwen voor zowel mannen als vrouwen.

tieve onderzoeken hebben zich vooral beziggehouden met de 'persoonlijke houding' en de 'sociale norm'.

Zoals in de vorige sectie vermeld hebben de kwalitatieve onderzoeken zich gericht op het inventariseren van redenen die mogelijk een rol zouden kunnen spelen bij het lagere fietsgebruik van allochtonen. Hierdoor is extra informatie beschikbaar gekomen, echter kan door het inventariserende karakter weinig gezegd worden over de mate waarin de genoemde redenen een rol spelen. Dit komt doordat bij de kwalitatieve onderzoeken gelet is op het bestaan van bepaalde uitspraken en niet op de frequentie ervan. Hierdoor is het niet mogelijk om na te gaan of de behandelde redenen er ook echt toe doen.

Onderzoek Den Haag

Om na te gaan of de geïnventariseerde redenen daadwerkelijk een rol spelen bij het lagere fietsgebruik van allochtonen is er een kwantitatief vervolgonderzoek opgezet. Dit onderzoek is uitgevoerd in de Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk. In deze twee Haagse wijken is 90% van de inwoners van allochtone afkomst en ligt het fietsgebruik lager dan elders in Den Haag [Gemeente Den Haag, 2008].



*Figuur 3 De Schilderswijk en Transvaalkwartier
[Ondergrond: Google Earth, 2009]*

Onder de inwoners is een representatieve steekproef gehouden om inzicht te krijgen in de vervoerwijzekeuze. Hiervoor is een enquête opgesteld waarbij het behandelde denkmodel gehanteerd is, evenals de uitkomsten van de kwalitatieve onderzoeken. Om alle inwoners te kunnen bereiken voor dit onderzoek is de enquête naast in het Nederlands ook in het Arabisch (Marokkaans) en Turks verspreid.

Proces

Het enquêteren onder allochtonen heeft de nodige tijd gekost, waarbij tegen verschillende dingen is aangelopen. Deze punten geven naast leerervaring ook beter inzicht in de doelgroep allochtonen. Zo zou de enquête uitgezet worden gedurende de zomervakantie en tijdens een deel van de Ramadan. Echter bleek dat tijdens de zomervakantie de twee Haagse wijken helemaal leegstroomde doordat allochtonen voor een lange vakantie terugkeerde naar hun moederland. En tijdens de Ramadan waren activiteiten in buurthui-

zen en bibliotheken nihil en was het moeizaam om moslims te bereiken. Pas op het einde van de Ramadan begon de enquête goed te lopen en was er snel voldoende data verzameld voor het onderzoek.

Daarbij waren vooral vrouwen van Turkse en Marokkaanse afkomst moeilijk te benaderen door een man. Om toch Turkse en Marokkaanse vrouwen in het onderzoek te betrekken is geprobeerd om enquêtes af te laten nemen door vrouwen of door geïntroduceerd te worden door een buurthuis bij een vrouwengroep. In die gevallen bleek er gemakkelijker contact gelegd te kunnen worden en waren vrouwen eerder bereid om mee te helpen.

Een sociaalwerkster verwoorde het als volgt: "Turkse en Marokkaanse vrouwen zijn zeer terughoudend bij mannen, maar als deze een "nut" hebben dan zijn ze opener". In mijn geval zorgde een introductie als onderzoeker ervoor dat ik de enquête onder vrouwen toch kon afnemen.

Ook de taal bleek een probleem te zijn bij de communicatie. Vooraf was hier rekening mee gehouden door de enquête ook in het Arabische en Turkse beschikbaar te hebben. Echter bleek dit niet altijd succesvol omdat verschillende mensen van Marokkaanse en Turkse afkomst analfabeet bleken te zijn. Dit leidde tot de nodige complicaties omdat niet iedereen de beperkte taalvaardigheid durfde of wilde toegeven. Met als gevolg dat er enquêtes geretourneerd werden waarmee weinig aangevangen kon worden.

Zo bestond de enquête uit alleen gesloten vragen waarbij in een hokje moest worden aangekruist welk antwoord van toepassing was. Dit was voor de meeste inwoners geen enkel probleem. Echter het invullen van de matrices waar per reden gescoord diende te worden gaf de nodige verwarring. Het bleek niet voor iedereen vanzelfsprekend te zijn om de gehele matrix in te vullen en dus per reden een score op te geven. Het gevolg was dat enkelen ergens in de matrix bij één reden een kruisje zetten en verder bij geen enkele andere reden.

