Blijvend anders onderweg

Mobiliteit allochtonen nader bekeken

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Blijvend anders onderweg

Mobiliteit allochtonen nader bekeken

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

april 2008

Marie-José Olde Kalter

Meer weten over mobiliteit. Dat is waar het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) zich mee bezig houdt. Het KiM is opgericht op 1 september 2006. Als zelfstandig instituut binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) maakt het KiM verkenningen en beleidsanalyses voor mobiliteitsbeleid waarmee de strategische basis voor dat beleid wordt versterkt.

Tekst:
Marie-José Olde Kalter (m.m.v. Lucas Harms en Ellen van der Werff)

Ontwerp omslag: 2D3D, Den Haag/Arnhem
Verzorging binnenwerk: SSO Repro Ministerie van Verkeer en Waterstaat
ISBN: 978-90-8902-025-3

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Jan van Nassaustraat 125
2596 BS Den Haag

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 351 1965
Fax : 070 351 7576

Website : www.kimnet.nl
E-mail : info@kimnet.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting 5

1. Inleiding 9

2. Verschillen in mobiliteitsgedrag 11
2.1 Bestaande verklaringen 11
2.2 Sociaal-culturele verklaringen 12

3. Anders onderweg in de toekomst? 17
3.1 Omvang en samenstelling 17
3.2 Leefsituatie 19
3.3 Mobiliteitsgedrag 20

4. Slotbeschouwing 23
4.1 Conclusies 23
4.2 Beleidsimplicaties 25

Summary 27

Bijlage A Bronnen 31

Bijlage B Focusgroepsgesprekken 33
B.1 Onderzoeksverantwoording 33
B.2 Achtergrondkenmerken 34

Samenvatting

Diverse studies naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen hebben aangetoond dat een groot deel van de verschillen tussen allochtonen en autochtonen kan worden verklaard door sociaal-demografische, sociaaleconomische en ruimtelijke kenmerken van de onderscheiden groepen. Er is echter geen goede verklaring gevonden voor het feit waarom allochtonen minder vaak gebruik maken van de fiets, waarom de auto relatief vaak gebruikt wordt door Turkse en Marokkaanse mannen en waarom het openbaar vervoer relatief vaak gebruikt wordt door Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse vrouwen. In dit onderzoek is gekeken of deze verschillen kunnen worden herleid tot sociaal-culturele kenmerken, zoals status en imago van vervoermiddelen. Ook is onderzocht in hoeverre de verschillen in mobiliteitsgedrag in de toekomst zullen blijven bestaan.

De belangrijkste conclusies zijn:

- Het imago van de fiets, het gevoel van verkeersonveiligheid en onvoldoende fietsvaardigheden bepalen het lage fietsaandeel.
- De auto wordt gezien als een statussymbool; je kunt ermee laten zien dat je iets bereikt hebt in Nederland. De auto wordt daarom veel gebruikt, vooral door Turkse en Marokkaanse mannen.
- Het openbaar vervoer wordt vooral gebruikt vanuit praktische overwegingen.
- Verschillen in mobiliteitsgedrag worden naar verwachting in de toekomst kleiner, maar zullen nog tientallen jaren blijven bestaan.

Imago, gevoel verkeersonveiligheid en vaardigheden bepalen lage fietsaandeel

Nederland heeft een fietscultuur. Deze cultuur ontbreekt binnen de allochtone gemeenschap, waardoor het fietsgebruik aanzienlijk lager ligt. Allochtonen kennen andere waarden toe aan de fiets. Voor veel Turken en Marokkanen heeft de fiets een lage status. Zij worden liever niet geassocieerd met de fiets. Ook missen allochtonen, vooral vrouwen van de eerste generatie, vaak de fietsvaardigheden en het zelfvertrouwen om in Nederland fietsend op pad te gaan. Fietsen wordt als onveilig beschouwd, het is eng en men durft zich niet op de fiets in het verkeer te bewegen. Veel allochtone vrouwen zien hun kinderen liever niet op de fiets naar school gaan vanwege dit gevoel van verkeersonveiligheid.

Auto als statussymbool en sociaal vervoermiddel

Turkse en Marokkaanse mannen hechten veel waarde aan het hebben van een auto. Daarbij speelt ook het type auto een belangrijke rol. Binnen de allochtone gemeenschap is het vanzelfsprekend om te laten zien dat je iets bereikt hebt in de Nederlandse samenleving en de auto is daarvoor nog steeds een belangrijk 'showmiddel'. Zodra de auto eenmaal is aangeschaft, wordt deze ook overal voor gebruikt. Het

rondrijden in de auto geeft een gevoel van onafhankelijkheid en vrijheid.
Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen zien het als een sociale verplichting om samen te reizen met familie, vrienden en kennissen. Deze 'haal-en-brengcultuur' is zeer kenmerkend voor de allochtone gemeenschap.

Openbaarvervoergebruik vooral vanuit praktische overwegingen
Er zijn geen duidelijke sociaal-culturele verklaringen voor de verschillen in openbaarvervoergebruik. De reden dat relatief veel allochtone vrouwen gebruik maken van het openbaar vervoer is vooral gelegen in het feit dat zij minder vaak de beschikking hebben over een auto en omdat zij niet durven of kunnen fietsen. Het gebruik van het openbaar vervoer wordt dus vooral ingegeven vanuit praktische overwegingen.

Verschillen blijven nog tientallen jaren bestaan
Het aantal allochtonen in Nederland is op dit moment 1,2 miljoen en in 2020 is dit naar verwachting 1,3 miljoen. Met een aandeel van respectievelijk 7,1% en 8,0% ten opzichte van de totale bevolking zal dit niet direct leiden tot een gewijzigd mobiliteitsgedrag voor heel Nederland. Wel wordt aangenomen dat de veranderingen in de leefsituatie van invloed zijn op de mobiliteit. De algemene verwachting is dat de verschillen in mobiliteitsgedrag tussen autochtonen en allochtonen de komende jaren kleiner zullen worden: het mobiliteitsgedrag van de jongere generatie allochtonen zal steeds meer gaan lijken op dat van autochtone Nederlanders. De belangrijkste reden hiervoor is de verbeterde integratie.
Een deel van de verschillen tussen allochtonen en autochtonen zal echter ook de komende jaren blijven bestaan. Het autobezit zal door de verbeterde sociaaleconomische positie (hogere arbeidsparticipatie, hoger opleidingsniveau) verder toenemen. Mede daardoor zal de auto in de toekomst vermoedelijk een nog dominantere positie innemen, vooral binnen de Turkse en Marokkaanse gemeenschap. Ook doordat de cultureel bepaalde houding ten aanzien van de auto niet zal verdwijnen: de auto blijft een belangrijk statussymbool. Het toekomstige fietsgebruik is moeilijker in te schatten. Omdat meer allochtonen met de fiets opgroeien, zal het gebruik naar verwachting toenemen. Maar daartegenover staat dat veel allochtonen de fiets blijven zien als een tweederangs vervoermiddel, onveilig en niet geschikt bij slechte weersomstandigheden. Het verschil in fietsgebruik tussen allochtonen en autochtonen zal daarom niet geheel verdwijnen en ook in de toekomst nog steeds aanwezig zijn.

Beleidsimplicaties
Op basis van de onderzoeksresultaten heeft het KiM een aantal mogelijke beleidsmaatregelen op een rij gezet. Naar de effecten van deze maatregelen is geen apart onderzoek gedaan en de beleidsgevolgen zijn een inschatting van het KiM. De volgende maatregelen kunnen een bijdrage leveren aan het verminderen van de verschillen in mobiliteitsgedrag tussen autochtonen en allochtonen:

- Stimulering van het fietsgebruik onder allochtonen kan het verschil met autochtonen kleiner maken. Fietslessen hebben er voor gezorgd

dat steeds meer allochtonen, vooral vrouwen, leren fietsen. Extra winst valt te behalen bij het vergroten van het zelfvertrouwen en de ervaring, waardoor zij zich minder onveilig voelen in het verkeer.
- Verder kunnen fietscampagnes en fietslessen op scholen bijdragen aan een hoger fietsgebruik onder de schoolgaande jeugd en zorgen voor een positiever beeld van de verkeersveiligheid.

Naast specifieke maatregelen gericht op het fietsgebruik onder allochtonen, kunnen bestaande maatregelen de verschillen in mobiliteitsgedrag tussen allochtonen en autochtonen ook kleiner maken. Voorbeelden zijn:
- Het ontmoedigen van het autogebruik door bijvoorbeeld het autovrij maken van de schoolomgeving, waardoor het veiliger is om met de fiets naar school te gaan.
- Het stimuleren van het fietsgebruik door bijvoorbeeld het beter afstemmen van verkeerslichten op fietsers, meer vrijliggende fietspaden in de grote steden en betere stallingsmogelijkheden. Deze maatregelen leiden tot een hoger fietsaandeel, maar zorgen er tevens voor dat allochtonen zich minder onveilig op de fiets voelen.
- Meer éénrichtingsverkeer in de grote steden en een betere handhaving van snelheidslimieten zijn andere voorbeelden van maatregelen om het autogebruik te ontmoedigen.
- Het verhogen van de parkeertarieven kan ertoe leiden dat allochtonen - net als autochtonen - vaker gebruik maken van de fiets of het openbaar vervoer om het centrum van de stad te bereiken. Een andere prijsmaatregel om het autogebruik te ontmoedigen, is de kosten van autorijden plaats-, tijd- en/of voertuigafhankelijk maken.
- Het beschikbaar stellen van bijvoorbeeld (tijdelijke) OV-abonnementen bij verhuizing kan het gebruik van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer positief beïnvloeden.

