

Hoe krijg je allochtonen op de trappers?

Allochtonen fietsen aanzienlijk minder dan autochtonen, zo toont het onderzoek van SCP en Fietsberaad (zie pag 4) aan. Wat zou er aan gedaan kunnen worden? Wordt er al beleid uitgevoerd om te proberen meer allochtonen op de fiets te krijgen? Om op deze vragen een antwoord te krijgen heeft verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng in opdracht van het Fietsberaad een verkenning uitgevoerd. Gesprekken zijn gevoerd met medewerkers verkeersbeleid van enkele gemeenten, medewerkers van een asielzoekerscentrum, organisaties voor inburgering, fietslesprojecten en lokale en provinciale politici.

Karijn Kats, Goudappel Coffeng

De gesprekspartners geven verschillende verklaringen voor het mindere fietsgebruik van allochtonen, sterk overeenkomend met de factoren die in het artikel van Aafke Verbeek op pagina 6 worden genoemd: vooral 'cultuur' en 'status'. Verder worden ook verkeersveiligheid en onbekendheid met fietsvoorzieningen als oorzaken voor het lage fietsgebruik genoemd. Men denkt dat allochtonen het gevaarlijk(er) vinden om zich op de fiets tussen het andere verkeer te begeven. Ook kennen allochtonen de fietspaden en fietsroutes minder goed.

Weinig prioriteit

Kernvraag in het onderzoek was in hoeverre er beleid wordt gevoerd dat specifiek op allochtonen gericht is. Duidelijk is dat het fietsgebruik onder allochtonen bij de grotere gemeenten sterker op de agenda staat dan in de kleinere gemeenten. Hoewel in grote gemeenten allochtonen wel als specifieke doelgroep zijn opgenomen in beleidsplannen, wordt er nog weinig concreet beleid gevoerd. Hierin lijkt wel verandering te komen. Gemeenten die het probleem kennen, denken na over mogelijk beleid en over maatregelen die genomen kunnen worden.

In sommige gemeenten blijkt echter dat het onderwerp tussen verschillende afdelingen valt: deels gaat het om verkeer en verkeersveiligheid en hoort het thuis bij verkeer en vervoer, deels is het een emancipatie- en integratievraagstuk dat beter bij welzijn past. Beide sectoren erkennen het probleem, maar pakken het nog zelden op. Bovendien is er niet altijd een goede afstemming. Bij de organisaties die zich richten op de inburgering van allochtonen staat het onderwerp niet op de agenda. Men richt zich puur op taal- en inburgeringscursussen. In de lokale en provinciale politiek bestaat in de grote steden en de westelijke provincies aandacht voor het probleem, maar heeft het weinig prioriteit.

Legitimaties

De vraag is dan welke legitimatie een specifiek beleid zou kunnen ondersteunen. De motieven om het fietsen te stimuleren blijken te verschillen. Ten eerste wordt congestie in de steden genoemd. Wanneer een grote groep, die in omvang groeit, niet fietst, zullen met name in de multiculturele wijken, waar de infrastructuur vaak al minder goed is dan in andere wijken, verkeersproblemen ontstaan. Dit is zowel slecht voor de verkeersdoorstroming als voor verkeersveiligheid en milieu.

Een ander motief dat genoemd wordt is gezondheid. Fietsen is een makkelijke manier om dagelijkse voldoende beweging te krijgen. Nederland kampt met steeds meer (jonge) mensen met overgewicht. Daarom is het belangrijk om van het fietsen een gewoonte te maken voor de dagelijkse korte verplaatsingen. Tot slot wordt ook emancipatie van allochtone vrouwen genoemd. Doordat zij zich zelfstandig en op een goedkope wijze kunnen verplaatsen vergroten zij hun mogelijkheden tot activiteiten.

Fietslessen

Maatregelen die worden getroffen om het fietsgebruik onder allochtonen te stimuleren beperken zich vaak tot fietslessen. In één van de gemeenten werden in het verleden fietslessen gesubsidieerd, maar deze zijn een paar jaar geleden wegbezuinigd. Het was toen 'not done' om je als gemeente met 'softer' integratieprojecten als fietslessen bezig te houden. Men moest zich tot de kern (taalverwerving) beperken. In een andere gemeente stopten de lessen, omdat het meer een sociale activiteit was dan één die van doen had met verkeersveiligheid. Fietslessen die worden aangeboden zijn meestal niet op initiatief van gemeenten ontstaan. Vaak zijn het fysiotherapeuten, huisartsen en maatschappelijk werkers die merken dat er behoefte is aan fietslessen. Opvallend is dat de fietslessen vooral aan vrouwen worden gegeven.

Naast de fietslessen wordt er nagedacht over andere maatregelen, zoals het promoten van en voorlichten over fietsgebruik. Hierbij wordt een rol voor de GGD toebedeeld. Vanuit de politiek wordt het bedrijfsleven aangespoord om bij te dragen aan het fietsgebruik onder allochtonen. Zo heeft een telecombedrijf fietsen geschonken waarmee fietslessen gegeven kunnen worden. Enkele geïnterviewden zouden graag zien dat scholen zich ook bezighouden met het fietsgebruik onder allochtonen. Hierbij kan men denken aan fietslessen of aan spelvormen waarbij het fietsen een centrale rol speelt.