Fietsgebruik Transvaalkwartier en de Schilderswijk

Uit dit onderzoek blijkt dat een meerderheid van de inwoners van de twee Haagse wijken de vaardigheid heeft om te fietsen. Bijna de helft bezit een fiets. Uitsplitsing naar etniciteit laat zien dat autochtonen vaker kunnen fietsen, vaker een fiets bezitten en ook vaker gebruikmaken van de fiets dan allochtonen. Zo kan van de autochtone Nederlanders iedereen fietsen. Bij Turkse Nederlanders is dat 72%, Marokkanen 78% en Surinamers 96%. Dit komt terug in het fietsgebruik, zo maken autochtonen met 60% significant vaker gebruik van de fiets dan Turken, 23% en Marokkanen, 30%.

Nadere analyse naar geslacht toont aan dat mannen (91%) significant vaker beschikken over de fietsvaardigheid dan vrouwen (72%). Alleen resulteert dit niet in een significant hoger fietsgebruik onder mannen. Naar generatie blijkt de tweede generatie vaker de fiets te gebruiken (38%) dan de eerste generatie (30%). Ondanks dat dit verschil niet significant is kan het wel een mogelijke trend weergeven.

Daar staat tegenover dat allochtonen significant vaker gebruikmaken van de bus/tram, Turken (62%), Marokkanen (57%) en Surinamers (63%), tegenover 25% van de autochtone Nederlanders. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat Turken en Marokkanen vaker aangeven te reizen voor het motief school/opleiding. Hierdoor hebben ze waarschijnlijk ook vaker een OV-studentenjaarkaart dan autochtonen, zodat het verschil in OV-gebruik wellicht door de OV-studentenjaarkaart te verklaren is.

Voor het autogebruik en verplaatsingen te voet zijn er weinig verschillen. Zo maken alleen autochtonen en Turken met respectievelijk 63% en 57% significant vaker gebruik van de auto dan Surinamers, 13%.

Poor mans vehicle?

Naast de vervoerwijzekeuze is gevraagd aan de inwoners welke factoren belangrijk zijn om van het fietsen af te zien. Op basis van voorgaande inventariserende onderzoeken werd verondersteld dat het imago van de fiets als 'poor mans vehicle' een belangrijke culturele factor zou zijn om niet te fietsen. Uit dit onderzoek blijkt echter dat het imago van de fiets helemaal niet zo slecht is. Een ruime meerderheid van de inwoners van de Haagse wijken, of ze nu Turks (82%), Marokkaans (89%) of Surinaams (58%) zijn, vindt dat succesvolle mensen prima met de fiets kunnen reizen.

De argumentatie om niet te gaan fietsen blijkt vooral praktisch van aard te zijn. De belangrijkste redenen zijn: het slechte weer (althans – de ervaring daarvan) en het gevoel van verkeersonveiligheid. Ook belangrijke redenen voor allochtonen om niet te fietsen zijn het gemak van de bus/tram en de bus/tram als ontmoetingsplek. Het blijkt dat allochtonen veel waarde hechten aan samen reizen, zowel in de auto als in het openbaar vervoer. De fiets heeft hier een achterstand.

Dit samen reizen is een sociaal aspect dat ook op een andere manier terugkwam tijdens het afnemen van de enquêtes. Zo bleken inwoners van de wijken vaak bereid te zijn om mee te werken aan het onderzoek als ze werden aangesproken. Het viel daarbij op dat wanneer er een enquête werd afgenomen op straat of in een park dat kennissen en nieuwsgierige polshoogte kwamen nemen en spontaan bereid waren om aan het onderzoek mee te werken. Op deze manier kwam het voor dat op speelplaatsen er slechts één persoon hoefde te worden aangesproken met als resultaat dat vijf personen de enquête aan het invullen waren. Hiermee speelde naar mijn mening vooral culturele achtergrond een rol, iemand die iets vraagt weiger je niet al te snel, zeker niet als een bekende of iemand van je eigen afkomst ook bereid was om een enquête in te vullen.

Fietsvoorzieningen

Het gevoel van verkeersonveiligheid kan daarbij ingegeven worden door beperkt vertrouwen over de eigen fietsvaardigheid of omdat de fietsvoorzieningen niet voldoen aan de wensen. Uit het onderzoek komt naar voren dat de eigen plek voor de fietser op straat in deze wijken nogal eens ontbreekt. Ook is er een tekort aan fietsenstallingen waardoor het weinig uitnodigend is om te fietsen. Zo geeft 73% van de inwoners aan dat er in de wijk te weinig fietsenstallingen zijn. Dit wordt versterkt doordat 75% van de woningen in de wijken flats, bovenwoningen en portiekwoningen zijn die vaak weinig bergingsruimte hebben op maaiveldniveau om een fiets te stallen.

Redenen om te fietsen

Aan de inwoners die wel gebruik maken van de fiets is gevraagd naar de redenen waarom zij fietsen. De twee belangrijkste redenen zijn 'fietsen is gezond' en 'fietsen is snel (weinig oponthoud)'. Dit is niet specifiek voor allochtonen, ook uit eerdere onderzoeken noemen reizigers deze twee redenen de belangrijkste om te fietsen. De voordelen van fietsen zijn dus ook bij allochtonen bekend. Dit gegeven biedt de mogelijkheid om fietsen te stimuleren.

Gewoontegedrag

Bij al de genoemde redenen lijkt het erop dat vooral aangeleerd gewoonte gedrag door-slaggevend is bij allochtonen om niet te fietsen. Omdat allochtone ouders fietsen onveilig vinden groeien kinderen niet met de fiets op. Daarnaast fietst hun directe omgeving ook niet en is de fiets niet prominent aanwezig in het straatbeeld. Fietsen is daardoor niet vanzelfsprekend. Waardoor op latere leeftijd de fiets ook niet als een alternatief gezien wordt om mee te reizen.

5. Conclusies en aanbevelingen

Wanneer de uitkomsten van het onderzoek in de twee Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk naast het denkmodel wordt gelegd, dan blijkt dat drie factoren een belangrijke rol spelen bij het lagere fietsgebruik van allochtonen. Dat zijn de factoren 'aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem', 'persoonlijke houding' en 'sociale norm'. Daarbij speelt bij de eerste factor vooral het gemak van het uitgebreide bus-/tramnetwerk en het ontbreken van fietsvoorzieningen een rol om niet met de fiets te reizen. Bij de laatste twee factoren staat meer de sociale context centraal. Hierbij speelt de invloed van het samen reizen, en de omgeving (voorbeeldfunctie) een rol.

De drie genoemde factoren zorgen dus voor een gedrag van de ouderen dat door een positieve evaluatie door de jongeren wordt gekopieerd. Het zo ontstane gewoontegedrag neemt hierdoor de fiets niet mee als alternatief om mee te reizen binnen de stad. De veronderstelling dat er een diepe culturele negatieve houding tegenover het fietsen zou zijn, kan op grond van dit onderzoek worden afgewezen.

Perspectieven voor beleid

Dit biedt perspectieven voor het fietsbeleid en de oudere stadswijken. Om het fietsgebruik onder allochtonen te stimuleren dient nieuw gewoonte gedrag te worden ontwikkeld. Dit kan door de fysieke voorzieningen in de wijken te verbeteren, zoals fietspaden en stallingen. Maar ook de sociale aspecten van fietsen zijn belangrijk om nieuw gewoonte gedrag te ontwikkelen. Zo kan rond basisscholen het samen leren fietsen een routine geven om ook later samen te fietsen, zodat fietsen vanzelfsprekend wordt en als volwaardig alternatief gezien wordt om mee te reizen.

Tevens laat dit onderzoek zien dat reizigers bij hun vervoerwijzekeuze verschillende factoren laten meewegen uit zowel het economische als het sociaal-psychologisch perspectief. Zo wordt zelden een keuze gemaakt op basis van alleen persoonskenmerken en de aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem of de persoonlijke houding en de sociale norm.

De vervoerwijzekeuze is dus altijd een combinatie van factoren uit zowel het economische als uit het sociaal-psychologische perspectief. Dit blijkt duidelijk terug te komen uit dit onderzoek in de twee Haagse wijken. Zo blijken juist allochtonen veel waarde te hechten aan sociaal-psychologische factoren zoals het samen reizen en de voorbeeldfunctie.

Hiermee toont het onderzoek aan dat de vervoerwijzekeuze vanuit zowel economisch als sociaal-psychologisch perspectief dient te worden benaderd om een compleet beeld te krijgen van de vervoerwijzekeuze van de reiziger. Op dit moment zijn de meeste verkeers- en vervoermodellen echter gebaseerd op factoren uit het economische perspectief.

Binnen zekere grenzen geven die modellen een redelijke voorspelling van de vervoerwijzekeuze, maar voor individuele reizigers of voor groepen die om wat voor reden dan ook afwijken van de gemiddelde reiziger, blijkt deze benadering minder geschikt te zijn. Uit dit onderzoek blijkt dus dat attitudes nauw verband hebben met andere elementen. Zo wordt het gevoel van onveiligheid in het verkeer op de fiets mede beïnvloed door persoonlijke kenmerken (het kunnen fietsen) en de aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem (fietsvoorzieningen). Geconcludeerd wordt dan ook dat attitudes een rol spelen bij de vervoerwijzekeuze, maar dat deze niet op zichzelf staan.

Referenties

- Boggelen, van, O. en Harms, L., Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht, een aanvullende analyse op de SCP-verkenning Anders Onderweg, Fietsberaad, 2006
- Bovy, P.H.L., Bliemer, M.C.J., van Nes, R., CT4801 Transportation Modelling, TU Delft, 2006
- Dijst, M., Rietveld, P. en Steg, L., Verkeer en vervoer op hoofdlijnen, hoofdstuk 3 Behoeften, mogelijkheden en gedragskeuzen met betrekking tot het verplaatsingsgedrag: een multidisciplinair perspectief, 2002
- Gemeente Den Haag, Meerjarenprogramma Fiets 2007-2010, gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, 2007a
- Gemeente Den Haag, Mobiliteit van de Hagenaar 2006, gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, 2008
- Harms, L., Anders onderweg, De mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken, Sociaal Cultureel Planbureau (SCP), Den Haag, 2006
- Olde Kalter, M.J., Blijvend anders onderweg, Mobiliteit allochtonen nader bekeken, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM), Den Haag, 2008
- Onnen, M.E.K. en Knippenberg, van C.W.F., Vervoermiddelkeuze: wat beweegt de mens, Rijksuniversiteit Groningen, 1989
- Rietveld, P. en Daniel, V. Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?, Transportation Research, Elsevier 2004
- Rijkswaterstaat, Verknocht aan de auto?; onderzoek naar determinanten van vervoerwijzekeuze, Den Haag, 2003
- Schothorst, Y. en ter Berg, J., Mobiliteit van niet-westerse allochtonen: nu en in de toekomst; Resultaten van kwalitatief onderzoek, Bureau Veldkamp, Amsterdam, 2008
- Steg, L., Kalfs, N., Altijd weer de auto! sociaal- en gedragswetenschappelijk onderzoek en het verkeers- en vervoerbeleid, Sociaal Cultureel Planbureau, 2000
- Tertoolen, G., Wildervanck C., Autogebruik te sturen?; begrippenkader beleidsvisie mobiliteit en gedrag, AVV, 1998
- Verbeek, A., Met een djellaba aan kan je niet fietsen, afstudeerscriptie Universiteit Wageningen, 2007
- Ververs, R. en Ziegelaar, A., Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten, Research voor beleid, Leiden, 2006

Internetsites:

- www.cbs.nl, Centraal Bureau voor de Statistiek
- <http://denhaag.buurtmonitor.nl/>, Den Haag in cijfers, Dienst Burgerzaken Den Haag

Gesprekken:

- Boggelen, van, O., Fietsberaad, Utrecht
- Eggen, L., Fietsbeleid Den Haag, Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling
- Harms, L. Sociaal Cultureel Planbureau, Den Haag
- Oijen, van, J., Senior adviseur XTNT, Utrecht
- Olde-Kalter, M.J., Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag
- Peters, W., Beleidsonderzoeker, Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling
- Rietveld, P., Vrije Universiteit Amsterdam, Faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde, Ruimtelijke Economie, Amsterdam
- Tertoolen, G. Senior adviseur XTNT, Verkeerspsycholoog, Utrecht

Dank

Erkentelijkheid gaat uit naar de gastvrijheid van XTNT voor het verrichten van dit onderzoek, voor de actieve ondersteuning van de gemeente Den Haag, voor de bereidheid van de deskundigen om hun kennis te delen. Dank gaat verder uit naar de ondervragers die het mogelijk hebben gemaakt met hun eigen taal te spreken met de bewoners van Transvaal en Schilderswijk. Tot slot natuurlijk dank aan de respondenten uit deze buurten voor hun medewerking.