

# Prognoses allochtonen en

Allochtonen fietsen beduidend minder dan autochtonen. Welk effect op het fietsgebruik heeft dat in de toekomst en hoe zou het fietsbeleid daarop kunnen worden afgesteld? Het Fietsberaad voerde een analyse uit.

*Otto van Boggelen*



In het najaar van 2006 publiceerde het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) de studie *Anders Onderweg* naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen. Het Fietsberaad voerde met hulp van SCP-onderzoeker Lucas Harms een nadere analyse uit naar het fietsgebruik van niet-westerse allochtonen (Publicatie 11a, te downloaden op [fietsberaad.nl](http://fietsberaad.nl)). Beide studies bevestigen het beeld uit eerdere onderzoeken: allochtonen fietsen aanzienlijk minder vaak dan autochtonen. In een aantal opzichten zijn de uitkomsten zelfs een tikkeltje negatiever dan vaak wordt gedacht. Het fietsgebruik van allochtonen is nog niet de helft van dat van autochtonen. Ook de hoop dat allochtonen vanzelf meer gaan fietsen als ze verder integreren, wordt niet bevestigd door de cijfers. Alleen voor slecht geïntegreerde Turken en Marokkanen geldt dat zij nog minder fietsen dan andere allochtonen. Maar bij verdere integratie stijgt het fietsgebruik niet waarneembaar. Toch zijn er ook lichtpuntjes. Allochtonen uit gemeenten met een goede fietsinfrastructuur fietsen beduidend meer dan allochtonen uit andere gemeenten. Net als bij autochtonen lijkt verbetering van de fietsinfrastructuur dus ook bij allochtonen een effectief middel om het fietsgebruik te stimuleren. Er is echter wel meer nodig om het fietsgebruik op 'Nederlands' peil te brengen.

## Relevantie van fietsbeleid

Eén van de centrale vragen op de Fietsberaad-

bijeenkomst op 15 maart is of het nuttig en wenselijk is om het fietsgebruik onder allochtonen daadwerkelijk te stimuleren. Publicatie 11a noemt verschillende redenen om het fietsgebruik onder allochtonen te stimuleren met aanvullende maatregelen. Op korte termijn kan dit vooral bijdragen aan de maatschappelijke ontplooiing en gezondheid van allochtonen. Veel allochtonen komen nauwelijks de deur uit. De fiets vergroot de mogelijkheden om snel, goedkoop en zelfstandig allerlei bestemmingen te bereiken. Daarnaast kampen relatief veel allochtonen, ook kinderen, met overgewicht. Ook daar kan fietsgebruik het nodige aan veranderen.

Stimulering van het fietsgebruik onder allochtonen heeft op korte termijn niet veel effect op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de steden, omdat het autogebruik onder deze bevolkingsgroep relatief laag is. De aanpak van het autogebruik onder autochtonen zet vooralsnog meer zoden aan de dijk. De verwachting is echter wel dat allochtonen vaker in de auto zullen stappen als zij hun maatschappelijke positie verbeterd hebben. Stimulering van het fietsgebruik nu kan in de toekomst veel korte autokilometers, en daarmee congestie en uitstoot van vervuilende stoffen voorkomen.

## Prognoses

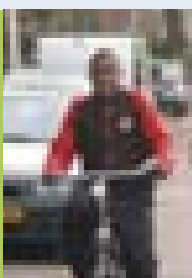
Hoewel (niet-westerse) allochtonen dus aanzienlijk minder fietsen, zal de verwachte groei van het aantal allochtonen nauwelijks invloed hebben op het fietsgebruik van de gemiddelde inwoner van Nederland. Net als voor de vergrijzing (zie pagina 9) heeft het Fietsberaad een globale prognose laten maken voor het jaar 2025. Het aandeel niet-westerse allochtonen groeit in die periode volgens het Ruimtelijk Planbureau van 6,3% van de bevolking naar 8,6%. Het aandeel westerse allochtonen groeit van 12,2% naar 14,7%. Het gemiddelde fietsgebruik in Nederland daalt hierdoor met 1,8% in twintig jaar tijd. Het effect van de toename van het aantal alloch-

## Themabijeenkomst

Fietsbeleid voor allochtonen

- nut en noodzaak
  - effectieve maatregelen
- 15 maart, Utrecht

Meer info: [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl)



# fietsgebruik

tonen op het fietsgebruik is daarmee nog kleiner dan het effect van de vergrijzing (-3,1%). In tweederde van de gemeenten zal het fietsgebruik niet of nauwelijks dalen. Dat geldt ook voor grote steden als Rotterdam en Amsterdam, waar het fietsgebruik momenteel aanzienlijk lager is door het grote aantal allochtonen. In Amsterdam bijvoorbeeld is nu 23% van de inwoners van niet-westerse afkomst en nog eens 23% komt uit een westers buitenland. Het aandeel allochtonen zal echter in de komende decennia niet verder toenemen in Amsterdam en Rotterdam, zodat er geen verdere afname van het fietsgebruik is te verwachten. In Den Haag zal het fietsgebruik wel licht dalen als gevolg van de groei van het aantal immigranten uit westerse landen. Het huidige hoge aandeel allochtonen in deze drie grote steden is echter wel voldoende aanleiding voor specifiek fietsbeleid.