1.Inleiding

Een groot deel van de bevolking van grootstedelijk Nederland bestaat uit niet-westerse allochtonen van Turkse, Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse afkomst. Hoewel er de afgelopen jaren veel onderzoek is verricht naar diverse aspecten van de leefsituatie van deze groepen, was er tot voor kort weinig bekend over hun mobiliteitsgedrag. In het najaar van 2006 heeft het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) in samenwerking met Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart (RWS-DVS, voorheen Adviesdienst Verkeer en Vervoer) het rapport *Anders Onderweg* uitgebracht (Harms, 2006). Daarin is een uitgebreide inventarisatie gemaakt van het mobiliteitsgedrag van Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen in de vijftig grootste steden van Nederland, en is een vergelijking gemaakt met de mobiliteit van autochtonen.

Het onderzoek heeft inzicht gegeven in het mobiliteitsgedrag van Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen[1]. De resultaten laten zien dat een deel van de verschillen tussen allochtonen en autochtonen kan worden herleid tot sociaaleconomische en ruimtelijke kenmerken van de onderscheiden groepen. Belangrijke verklarende kenmerken zijn bijvoorbeeld het lage aandeel werkende onder allochtonen (onder mensen met een betaalde baan ligt het autogebruik veel hoger) en het hoge aandeel dat in één van de vier grote steden woont (dit hangt samen met een lager autobezit en autogebruik). Maar waarom vrouwen minder vaak fietsen, Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse vrouwen vaker van het openbaar vervoer gebruik maken en Turkse en Marokkaanse mannen vaker voor de auto kiezen kon niet volledig op basis van deze kenmerken worden verklaard. Het vermoeden bestaat dat hier vooral sociaal-culturele factoren een rol spelen zoals status en imago van auto en fiets, maar ook aspecten zoals het kunnen, mogen en willen fietsen.

Een andere openstaande vraag naar aanleiding van dit onderzoek betreft de ontwikkelingen in de toekomst. Hoe ziet het mobiliteitsgedrag van allochtonen er uit in de toekomst en welke gevolgen heeft dit voor het beleid rondom verkeer en vervoer? Lijkt het mobiliteitsgedrag van allochtonen in de toekomst meer op dat van autochtone Nederlanders, of zijn er dan nog steeds grote verschillen zichtbaar?

[1] Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen behoren tot de groep niet-westerse allochtonen. 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 naar westerse allochtonen zoals Duitsers, Belgen en Polen is geen extra onderzoek gedaan. Voor het gemak zijn de vier geselecteerde groepen niet-westerse allochtonen die het onderwerp zijn van dit rapport, steeds aangeduid als 'allochtonen'.

Deze twee nog openstaande vragen zijn voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) aanleiding geweest om een vervolgonderzoek uit te voeren naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen. De resultaten van het rapport *Anders Onderweg* zijn daarbij als uitgangspunt genomen.

De volgende drie onderzoeksvragen staan centraal:

1. Welke sociaal-culturele verklaringen zijn er voor de huidige verschillen in mobiliteit tussen allochtonen en autochtonen?
2. Hoe ziet het toekomstige mobiliteitsgedrag van allochtonen er uit? Zijn er in de toekomst nog steeds grote verschillen tussen allochtonen en autochtonen?
3. Wat zijn de implicaties en consequenties voor het beleid rondom verkeer en vervoer?

Voor het beantwoorden van deze vragen is gebruik gemaakt van bestaande en nieuwe literatuur, kennis en inzichten rondom het mobiliteitsgedrag van allochtonen. Ook zijn aanvullende analyses uitgevoerd op het in 2004 en 2005 op initiatief van het SCP uitgevoerde onderzoek *Leefsituatie Allochtone Stedelingen* (LAS). Daarnaast is nieuw kwalitatief onderzoek uitgevoerd. Een aantal interviews met experts op het gebied van leefsituatie en mobiliteitsgedrag van allochtonen[2] is gehouden en er zijn focusgroepsgesprekken georganiseerd met Turken, Marokkanen, Surinamers, Antillianen en autochtonen (Bureau Veldkamp, 2008). Voor een onderzoeksverantwoording van de focusgroepsgesprekken en een overzicht van de deelnemers naar achtergrondkenmerken wordt verwezen naar bijlage B.

[2] Aan de interviews hebben meegewerkt: Jaco Dagevos (SCP), Angela van der Kloof (Centrum voor Buitenlandse Vrouwen) en Merdan Yagmur (ex-raadslid gemeente Den Haag).

2. Verschillen in mobiliteitsgedrag

2.1 Bestaande verklaringen

Verschillen in mobiliteitsgedrag tussen allochtonen en autochtonen kunnen worden herleid tot sociaal-demografische, sociaaleconomische, sociaal-culturele en ruimtelijke kenmerken. Om meer inzicht te krijgen in hoeverre deze kenmerken een rol spelen bij het mobiliteitsgedrag van allochtonen zijn de afgelopen jaren diverse onderzoeken uitgevoerd.

Onderzoek in Nederland
Zowel een studie uit de jaren negentig van MuConsult (1995), een onderzoek naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen in Amsterdam (Niepoth 2004, O+S 2004) als de recent uitgevoerde studie *Anders Onderweg* (Harms, 2006) laten zien dat allochtonen minder vaak onderweg zijn dan autochtonen en in ongeveer dezelfde tijd minder kilometers afleggen. Sinds medio jaren tachtig zijn allochtonen zich wel vaker gaan verplaatsen en over wat grotere afstanden. In vergelijking met autochtonen wordt door allochtonen minder vaak gebruik gemaakt van de auto en de fiets en juist vaker van het openbaar vervoer. Dit geldt echter niet voor de Turken: zij zijn juist vaker onderweg per auto dan autochtonen. De fiets wordt door geen van de allochtonen veel gebruikt. Vooral allochtone vrouwen en de tweede generatie Turken en Marokkanen fietsen minder. Ondanks dat het fietsbezit en fietsgebruik van allochtonen de afgelopen jaren enigszins is toegenomen, blijft de 'kloof' ten opzichte van autochtonen groot. Het openbaar vervoer wordt relatief vaak gebruikt door Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse vrouwen.

Er is een aantal verklaringen gevonden voor de verschillen in mobiliteitsgedrag. De beperkte uithuizigheid van vooral Turkse en Marokkaanse vrouwen lijkt met name te worden bepaald door sociaal-culturele factoren. Verder blijkt uit de onderzoeken dat vooral de sociaaleconomische achterstand van allochtonen bepalend is voor hun afwijkend mobiliteitsgedrag: dat allochtonen minder gebruik maken van de auto kan deels worden verklaard uit het kleinere aantal werkenden en grotere aantal schoolgaanden onder allochtonen. Recentelijk is door Verbeek (2007) onderzoek verricht naar de redenen voor het geringe fietsgebruik onder Marokkaanse vrouwen in Amsterdam. Hieruit kwam naar voren dat vooral sociaal-culturele verklaringen belangrijk zijn: Marokkanen zijn onbekend met de Nederlandse 'fietscultuur'. De fiets heeft voor veel Marokkanen een negatief imago en wordt als vervoermiddel sociaal niet geaccepteerd (vooral niet door vrouwen en al helemaal niet door moslima's). Een belangrijke reden voor het lage fietsgebruik onder allochtone leerlingen is het ontbreken van een voorbeeldfunctie in de omgeving (Nottelman en Slot, 2007). Kinderen worden niet gestimuleerd om te leren fietsen. Voor Nederlandse

leerlingen is fietsen veel meer een vanzelfsprekende zaak. Het Fietsberaad heeft in 2007 onderzoek gedaan naar de positie van allochtonen in het fietsbeleid (Fietsberaad, 2007c). De belangrijkste conclusie uit dit onderzoek is dat er nauwelijks gemeenten zijn die zich in hun fietsbeleid richten op allochtonen. Verder bleek ook dat de verschillende oorzaken voor een lager fietsgebruik onder allochtonen vaak te herleiden zijn tot cultuurverschillen.

Onderzoek in het buitenland
Ook buiten Nederland is het verplaatsingsgedrag van minderheden al eens onderwerp van onderzoek geweest. Een verkennende studie in het Verenigd Koninkrijk in de jaren negentig wees uit dat etnische minderheden voor hun woon-werkverplaatsingen vaker gebruik maken van het openbaar vervoer dan autochtonen (Green, 1998). Dit bleek gedeeltelijk te kunnen worden herleid tot verschillen in stedelijkheid van de woonlocatie van allochtonen en autochtonen. Uit onderzoek in de Verenigde Staten blijkt dat verschillen in mobiliteitspatronen van allochtonen in veel gevallen een uitkomst zijn van sociaal-demografische, sociaaleconomische en ruimtelijke verschillen in de leefsituatie van allochtonen en autochtonen. Maar cultuurspecifieke behoeften en attituden lijken ook een zelfstandige invloed uit te oefenen op het mobiliteitsgedrag (Tal en Handy, 2005).

2.2 Sociaal-culturele verklaringen

Wat is de invloed van de meer 'zachte', sociaal-culturele factoren zoals status en imago op het gebruik van de auto, fiets en openbaar vervoer? Spelen aspecten als kunnen, mogen en willen een rol, en in hoeverre worden verschillen tussen allochtonen en autochtonen hierdoor verklaard?

Fietsen heeft geen uitstraling
Allochtonen (h)erkennen dat fietsen gewoon is in de Nederlandse samenleving en door iedereen wordt gedaan, ongeacht de maatschappelijke positie. Binnen de allochtone gemeenschap blijft het echter belangrijk om te laten zien dat je iets hebt bereikt (een goede baan, een hoge maatschappelijke positie). Het rijden in een auto heeft in hun beleving duidelijk meer uitstraling dan het rijden op een fiets. Allochtonen hebben soms het gevoel dat de keuze voor de fiets binnen de eigen gemeenschap moet worden gerechtvaardigd: *"Jongens in mijn omgeving roepen wel: waar ben je mee bezig? Je hebt een goede baan en het regent, maar ik vind het niet erg. Ze zeggen: pak de auto, vinden het niet bij mijn status passen." (Marokkaanse man, 35 jaar)*.

Voor de meeste allochtonen is fietsen minder vanzelfsprekend dan voor autochtonen. In het land van herkomst wordt de fiets niet of nauwelijks gebruikt. Bij veel allochtone kinderen ontbreekt de voorbeeldfunctie omdat ouders niet fietsen. Kinderen gaan meestal lopend naar de basisschool en met het openbaar vervoer naar de middelbare school. Allochtone ouders vinden fietsen onveilig en hebben meer dan autochtone ouders moeite om hun kinderen op de fiets naar school te laten gaan. Vooral Turkse en Marokkaanse vrouwen vinden fietsen

gevaarlijk: *"Mijn kind moet volgend jaar naar de middelbare school. Ik vind het eng om hem met de fiets te laten gaan."(Marokkaanse vrouw, 34 jaar)*. Allochtone kinderen worden veel minder opgevoed met de fiets, terwijl het bij autochtone kinderen 'met de paplepel' wordt ingegoten: *"De fiets hoort bij het kind zijn. Je groeit niet op zonder fiets in Nederland."(vrouw, 34 jaar).*

Vrouwen fietsen aanzienlijk minder dan mannen, vooral onder de eerste generatie allochtonen. Vaak heeft dit te maken met het niet kunnen fietsen. In Nederland zijn diverse fietsprojecten om allochtone vrouwen te leren fietsen (zie bijvoorbeeld www.fietsvriendinnen.nl), maar leren fietsen is één, de fiets in het verkeer toepassen is twee. Veel vrouwen vinden het eng en onveilig om te fietsen. De tweede generatie vrouwen beschikt vaak wel over voldoende fietsvaardigheden, maar deze vrouwen gebruiken liever de auto. Veel oudere vrouwen durven dus niet te fietsen en veel jongere vrouwen willen niet fietsen.

De fiets wordt gezien als snel, gemakkelijk, gezond, goedkoop en flexibel (tabel 2.1). Maar fietsen is vermoeiend en minder prettig bij slecht weer: *"Ik fiets wel, maar niet door weer en wind. Collega's uit Zaandam die met regenpak en regenlaarzen fietsen, dat gaat een tikkeltje te ver voor mij. In de zomer door het Vondelpark of even ergens naar toe wel, maar het moet niet te gek worden."(Turkse vrouw, 29 jaar).* Vooral in de grote steden worden vaak fietsen gestolen en men vindt fietsen zoals eerder genoemd onveilig: *"Ik zou mijn moeder sowieso niet laten fietsen in Amsterdam. Levensgevaarlijk!."(Turkse man, 27 jaar).*

Tabel 2.1
Sterke en zwakke kanten fiets volgens niet-westerse allochtonen
Bron: Bureau Veldkamp (2008)

sterke kanten fiets	zwakke kanten fiets
persoonsgebonden	*persoonsgebonden*
- onafhankelijk, flexibel	- vermoeiend, zweten
- altijd beschikbaar	- geschikte kleding nodig (regenpak)
- goed voor gezondheid/conditie	- minder comfort
- gezellig, ontspannend	*weersomstandigheden*
- in de buitenlucht	- niet geschikt bij regen, in de winter
praktisch	*veiligheid*
- geen parkeerproblemen	- gevaarlijk, meer kans op ongelukken
- weinig onderhoud, zelf repareren	- kwetsbaar als fietser
- meenemen in het OV	- sociale onveiligheid
- alcohol drinken mogelijk	- aparte fietspaden noodzakelijk
- alles bereikbaar, geen files, sneller	- diefstalgevoelig
- mobiel bellen mogelijk	*praktisch*
- boodschappen doen	- fiets is snel kapot (banden, verlichting)
kosten	- beperkte capaciteit (aantal personen)
- goedkoop in aanschaf en gebruik	- langzamer dan auto
- aftrekbaar van belasting	- fietsstallingen zijn vervelend
- minder kans op bekeuringen	- fietssloten en kettingen nodig

De auto als showcase
De auto wordt door allochtonen nog steeds gezien als statussymbool, een middel om indruk op anderen te maken en te laten zien dat het goed gaat: *"Voor mannen is een auto toch meer een heilige koe."(Turkse man, 27 jaar).* Vooral Turkse en Marokkaanse mannen vinden het belangrijk om te 'showen' met een auto. *"Het heeft met achtergrond en cultuur te maken. In de Turkse gemeenschap showen we graag wat we hebben."(Turkse vrouw, 29 jaar).* De auto heeft uitstraling en rondrijden in een mooie auto toont aan dat je iets bereikt hebt in Nederland. Dit geldt overigens minder voor allochtone vrouwen, zij vinden de auto vooral erg praktisch.

De auto wordt veel gebruikt voor korte ritten: *"Sommige gebruiken de auto overal voor, zelfs als ze 500 meter verderop moeten zijn."(Surinaamse man, 46 jaar).* Binnen de allochtone gemeenschap wordt de auto veel gebruikt voor zogenaamde 'haal-brengactiviteiten'. Allochtonen zien het als een sociale verplichting om familie en vrienden mee te nemen als ze eenmaal hun rijbewijs hebben: *"Ik word heel vaak ergens gebracht of gehaald. Dat is de normaalste zaak van de wereld. Wel relaxed ook."(Marokkaanse man, 29 jaar)*. Dit gedrag wordt herkend door autochtone Nederlanders, zij hebben de indruk dat bij allochtonen het sociale aspect van autorijden een belangrijkere rol speelt.

Allochtonen halen op steeds jongere leeftijd hun rijbewijs. De drang om direct op je achttiende je rijbewijs te halen is erg groot, het wordt min of meer gezien als een verplichting en toekomstinvestering: *"Je vader wordt ouder, je wilt helpen met boodschappen doen (...) Maar ook dat je op vakantie naar Marokko je vader kan aflossen met rijden."(Marokkaanse man, 32 jaar).* Voor jongere vrouwen staat het hebben van een rijbewijs gelijk aan vrijheid en zelfstandigheid.

De auto geeft een gevoel van flexibiliteit en onafhankelijkheid (tabel 2.2). Met de auto kun je je snel verplaatsen, over grotere afstanden en is het relatief eenvoudig om grote en/of veel spullen te vervoeren. De auto is gemakkelijk en comfortabel, dit in tegenstelling tot de fiets. Vooral Surinamers noemen als voordeel dat het lekker warm en droog is in de auto. De kosten, parkeerproblemen en files zijn volgens allochtonen de belangrijkste nadelen van de auto. Hoewel men bewust is van de hoge kosten, lijkt dit de aanschaf van een auto niet in de weg te staan. Volgens autochtone Nederlanders is het hebben van een auto binnen de allochtone gemeenschap zelfs zo belangrijk, dat op andere kostenposten wordt bezuinigd: *"Ik woon in een wijk met veel Turkse mensen. Ze rijden allemaal een auto zo groot, dat kun je met jouw salaris niet betalen. Ze hebben eerst de auto, dan de inrichting van het huis, dan pas de kachel een graadje hoger. Bij autochtone mensen is het juist andersom."(man, 40 jaar).* Als men eenmaal een auto heeft aangeschaft, spelen kosten een beperkte rol in de vervoerswijzekeuze. Dit geldt ook voor autochtone Nederlanders: *"Je laat je auto niet staan. Je baalt (red. van de kosten), je vloekt, maar je pakt 'm toch."(Antilliaanse vrouw, 32 jaar).*

Tabel 2.2
Sterke en zwakke kanten auto volgens niet-westerse allochtonen
Bron: Bureau Veldkamp (2008)

sterke kanten auto	zwakke kanten auto
persoonsgebonden	*persoonsgebonden*
- onafhankelijk, flexibel	- stress (files)
- altijd beschikbaar	- geen alcohol drinken
- gevoel van privacy (huiskamergevoel)	- minder goed voor gezondheid
- gezellig, ontspannend	- rijbewijs nodig
- statussymbool, aanzien, stoer	*kosten*
- niet inspannend	- duur in onderhoud
comfort	- hoge kosten (belasting, benzine)
- geen weersinvloeden	- parkeerkosten, parkeervergunning
- droog, comfortabel, warm	- afschrijving, verzekering
- airco in de zomer	- bekeuringen
- haar blijft in model	*overig*
snelheid	- milieuonvriendelijk (vervuiling)
- sneller van A naar B	- kans op schade aan auto
- geen wachttijden	- parkeerproblemen
praktisch	- files
- eigen muziek, DVD voor kinderen	- eenrichtingsverkeer
- vergroot mogelijkheden	- niet alles per auto bereikbaar
- gemakkelijk bij vakantie/uitjes	- agressief rijgedrag, gevaarlijk
- veel opbergruimte (boodschappen)	
- met meerdere personen tegelijk reizen	
overig	
- veiliger dan op de fiets	
- goedkoper dan OV	

Met het openbaar vervoer als het niet anders kan
Het openbaar vervoer is voor veel allochtonen vaak het laatste alternatief. De auto staat duidelijk op de eerste plaats. Omdat veel allochtonen niet kunnen of willen fietsen maken zij toch nog relatief vaak gebruik van het openbaar vervoer. Dit geldt vooral voor vrouwen omdat zij overdag geen beschikking hebben over een auto, en de fiets liever niet gebruiken. *"Heeft te maken met het feit dat vrouwen van de eerste generatie geen rijbewijs hebben en ook niet kunnen fietsen. Ze zijn erg afhankelijk van tram of bus."(Marokkaanse man, 45 jaar).*

Ook jongeren maken relatief veel gebruik van het openbaar vervoer, vooral scholieren en studenten. Daar waar de autochtone scholieren/studenten op de fiets naar school gaan, kiezen allochtone scholieren/studenten vaker voor de trein, bus, tram of metro. Dit wordt mede ingegeven door de OV-studentenkaart en het onveilige beeld van de fiets in het verkeer: *"Ouders zijn ongerust. Als het dichtbij is, ga maar met de fiets. Als het verder weg is, hier heb je een abonnement, ga maar met de bus."(Surinaamse man, 46 jaar)*.

Het is goed dat er openbaarvervoervoorzieningen zijn en het reizen per openbaar vervoer is voor veel allochtonen laagdrempelig. Maar allochtonen noemen wachten, overstappen, lastige medepassagiers, geluidsoverlast en niet hygiënisch als belangrijke nadelen van het reizen

per openbaar vervoer (tabel 2.3). De meningen over de kosten zijn verdeeld, wat de één als goedkoop ziet, bestempelt de ander als veel geld. De hoge parkeerkosten en het zoeken naar een parkeerplek worden regelmatig genoemd als reden om wel van het openbaar vervoer gebruik te maken: *"Stel als iemand naar de Kalverstraat wil of de Dam, dan ga je liever met het openbaar vervoer dan met de auto. Anders moet je honderd rondjes rijden voor een parkeerplek."(Turkse man, 45 jaar).*

Tabel 3.3
Sterke en zwakke kanten openbaar vervoer volgens niet-westerse allochtonen
Bron: Bureau Veldkamp (2008)

sterke kanten openbaar vervoer	zwakke kanten openbaar vervoer
persoonsgebonden	*persoonsgebonden*
- beetje dromen, krant/boek lezen	- geen controle, geen keuzevrijheid
- sociale contacten, gezellig	- stress, opgefokt
- slapen	- moet geen haast hebben
- laagdrempelig	*voertuigomstandigheden*
snelheid, gemak	- drugsoverlast, dronken mensen
- snel, goede verbindingen	- stank, vies, hygiëne
- geen files	- te druk/vol
- warm en droog	- medepassagiers, niet opstaan
- geen parkeerplaats nodig	- muziek, telefoneren
- goede verbindingen, veel haltes	- agressie, vechtpartijen
- gemakkelijk met abonnement	- onveilig, zakkenrollers
- steeds luxer	- met kinderen lastig
kosten	*omstandigheden onderweg*
- goedkoper dan auto	- langer onderweg
- zwart rijden mogelijk	- overstappen, vertragingen
overig	- geen rechtstreekse verbinding
- geen risico op ongeluk veroorzaken	- beperkte tijden, dienstregeling
- beter voor milieu	- lange wachttijden
- voorrang t.o.v. auto	*kosten*
	- steeds duurder

3. Anders onderweg in de toekomst?

In Nederland verandert de samenstelling van de bevolking de komende decennia. Doordat de autochtone bevolking als gevolg van de vergrijzing de komende jaren enigszins zal krimpen, drukken allochtonen in de toekomst een grotere demografische stempel op de Nederlandse samenleving dan nu. Maar niet alleen de omvang en samenstelling zal veranderen, ook de leefsituatie van allochtonen is aan veranderingen onderhevig. Hebben deze wijzigingen in omvang en leefsituatie ook gevolgen voor de mobiliteit van allochtonen?

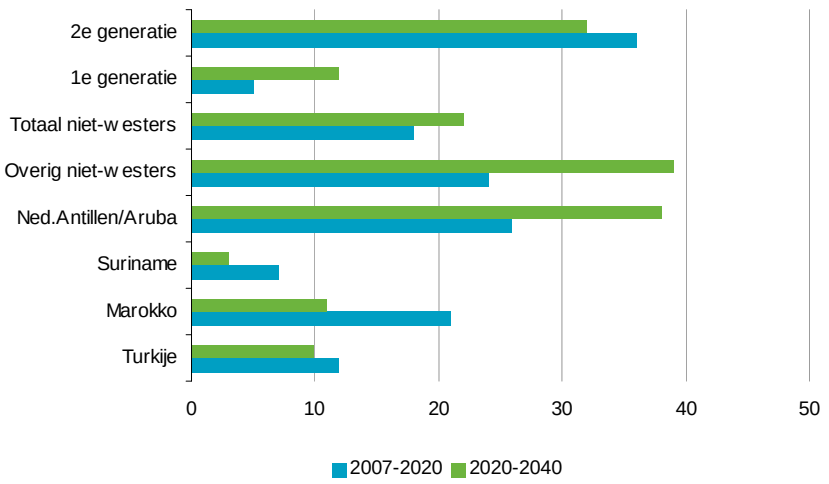
3.1 Omvang en samenstelling

Op dit moment wonen bijna 1,2 miljoen Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen in Nederland (CBS, 2007a). Dit is 7,1% van de totale bevolking. De verwachting is dat het aantal allochtonen in 2020 zal zijn gestegen tot ruim 1,3 miljoen (8,0% van de bevolking) en in 2040 tot 1,5 miljoen (8,8% van de bevolking). De groei van het aantal allochtonen de komende jaren wordt bepaald door het migratiesaldo (het aantal immigranten min het aantal emigranten). Tot 2040 wordt een positief migratiesaldo verwacht.

De belangrijkste ontwikkelingen ten aanzien van de samenstelling van de allochtone bevolking zijn:
- sterke toename tweede generatie
- opkomst derde generatie
- hoog aandeel jongeren

Sterke toename tweede generatie
Zowel de eerste als tweede generatie allochtonen neemt de komende jaren in omvang toe (figuur 3.1). Tot 2020 is het meest bepalend voor de samenstelling van de etnische bevolking de toename van de tweede generatie niet-westerse allochtonen (+36%). Volgens het CBS zal echter pas na 2030 de tweede generatie groter zijn dan de eerste. De klassieke groepen allochtonen (Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen) blijven getalsmatig de meerderheid vormen.

Figuur 3.1:
Groei niet-westerse allochtone bevolkingsgroepen, 2007-2040 (in procenten)
Bron: CBS 2007a; bewerking KiM



Opkomst derde generatie
In de allochtonenprognoses van het CBS is de derde generatie niet meegenomen en wordt in de statistieken tot de autochtonen gerekend, omdat zij verwacht dat deze generatie geen achterstand meer heeft. Hoe het proces van integratie in Nederland zal verlopen is echter moeilijk te zeggen. De huidige derde generatie allochtonen is zeer bescheiden van omvang. In totaal gaat het naar schatting om ongeveer 35.000 Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen (CBS, 2007a). Bijna de helft is van Surinaamse afkomst. Het aantal Turken en Marokkanen is nu nog erg klein, maar groeit snel. In 2020 gaat het naar verwachting om een groep van circa 180.000 personen. De derde generatie allochtonen blijft dus een kleine groep ten opzichte van het totaal.

Hoog aandeel jongeren
De demografische opbouw van allochtonen wordt in vergelijking met die van de autochtonen gekenmerkt door een hoog aandeel jongeren. Een op de tien allochtonen is op dit moment ouder dan vijftig jaar. Van de autochtonen is één op drie ouder dan vijftig jaar. Vooral de derde generatie allochtonen is op dit moment een heel jonge groep. Een groot deel van hen zal in 2020 onderwijs volgen.

Westerse allochtonen
De groep westerse allochtonen neemt de laatste jaren in omvang steeds meer toe. In 2007 wonen 1,4 miljoen westerse allochtonen in Nederland. In 2020 zal dit aantal gestegen zijn tot 1,5 miljoen en in 2040 tot 1,9 miljoen (tabel 3.1). De westerse allochtonen uit EU-landen vormen op dit moment de grootste bevolkingsgroep. In de toekomst zal naar verwachting vooral het aantal westerse allochtonen uit landen buiten de EU sterk toenemen, terwijl het aantal Indonesiërs de komende jaren zal afnemen. Tot 2020 zal het aantal westerse allochtonen netto jaarlijks met 16.000 migranten toenemen. De verwachting is dat het migratiesaldo na 2020 verder stijgt tot ongeveer 20.000 migranten. Het effect van de toename van het aantal westerse allochtonen op de mobiliteit in Nederland is in deze studie niet meegenomen. Omdat dit onderzoek voortborduurt op de resultaten uit de studie *Anders Onderweg,* ligt de focus op de Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen.

Tabel 3.1:
Omvang en groei westerse allochtone bevolkingsgroepen, 2007-2040 (in absolute aantallen x 1000 en in procenten)
Bron: CBS 2007a; bewerking KiM

	2007	2020*	2040*	2007-2020	2020-2040
EU-26-landen	835	980	1270	+17	+30
Overig Europa	136	175	238	+29	+36
Indonesië	390	354	282	-9	-10
Overig buiten Europa	71	83	114	+17	+37
Totaal westers	1432	1592	1904	+11	+20
1e generatie	*587*	*703*	*915*	*+20*	*+30*
2e generatie	*845*	*889*	*989*	*+5*	*+11*
% totale bevolking	*8,8%*	*9,5%*	*11,2%*		

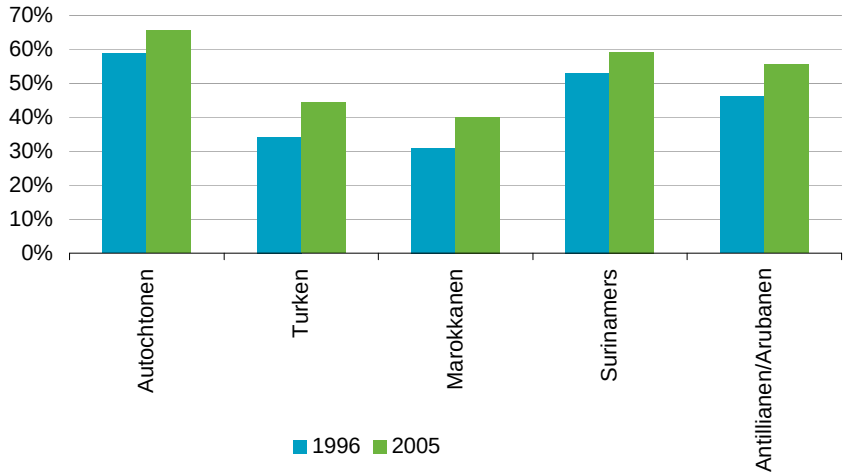
*Inschatting aantal westerse allochtonen in 2020 en 2040 (CBS, 2007a)

3.2 Leefsituatie

Kenmerkende aspecten voor de leefsituatie van allochtonen nu en in de toekomst zijn de positie op de arbeidsmarkt, het opleidingsniveau, de woon- en gezinssituatie en de sociale contacten. In het Jaarrapport Integratie (Dagevos en Gijsberts, 2007) en de recent verschenen publicatie 'Het dagelijkse leven van allochtone stedelingen' (Van den Broek en Keuzenkamp, 2008) staan de belangrijkste ontwikkelingen beschreven.

Arbeidsmarktpositie
Met uitzondering van de Surinamers en Antillianen ligt de netto-arbeidsparticipatie[3] van allochtonen laag (figuur 3.2). Op dit moment heeft de helft van de allochtonen in de beroepsgeschikte leeftijden een baan. De verwachting is dat de arbeidsparticipatie in de toekomst wel zal toenemen. Dit wordt voor een groot deel veroorzaakt door een grotere arbeidsdeelname van allochtone vrouwen.
Allochtonen zijn voornamelijk werkzaam aan de onderkant van de arbeidsmarkt, zij werken bijvoorbeeld relatief vaker bij een uitzendbureau en schoonmaakbedrijven. Door de lagere positie op de arbeidsmarkt hebben allochtonen ook een lager inkomen dan autochtonen. Verder is het aantal uitkeringsgerechtigden onder allochtonen hoger dan onder autochtonen.

Figuur 3.2:
Ontwikkeling netto-arbeidsparticipatie autochtonen en niet-westerse allochtonen 1996-2005
Bron: CBS,2007, bewerking KiM



Opleidingsniveau
Het opleidingsniveau van allochtonen is laag. Na het basisonderwijs stromen allochtone leerlingen veel meer door naar het VMBO dan naar de HAVO en het VWO. Bovendien gaan zij binnen het VMBO vaker naar de basis- en kaderberoepsgerichte leerwegen. De afgelopen jaren is het aantal allochtonen in het hoger onderwijs sterk toegenomen. Hun slagingspercentage is echter veel lager dan dat van de autochtonen (CBS, 2007b). De enige allochtone bevolkingsgroep die een vergelijkbaar opleidingsniveau heeft zijn de Antillianen.

[3] Het aandeel van de werkzame beroepsbevolking in de potentiële beroepsbevolking

Woonsituatie
In 2020 zullen niet-westerse allochtonen net als nu voornamelijk in de drie grote steden wonen (Amsterdam, Rotterdam en Den Haag). In deze steden zullen zij vooral in de minst welvarende wijken wonen. Rotterdam en Amsterdam verwachten dat in 2020 50% van de inwoners bestaat uit niet-westerse allochtonen. De middenklasse onder allochtonen, waaronder veel Surinamers, zullen naar randgemeenten zoals Almere trekken.

Gezinssituatie
De meeste Turkse en Marokkaanse mannen in Nederland trouwen met een vrouw van dezelfde herkomst uit Nederland of met een vrouw uit hun land van herkomst. Het aantal migratiehuwelijken is de laatste jaren flink gedaald. Migratiehuwelijken komen onder Surinamers en Antillianen veel minder voor dan bij Turken en Marokkanen. Allochtone vrouwen krijgen op dit moment op jongere leeftijd kinderen, en meer kinderen dan autochtone vrouwen. In de toekomst zal de allochtone vrouw in dit opzicht echter steeds meer gaan lijken op de autochtone vrouw: ze krijgen later kinderen en gemiddeld minder kinderen.

Sociaal-culturele integratie
Surinamers en Antillianen hebben veel contact met autochtonen. Turken en Marokkanen hebben weinig contact met autochtonen. Vooral moslims zijn sterk gericht op de eigen groep. De verhouding tussen Turken en Marokkanen enerzijds en Nederlanders anderzijds is aan het verharden. Het lijkt er daarom op dat Turken en Marokkanen zich in de toekomst nog meer op de eigen groep zullen richten.

3.3 Mobiliteitsgedrag

Wat betekenen de wijzigingen in de omvang en samenstelling van de allochtone bevolking en de veranderingen in de leefsituatie voor het mobiliteitsgedrag van allochtonen in de toekomst?

Toename autogebruik
Doordat de sociaaleconomische positie van niet-westerse allochtonen langzaam verbetert en in het verlengde daarvan het auto- en rijbewijsbezit toeneemt, is te verwachten dat het aantal verplaatsingen met de auto zal stijgen. Allochtone vrouwen zullen hieraan mogelijk een belangrijke bijdrage leveren: zij worden steeds zelfstandiger (hogere opleiding, eigen baan, rijbewijs), waardoor ook steeds meer vrouwen een eigen auto zullen hebben. Het toenemende autogebruik lijkt vooral ten koste te gaan van het openbaar vervoer. Indien men een reële keuze heeft tussen auto en openbaar vervoer, heeft de auto duidelijk de voorkeur: *"Denk niet dat de auto wordt teruggedrongen. Ik verwacht een stijging van het aantal automobilisten …. Ik weet niet of zij (red. Surinamers/Antillianen) in het openbaar vervoer te krijgen zijn."(Antilliaanse vrouw, 32 jaar).* Een andere reden voor de verwachte toename van het autogebruik is de groeiende behoefte aan een eigen auto onder de jongere generatie allochtonen. Het

vrijheidsgevoel en comfort van de auto zal een grote aantrekkingskracht blijven uitoefenen. Voor veel Turkse en Marokkaanse mannen is de auto nog steeds een middel om te laten zien dat je iets bereikt hebt. Pas wanneer sprake is van gezinsvorming verdwijnt deze beeldvorming deels. Dan wordt de auto vooral een praktisch vervoermiddel voor het halen en brengen van kinderen en het vervoeren van de wekelijkse boodschappen.

Tegenstrijdig beeld toekomstig fietsgebruik
"Zelfs de tiende generatie gaat het koud hebben op de fiets."(Surinaamse man, 41 jaar). Een deel van de allochtone bevolking vermoedt dat het fietsen nooit volledig ingeburgerd zal raken en niet zo vanzelfsprekend zal worden als voor autochtone Nederlanders. Uit de studie *Anders Onderweg* is ook gebleken dat de tweede generatie niet significant meer fietst dan de eerste generatie. In dit onderzoek zijn echter alleen personen van twintig jaar en ouder meegenomen en is het fietsgebruik onder kinderen buiten beschouwing gelaten.

Omdat allochtone ouders steeds vaker in Nederland zijn opgegroeid en ook zelf gebruik maken van de fiets, is de verwachting dat allochtone kinderen in de toekomst meer gestimuleerd worden om op de fiets naar de basisschool te gaan: *"Ik denk dat ze dichter bij autochtonen komen, je wordt bijna gedwongen."(Marokkaanse man, 35 jaar).* Hoe het fietsgebruik zich na de kinderjaren zal ontwikkelen is echter moeilijk in te schatten. Dit is mede afhankelijk van de financiële mogelijkheden van de komende generatie, de parkeersituatie en bereikbaarheid in de stad en de verkeersveiligheid. Ook autochtonen denken dat het verschil in fietsgebruik langzaamaan zal veranderen en dat naarmate Turken en Marokkanen langer in Nederland wonen, zij ook steeds meer gaan fietsen. Dit schrijven zij vooral toe aan een verbeterde sociaal-culturele integratie: meer sociale contacten met autochtonen, betere beheersing en gebruik van de Nederlandse taal en minder oriëntatie op de eigen groep. Of de sociaal-culturele integratie daadwerkelijk zal verbeteren is echter de vraag (zie ook vorige paragraaf).

Mobiliteitseffect verblijfsduur
Uit onderzoek in de Verenigde Staten blijkt dat de mobiliteit van allochtonen een aantal jaar na immigratie op dat van autochtonen begint te lijken (Myers, 1996; McGuckin en Srinivasan, 2003; Tal en Handy, 2005). Mogelijk is er ook een verband tussen het aantal jaren dat allochtonen in Nederland verblijven en hun mobiliteitsgedrag. Dit effect is onderzocht met behulp van het LAS aan de hand van het 'jaar van migratie'. De analyses zijn toegespitst op Marokkanen en Turken en daarbinnen op het auto- en fietsgebruik. Gekeken is naar één specifieke leeftijdsgroep, te weten de 30- tot 50-jarigen.

Allochtonen die sinds kort in Nederland verblijven, maken significant vaker gebruik van het openbaar vervoer en fietsen ook vaker. Daarentegen wordt minder gebruik gemaakt van de auto (tabel 3.3). Dat meer per openbaar vervoer wordt gereisd en minder per auto is verklaarbaar uit de vaak lage sociaaleconomische positie van recent geïmmigreerden. Dat ook de fiets gebruikt wordt door allochtonen die sinds 1995 in Nederland wonen is opvallend.

Mogelijk wordt dit ook verklaard door het niet beschikbaar en/of betaalbaar zijn van alternatieven. Overigens komt dit overeen met de resultaten uit de studie *Anders Onderweg* waarin al de enigszins contra-intuïtieve constatering werd gedaan dat de eerste generatie allochtonen meer fietsgeneigd zijn dan de tweede generatie allochtonen die in Nederland geboren zijn (Harms, 2006, p. 35 en p. 56). Verder bleek dat van diegenen die wel fietsen, opvallend vaak als reden werd opgevoerd dat het 'niet anders kan' of dat ze 'geen andere keus' zouden hebben.

Tabel 3.3:
Vervoermiddelgebruik, gemiddeld aantal ritten per persoon per dag naar verblijfsduur in Nederland (exclusief de personen die geen verplaatsing hebben gemaakt), Turken en Marokkanen 30-50 jaar
Bron: SCP (LAS'05), bewerking KiM

	1930-1974	1975-1984	1985-1994	1995-2004	Totaal
auto	1,92*	1,54	1,24	1,03*	1,43
OV	0,09	0,14	0,19	0,59*	0,20
fiets	0,11	0,34	0,25	0,85*	0,33
lopen	0,30	0,46	0,65	0,39	0,50
totaal	*2,45*	*2,51*	*2,34*	*2,85*	*2,47*

*significante verschillen ten opzichte van autochtonen (p<0,05)

Kortom, de verklaring voor het mobiliteitseffect van verblijfsduur is vermoedelijk meer van sociaaleconomische aard dan dat het te herleiden is tot gewenning (cultureel). De resultaten onderschrijven het beeld dat wanneer iemand langer in Nederland verblijft, de kans groter is dat men gebruik gaat maken van de auto en minder van het openbaar vervoer of de fiets.

Meer forensen

Op dit moment woont het merendeel van de allochtone bevolking in de vier grote steden. Ook in de toekomst zullen de meeste allochtonen in de grote steden wonen, maar de verwachting is dat veel allochtonen uit de middenklassen richting randgemeenten zullen trekken. Het gros blijft echter wel in de Randstad wonen: *"Nichtjes en neefjes woonden in Rotterdam, maar gaan nu in dorpen eromheen wonen. Niet Den Haag, maar Rijswijk of zo." (Surinaamse man, 41 jaar)*. Deze verhuisbeweging zal enerzijds een opstuwende werking hebben op het autogebruik (forensenverkeer), anderzijds zullen bereikbaarheidsproblemen er wellicht toe leiden dat het openbaar vervoer vaker gebruikt gaat worden in het woon-werkverkeer.

4.Slotbeschouwing

4.1 Conclusies

De belangrijkste verschillen in het mobiliteitsgedrag tussen allochtonen en autochtonen zijn:
- Allochtonen, en dan vooral vrouwen en eerste generatie Turken en Marokkanen, maken minder vaak gebruik van de fiets.
- Het openbaar vervoer wordt relatief vaak gebruikt door Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse vrouwen.
- De auto wordt relatief vaak gebruikt door Turkse en Marokkaanse mannen.

Welke sociaal-culturele verklaringen zijn er voor de verschillen in mobiliteitsgedrag en in hoeverre zijn deze verschillen in de toekomst nog steeds zichtbaar?

Sociaal-culturele verklaringen
Sociaal-culturele factoren zijn vooral van invloed op het auto- en fietsgebruik van allochtonen. De belangrijkste twee 'verklarende' factoren voor het lage fietsaandeel zijn het niet kunnen of willen fietsen en de lagere sociale status die men aan de fiets toekent. Allochtonen maken minder gebruik van de fiets omdat zij de vaardigheden missen. Vooral Turkse en Marokkaanse vrouwen van de eerste generatie kunnen vaak niet of minder goed fietsen. Zij hebben ook extra veel moeite met de negatieve kanten van het fietsen: de Nederlandse weersomstandigheden nodigen niet uit om te gaan fietsen en de verkeerssituatie vinden zij onveilig voor fietsers, vooral voor schoolgaande kinderen. Door hun opvoeding kennen allochtonen andere waarden toe aan de fiets. De allochtone bevolkingsgroepen kennen geen fietstraditie in het thuisland. Voor veel allochtonen is de fiets een vervoermiddel zonder status.

De auto is voor veel allochtonen wel een statussymbool. Turkse en Marokkaanse mannen ontlenen meer status aan het bezit en gebruik van de auto dan vrouwen. Vooral het type auto speelt een belangrijke rol: *"Status heeft niet met autobezit te maken, maar met wat voor auto je bezit. Je ziet een directeur niet in een Fiat Panda aankomen." (Marokkaanse man, 29 jaar).* Ook vinden mannen het gevoel van onafhankelijkheid en vrijheid dat de auto geeft belangrijk. Het is in de Turkse en Marokkaanse cultuur gebruikelijk dat mannen achter het stuur zitten, ook als de vrouw een rijbewijs heeft. Deze cultureel bepaalde houding vertaalt zich in een grotere behoefte aan een auto en daardoor ook een hoger autogebruik.

Het openbaarvervoergebruik wordt vooral ingegeven vanuit praktische overwegingen en niet zozeer bepaald door sociaal-culturele factoren. Allochtone vrouwen maken vaker gebruik van het openbaar vervoer

dan mannen, vooral omdat zij minder toegang hebben tot de auto, minder vaak een rijbewijs hebben en minder snel geneigd zijn om de fiets te pakken. Ook lijken allochtone vrouwen gevoeliger voor de hoge parkeerkosten en pakken eerder de bus, tram of metro als zij gaan winkelen in het centrum van de stad. Het imago en de status van het openbaar vervoer spelen nauwelijks een rol bij de afweging tussen de verschillende vervoermiddelen.

Toekomstig mobiliteitsgedrag
Het aantal allochtonen in Nederland is op dit moment 1,2 miljoen en in 2020 is dit naar verwachting 1,3 miljoen. Met een aandeel van respectievelijk 7,1% en 8,0% ten opzichte van de totale bevolking zal dit niet direct leiden tot een gewijzigd mobiliteitsgedrag voor heel Nederland. Wijzigingen in de leefsituatie kunnen wel van invloed zijn op het mobiliteitsgedrag. De algemene verwachting is dat de verschillen in mobiliteitsgedrag tussen autochtonen en allochtonen de komende jaren kleiner zullen worden: het mobiliteitsgedrag van de jongere generatie niet-westerse allochtonen, woonachtig in de grote steden zal steeds meer gaan lijken op dat van autochtone Nederlanders. De belangrijkste reden hiervoor is de verbeterde integratie (hogere arbeidsparticipatie, hoger opleidingsniveau, betere beheersing van de Nederlandse taal).

Een deel van de verschillen tussen allochtonen en autochtonen zal echter ook de komende jaren blijven bestaan:

- De geleidelijke verbetering van de sociaaleconomische positie leidt ertoe dat het autogebruik onder allochtonen verder zal toenemen. Samen met de hogere status die allochtonen aan de auto toekennen, zal dit leiden tot een nog dominantere plaats van de auto in het mobiliteitsgedrag van allochtonen. Vooral binnen de Turkse en Marokkaanse gemeenschap zullen ook in de toekomst status, imago en aanzien belangrijke aspecten blijven. Deze sociaal-culturele factoren blijven daarmee belangrijke verklaringen voor verschillen in mobiliteitsgedrag tussen allochtonen en autochtonen.

- Allochtonen maken aanzienlijk minder gebruik van de fiets dan de gemiddelde Nederlander. De verschillen in fietsgebruik zullen wellicht kleiner worden, omdat allochtone ouders die in Nederland zijn opgegroeid hun kinderen waarschijnlijk meer zullen stimuleren om met de fiets naar school te gaan. Fietsen wordt daarmee op jonge leeftijd meer vanzelfsprekend. Maar de fiets blijft een ‘tweederangs’ vervoermiddel binnen de allochtone gemeenschap. Vooral de eerste generatie is niet opgegroeid met de fiets. Aan de fiets wordt geen status ontleend, fietsen is onveilig en met slecht weer geen optie. Zolang dit beeld blijft bestaan, zullen de verschillen in fietsgebruik ook blijven bestaan.

4.2 Beleidsimplicaties

Sociaal-culturele factoren zijn van invloed op de verschillen in mobiliteitsgedrag tussen autochtonen en allochtonen en de verschillen zullen nog zeker enkele tientallen jaren blijven bestaan. Wat betekenen deze bevindingen voor het beleid rondom verkeer en vervoer? In hoeverre kunnen bestaande maatregelen een bijdrage leveren aan het verkleinen van de verschillen? Op basis van de onderzoeksresultaten heeft het KiM een aantal mogelijke maatregelen op een rij gezet. Naar de effecten van deze maatregelen is geen apart onderzoek gedaan en de beleidsgevolgen zijn een inschatting van het KiM. Het gaat om maatregelen op de volgende beleidsterreinen:

- fietsbeleid
- bereikbaarheid
- prijsbeleid
- wonen en werken

Fietsbeleid

Stimulering van het fietsgebruik onder allochtonen kan het verschil met autochtonen kleiner maken. De afgelopen jaren zijn diverse fietsprojecten opgezet om het fietsgebruik onder allochtonen, vooral vrouwen, te stimuleren. Fietslessen hebben een positieve invloed gehad op het fietsgebruik van allochtone vrouwen: *"Laatst zag ik bij de Amsteldijk een oudere vrouw op de fiets. Ze straalde van trots dat ze het kon, had het volgens mij net geleerd." (Turkse vrouw, 29 jaar).* Naast allochtone vrouwen zijn schoolgaande kinderen een belangrijke doelgroep. De voorbeeldfunctie in hun omgeving ontbreekt vaak, waardoor het fietsen minder vanzelfsprekend is dan bij autochtone kinderen. Fietscampagnes en fietslessen op scholen kunnen bijdragen aan een hoger fietsgebruik. Een goed voorbeeld wordt gegeven door de gemeente Amsterdam. In het najaar van 2007 is de gemeente gestart met fietslessen voor allochtone vrouwen en op scholen.

In aanvulling op de fietslessen kan het fietsaandeel worden vergroot door extra aandacht te besteden aan het toepassen van de fiets in de praktijk. Veel allochtone vrouwen die wel over de vaardigheden beschikken om te gaan fietsen, durven niet op de fiets te stappen omdat zij het eng en onveilig vinden. Mede daardoor vinden zij het ook te gevaarlijk om hun kinderen op de fiets naar school te laten gaan. Juist ten aanzien van dit aspect, het toepassen van de fiets in het verkeer, valt extra winst te behalen. Vooral in de grote steden ervaren veel allochtonen de fiets als onveilig: "als fietser ben je kwetsbaar en heb je meer kans op ongelukken". Het zelfvertrouwen kan worden vergroot door tijdens de fietslessen en eventueel herhalingslessen extra aandacht te besteden aan het toepassen van de fiets in de praktijk. Ook kunnen fietscampagnes (op scholen) bijdragen aan een veiliger gevoel door meer de nadruk te leggen op verkeersveiligheidaspecten.

Naast specifieke maatregelen gericht op het fietsgebruik onder allochtonen, kunnen ook bestaande maatregelen een positief effect hebben op het fietsgebruik in het algemeen en het fietsgebruik van allochtonen in het bijzonder. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan

het beter afstemmen van verkeerslichten op fietsers, meer vrijliggende fietspaden in de grote steden en betere stallingsmogelijkheden. Deze maatregelen bevorderen het fietsgebruik, maar zorgen er tevens voor dat allochtonen zich minder onveilig op de fiets voelen.

Bereikbaarheid
De dominante positie van de auto in het mobiliteitsgedrag van allochtonen zal naar verwachting de komende jaren verder toenemen. Deze positie wordt deels verklaard vanuit sociaal-culturele aspecten zoals status en imago. Het beïnvloeden van sociaal-culturele factoren om het autogebruik te ontmoedigen is erg lastig. Wel zijn andere, meer generieke, maatregelen denkbaar om het autogebruik onder allochtonen te beïnvloeden. Zo kan worden gedacht aan het autovrij maken van de omgeving van scholen, waardoor het veiliger is om met de fiets naar school te gaan. Meer éénrichtingsverkeer in de grote steden en een betere handhaving van snelheidslimieten zijn andere voorbeelden van maatregelen om het autogebruik te ontmoedigen. Of de verschillen tussen autochtonen en allochtonen daarmee kleiner worden is moeilijk te voorspellen, omdat deze maatregelen ook effect zullen hebben op het autogebruik van autochtonen.

Prijsbeleid
Vooral allochtone vrouwen kunnen gevoelig zijn voor de hoge kosten van het autogebruik en dan in het bijzonder de parkeerkosten. Het verhogen van de parkeertarieven kan een bijdrage leveren aan het verminderen van het autogebruik en ertoe leiden dat allochtonen vaker gebruik maken van de fiets of het openbaar vervoer. Een andere prijsmaatregel om het autogebruik te ontmoedigen, is de kosten van autorijden plaats-, tijd- en/of voertuigafhankelijk maken. Ook hier geldt dat deze maatregelen niet specifiek bedoeld zijn om de verschillen tussen autochtonen en allochtonen te verkleinen, maar wel kunnen zorgen voor een minder dominante positie van de auto.

Wonen en werken
Onder allochtonen is een verhuisbeweging zichtbaar van de grote steden naar de randgemeenten. De verwachting is dat deze beweging de komende jaren verder zal toenemen. Het verhuizen naar een andere woongemeente is een cruciaal moment in de levensstijl van mensen (Cullen en Godson, 1975). Vaak is dit een moment waarop een heroverweging plaatsvindt van onder andere de vervoerswijzekeuze. Het beschikbaar stellen van bijvoorbeeld (tijdelijke) OV-abonnementen in deze fase kan het gebruik van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer positief beïnvloeden.

Summary

Various studies into the travel behaviour of ethnic minorities have shown that many of the differences between ethnic minorities and the native Dutch community can be attributed to socio-demographic, socio-economic and spatial characteristics of these different groups. The reasons why ethnic minorities tend to cycle less, why Turkish and Moroccan men are more frequent car users and why women of Moroccan, Surinamese and Antillean origin are relatively frequent users of public transport have not yet been fully explained. This study examined whether these differences can be explained by socio-cultural factors such as the status and image of the various means of transport and the extent to which these differences in travel behaviour are likely to persist in the future.

The most important conclusions are the following:

- The low bicycle use is largely determined by the image of the bicycle, the sense of road unsafety and a lack of cycling experience.
- The car is considered to be a status symbol and a sign to others of individual achievement in the Netherlands. This can explain why especially Turkish and Moroccan men use the car so often.
- Public transport is predominantly used for practical reasons.
- Differences in travel behaviour are expected to lessen in the future but are likely to persist for several decades.

Low bicycle use determined by the image of the bicycle, sense of road unsafety and cycling proficiency

The Netherlands is a nation of cyclists. This culture is lacking within the ethnic minority community and this explains why the use of bicycles is significantly lower. Ethnic minorities attribute different values to the bicycle. It has a lower status for many Turkish and Moroccan people and is something that many would prefer not to be associated with. In addition, many ethnic minorities and especially women of the first generation lack cycling proficiency and the confidence to cycle in the Netherlands. Cycling is considered to be unsafe, and people are reluctant to ride a bike. The fear of road accidents is one of the reasons why many ethnic minority women prefer their children not to cycle to school.

The car as status symbol and social means of transport

For many Turkish and Moroccan men, owning a car is highly valued and the type of car is also an important factor. Within the ethnic minority community, it is important to demonstrate that one has achieved something in Dutch society and the car is a key way to do this. Those who own cars also tend to use them as much as possible. Car driving creates a feeling of independence and freedom.
For many in the Turkish, Moroccan, Surinamese and Antillean communities, it is considered to be a social obligation to travel together

with family, friends and acquaintances. This tendency to use the car to 'collect and drop off' is particularly marked among the ethnic minority community.

Public transport particularly used for practical reasons
The differences in public transport use cannot be clearly explained in socio-cultural terms. The relatively high use of public transport among ethnic minority women can best be explained by the fact that they are less likely to have a car and by their fear of cycling or inability to do so. For this reason, public transport is predominantly used for practical reasons.

Differences likely to persist for decades
By 2020, the ethnic minority community will have grown further and especially the share of first- and second-generation ethnic minorities relative to the total population. With a share of 7,1% in 2007 and 8,0% in 2020, the increase of the ethnic minority will not lead to an immediate change in travel behaviour. However, changes in the living situation are likely to have an impact on mobility. The differences in travel behaviour are likely to become less pronounced as ethnic minorities adapt their behaviour in line with the rest of society because of the improved integration.
However, part of the differences are likely to persist for decades. Car ownership is expected to increase further as a result of the improved socio-economic position of ethnic minorities (increased participation in the workforce, higher educational achievement). This is likely to contribute to the car becoming even more dominant in the future, especially within the Turkish and Moroccan community. Also, the cultural attitude towards the car will persist and the car will continue to be an important status symbol. It is more difficult to estimate how bicycle use will develop in the future. As more and more people in the ethnic minority community grow up with the bicycle, its use is expected to increase. Many people will nevertheless continue to see the bicycle as a second-rate means of transport that is both unsafe and unsuitable for use in poor weather conditions. For this reason, the differences in bicycle use between the ethnic minority community and the rest of society are likely to persist into the future.

Policy implications
As a result of this study, the Netherlands Institute for Transport Policy Analysis (KiM) listed a number of possible policy measures. The effects of these measures are not examined and the policy implications are an estimation of the KiM. The following measures can contribute towards a reduction in the differences in travel behaviour:

- Encouraging bicycle use among ethnic minorities can reduce differences in travel behaviour. Cycling lessons have enabled increasing numbers of ethnic minorities, especially women, to learn to cycle. As these cyclists grow in confidence and experience and are less deterred by the fear of danger on the roads, the differences should decrease further.

- Cycling campaigns and school cycling lessons can increase the use of bicycles among schoolchildren and secure a more positive image of road safety.

In addition to specific measures aimed at bicycle use among ethnic minorities, the differences in travel behaviour can also be reduced by existing measures. Examples include:

- Discouraging car use by, for example, creating car-free zones in the areas around schools, so that it is safer to cycle to school.
- Stimulating bicycle use by improving traffic light coordination for cyclists, increasing the number of separate cycle paths in the major cities and providing better facilities for bicycle storage. These measures will increase the bicycle use and ensure that ethnic minorities feel safer while cycling.
- Increased use of More one-way roads in the major cities and improved enforcement of speed limits can discourage car use.
- Increasing the cost of parking can also encourage ethnic minorities – and the native Dutch community– to cycle or use public transport more often to reach the city centre. Another way in which pricing policy can discourage car use is by making the cost of driving dependent on various factors such as place, time and vehicle type.
- Providing season tickets, even on a temporary basis, for people moving house can have a positive impact on the use of public transport for commuting to and from work.

Bijlage A Bronnen

Geraadpleegde websites

www.fietsberaad.nl
www.cbs.nl
www.statline.cbs.nl

Geraadpleegde literatuur

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

Bureau Veldkamp (2008). *Mobiliteit van niet-westerse allochtonen: nu en in de toekomst. Resultaten van kwalitatief onderzoek.* Amsterdam: Bureau Veldkamp.

CBS (2007a). *CBS Statline.* Voorburg: Centraal Bureau voor Statistiek.

CBS (2007b). *Jaarrapport onderwijs in 2008.* Voorburg: Centraal Bureau voor Statistiek.

Cullen, I. V. en Godson (1975). *Urban networks: the structure of activity patterns.* In: D. Diamond en J. McLoughlin (red.). Progress in planning 4 (1), p. 1-96.

Dagevos. J. en M. Gijsberts (2007). *Jaarrapport Integratie 2007.* Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Fietsberaad (2007a). *Het fietsgebruik onder allochtonen nader belicht. Een aanvullende analyse op de SCP-verkenning Anders onderweg.* Rotterdam: Fietsberaad.

Fietsberaad (2007b). *Het effect van toename van het aantal allochtonen en de vergrijzing op het fietsgebruik.* Rotterdam: Fietsberaad.

Fietsberaad (2007c). *Allochtonen in het fietsbeleid.* Rotterdam: Fietsberaad.

Green, A. (1998). *Social Exclusion, the Journey to Work and Ethnic Minorities.* Paper gepresenteerd op workshop over 'Social Exclusion and Transport', 26 november 1998, University of Manchester.

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

McGuckin, N. en N. Srinivasan (2003). *National Summary - Journey to Work Trends in the United States and Its Major Metropolitan Areas 1960-2000.* Washington DC: US Department of Transportation, Federal Highway Administration.

Myers, D. (1996). *Changes over Time in Transportation Mode for Journey to Work: Effect of Ageing and Immigration.* In: Transportation Research Board (red.), *Decennial Census Data for Transportation Planning: Case Studies and Strategies for 2000, Volume 2: Case Studies.* Washington DC: Transportation Research Board.

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.* In: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004 (p. 1399-1418). Rotterdam: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.

Nimwegen, N. van en G. Beets (2000). *Bevolkingsvraagstukken in Nederland anno 2000.* Den Haag: Nederlands interuniversitair demografisch instituut.

Nottelman, N. en J. Slot (2007). *Voorbeeld doet volgen.... Onderzoek naar vervoerskeuze van Amsterdamse brugklasleerlingen, schooljaar 2006-2007.* Amsterdam: Dienst Onderzoek en Statistiek.

O+S (2004). *Amsterdam op de fiets!* Amsterdam: Gemeente Amsterdam, O+S (Dienst Onderzoek en Statistiek).

Tal, G. en S. Handy (2005). *The Travel Behavior of Immigrants and Race/ethnicity Groups. An Analysis of the 2001 National Household Transportation Survey.* Davis, California: Institute of Transportation Studies.

Verbeek, A. (2007). *'Met een djellaba aan kan je niet fietsen....' Een verkennend onderzoek naar de verklarende factoren voor de mate van fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam.* Wageningen: Universiteit Wageningen, Departement Maatschappijwetenschappen.

Bijlage B Focusgroepsgesprekken

B.1 Onderzoeksverantwoording

Om een zo breed mogelijk beeld te krijgen van wat er speelt binnen verschillende groepen allochtonen is een kwalitatief onderzoek uitgevoerd. In het kader van deze studie is een aantal focusgroepsgesprekken georganiseerd. Focusgroepsgesprekken kunnen bij uitstek een brede inventarisatie van impressies leveren. In relatief korte tijd komen veel respondenten aan het woord. Groepsgesprekken zijn ook zeer geschikt wanneer binnen een bepaalde doelgroep de heersende opvattingen, gevoelens of attituden centraal staan. Tijdens de gesprekken bestaat de mogelijkheid een verdiepingsslag aan te brengen in argumentaties voor bepaalde gedragingen door deelnemers uit te nodigen met elkaar in discussie te gaan, of om op basis van het eerder gezegde aanvullingen te doen.

In totaal zijn zeven groepsgesprekken gehouden. De samenstelling van de groepen was als volgt:
1. Surinamers/Antillianen, met kinderen, mannen en vrouwen.
2. Surinamers/Antillianen, zonder kinderen, mannen en vrouwen.
3. Turken/Marokkanen, met kinderen, mannen.
4. Turken/Marokkanen, met kinderen, vrouwen.
5. Turken/Marokkanen, zonder kinderen, mannen.
6. Turken/Marokkanen, zonder kinderen, vrouwen.
7. Autochtonen, met en zonder kinderen, mannen en vrouwen.

Per groepsgesprek zijn acht respondenten uitgenodigd. De leeftijd van de respondenten lag tussen de 25 en 49 jaar en het opleidingsniveau was minimaal mavo/mbo gezien het abstracte niveau van het onderwerp.

Bij focusgroepsgesprekken gaat het om het vóórkomen van bepaalde uitspraken en niet om de frequentie waarmee de uitspraken worden gedaan. Resultaten uit dit onderzoek zijn dan ook niet zonder meer generaliseerbaar naar de totale groep niet-westerse allochtonen in Nederland. Wel geven de resultaten een goed beeld van de gangbare denkbeelden binnen bepaalde groepen allochtonen.

B.2 Achtergrondkenmerken

1 Surinamers/Antillianen, met kinderen, mannen en vrouwen.

Leeftijd	Geslacht	Beroep	Afkomst	Generatie	Opleiding
46	Man	Politie/buurtregisseur	Surinaams	1e	mbo/hbo
49	Man	Loodsmedewerker	Surinaams	1e	mbo/hbo
38	Man	Chauffeur	Surinaams	1e	middelbaar
49	Man	-	Surinaams	1e	mavo
36	Vrouw	Verkoopster binnendienst	Antilliaans	1e	mavo
31	Vrouw	Huisvrouw	Antilliaans	1e	mbo
28	Vrouw	Secretaresse	Surinaams	2e	mavo

2 Surinamers/Antillianen, zonder kinderen, mannen en vrouwen.

Leeftijd	Geslacht	Beroep	Afkomst	Generatie	Opleiding
30	Man	Credit manager/student	Surinaams	1e	wo
36	Man	Bank employee	Antilliaans	1e	middelbaar
39	Man	Chauffeur	Surinaams	1e	mbo
33	Vrouw	Controller	Surinaams	2e	hbo
27	Vrouw	Boekhoudster/studente	Surinaams	2e	wo
26	Vrouw	Specialist sociale zekerheid	Surinaams	1e	hbo
32	Vrouw	Sales medewerker internet	Antilliaans	2e	mbo

3 Turken/Marokkanen, met kinderen, vrouwen.

Leeftijd	Geslacht	Beroep	Afkomst	Generatie	Opleiding
33	Vrouw	Huisvrouw	Turks	1e	mavo
35	Vrouw	Ingenieur	Turks	1e	hbo
27	Vrouw	Schadebehandelaar	Turks	2e	mbo
48	Vrouw	Verpleegkundige	Turks	1e	mbo
33	Vrouw	Huisvrouw	Marokkaans	1e	mbo
31	Vrouw	Adm. medewerkster	Marokkaans	2e	mbo
44	Vrouw	Teamleider jeugdinrichting	Marokkaans	1e	hbo
40	Vrouw	Peuterleidster	Marokkaans	1e	havo/mbo

4 Turken/Marokkanen, met kinderen, mannen.

Leeftijd	Geslacht	Beroep	Afkomst	Generatie	Opleiding
30	Man	Verkeersleider	Turks	1e	mbo
46	Man	Bewaker museum	Turks	1e	havo
30	Man	Stage beveiligingswerk	Turks	2e	middelbaar
39	Man	Freelancer toerisme	Turks	1e	wo
46	Man	Trajectbegel. oudkomers	Marokkaans	1e	hbo
45	Man	Groepsleider afkickkliniek	Marokkaans	1e	hbo
35	Man	Business analist	Marokkaans	1e	wo
27	Man	Applicatiebeheerder	Marokkaans	1e	mbo

5 Turken/Marokkanen, zonder kinderen, vrouwen.

Leeftijd	Geslacht	Beroep	Afkomst	Generatie	Opleiding
33	Vrouw	Gezinsvoogd	Turks	2e	-
25	Vrouw	Studente/Adm. medew.	Turks	2e	hbo
29	Vrouw	Projectcoördinator	Turks	1e	hbo
29	Vrouw	Secretaresse	Turks	2e	mbo
38	Vrouw	Hulpverleenster	Marokkaans	1e	mbo
33	Vrouw	Orderhandelaar telecom	Marokkaans	2e	mbo
25	Vrouw	Peuterleidster	Marokkaans	2e	mbo
28	Vrouw	Studente	Marokkaans	2e	-

6 Turken/Marokkanen, zonder kinderen, mannen.

Leeftijd	Geslacht	Beroep	Afkomst	Generatie	Opleiding
27	Man	Psych. verpleegkundige	Turks	1e	mbo
32	Man	Bank employee	Turks	2e	wo
32	Man	ICT-er	Turks	1e	hbo
29	Man	Zelfstandige	Marokkaans	2e	mbo/hbo
28	Man	Student	Marokkaans	2e	hbo
30	Man	Assistent DTP-er	Marokkaans	1e	havo

7 Autochtonen, met en zonder kinderen.

Leeftijd	Geslacht	Beroep	Opleiding	Wel/geen kinderen
47	Man	Zelfst. geluidssoftware	hbo	wel
29	Man	Leerling-verpleegkundige	mbo	geen
49	Man	Freelance figurant	mbo	geen
40	Man	Financieel manager	wo	geen
28	Vrouw	Kapster	mbo	geen
33	Vrouw	Gastouder	wo	wel
34	Vrouw	Ambtenaar	hbo	wel
31	Vrouw	Ziekenverzorgster	mbo	wel

www.kimnet.nl

ISBN 978-90-8902-025-3