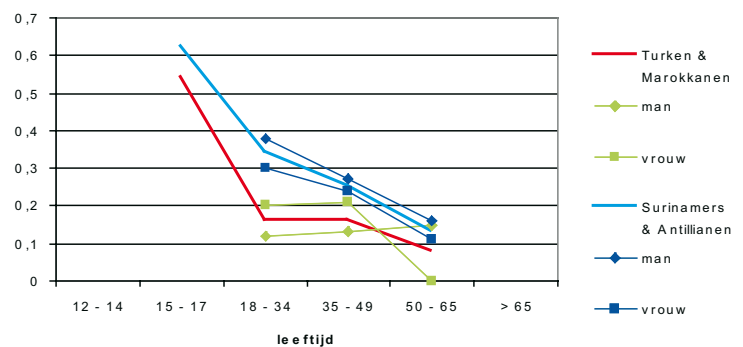
## Suburbanisatie van allochtonen

In veel kleine en middelgrote gemeenten in het westen van het land is wel een substantiële afname te verwachten van het fietsgebruik als gevolg een toename van het aandeel allochtonen. De suburbanisatie van de allochtonen leidt hier tot een daling van het fietsgebruik van de gemiddelde inwoner met 2,5% tot 7,5%. Dit geldt voor gemeenten als Berkel en Rodenrijs, Pijnacker-Nootdorp, Schiedam, Zeist, De Bilt en Zaanstad. Het fietsgebruik van de suburbane allochtoon zal echter hoger zijn dan dat van de allochtonen in de grote steden. Het aanbod van openbaar vervoer is in de suburbane kernen namelijk aanzienlijk kleiner dan in de grote steden. Bovendien is de kwaliteit van de fietsinfrastructuur veelal weer beter. Veel suburbane allochtonen zullen echter (net als veel suburbane autochtonen) ook geneigd zijn het lagere aanbod openbaar vervoer te compenseren met een hoger autogebruik. Een extra reden om in het verkeersbeleid aandacht te besteden aan het fietsgebruik onder allochtonen.

## Fietsgebruik allochtonen naar leeftijd en geslacht

Ook allochtone tieners fietsen minder dan hun autochtone leeftijdsgenoten (-25 tot -35%), maar die kloof is aanzienlijk kleiner dan bij hogere leeftijdscategorieën. Na het 18e levensjaar daalt het fietsgebruik onder Turken en Marokkanen veel sterker dan bij autochtonen. Bij deze jongvolwassenen neemt het fietsgebruik met maar liefst 70% af na het behalen van de rijbewijsgerechtigde leeftijd. Bij Surinaamse en Antilliaanse jongeren is de afname (-45%) daarentegen ongeveer vergelijkbaar met die van autochtone jongeren. Naast het rijbewijs kan ook de OV-studentenkaart een verklaring zijn van de afname van het fietsgebruik na het 18e levensjaar. Jongvolwassenen zijn kortom een interessante doelgroep voor de stimulering van het fietsgebruik. Dat geldt dus in versterkte mate voor Turkse en Marokkaanse jongvolwassenen.

Fietsgebruik allochtonen naar leeftijd en geslacht



In de grafiek is verder duidelijk te zien dat Turkse en Marokkaanse vrouwen onder de 50 jaar aanzienlijk meer fietsen dan de mannen met dezelfde etnische achtergrond. Boven de 50 jaar daalt het fietsgebruik van de Turkse en Marokkaanse vrouwen echter tot praktisch nul. Overigens mag hieruit nog niet geconcludeerd worden dat de Turkse en Marokkaanse vrouwen die nu van middelbare leeftijd zijn in de toekomst ook de fiets geheel aan de kant zetten. Wellicht heeft de huidige generatie oudere vrouwen nooit gefietst.

## Relevante Fietsberaadpublicaties

- 11A: Het Fietsgebruik van allochtonen nadere belicht
- 11B: De gevolgen van vergrijzing en toename allochtonen voor het fietsgebruik

Downloaden van: [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl)