

"Met een djellaba aan kan je niet fietsen..."

EEN VERKENNEND ONDERZOEK NAAR DE VERKLARENDE FACTOREN VOOR
DE MATE VAN FIETSGEBRUIK ONDER MAROKKANEN IN AMSTERDAM



AAFKE VERBEEK

Wageningen, januari 2007

Begeleiders: Dr. Ir. Bas van Vliet & Jorrit Nijhuis
Leerstoelgroep Milieubeleid
Departement Maatschappijwetenschappen
Universiteit Wageningen

Summary

This is an explorative research about the factors that influence bicycle use among Moroccan immigrants in Amsterdam.

From municipal statistics it appeared that only 40% of the Moroccans in Amsterdam uses a bicycle compared to 80% of the Dutch inhabitants. There are several arguments to stimulate bicycle use among Moroccans, though Amsterdam has no special policy measures which focus on this objective.

The main research question which was dealt with was the following:

“Do the factors that influence bicycle use among Moroccan immigrants differ to such an extent from the factors that influence bicycle use among other inhabitants in Amsterdam, that there is reason for specific measures within the bicycle policy plan to stimulate cycling among this population?”

To answer this question 26 interviews took place with policy experts, key persons in the Moroccan community and with individual Moroccans. Two kinds of interviews were held: face-to-face interviews and group interviews. Group interviews were held with Moroccan women that follow bicycle lessons and with scholars who follow professional education.

With the help of the Social Practices model –adapted to the field of cycling behaviour- the different factors that influence bicycle use are categorized. With this model it is shown that, to stimulate bicycle use among Moroccans, the focus point of bicycle policy should move from the side of the social structure to the individual/ background characteristics and social-cultural factors at the other side of the model.

Several motives came forward why Moroccans don't use a bike in Amsterdam. First of all Moroccans don't have a 'bicycle culture', nor a cycling tradition and many of them do not know how to cycle. Among Moroccans the bicycle has a negative image and it is socially not completely accepted in the Moroccan community, especially not for Moroccan women. Furthermore for some Moroccans the purchase of a bike is a financial constraint. Many of them do not possess a bike.

These factors might apply to other (non-western) immigrants as well, for example the Turkish immigrants, but they do not apply to the Dutch inhabitants in Amsterdam.

If the municipality wants to stimulate bicycle use among its inhabitants, it has to focus on immigrants as well, since almost 40 % of the inhabitants in Amsterdam is of non-Dutch origin. To stimulate bicycle use among immigrants, such as Moroccans, the municipality has to take special measures that take into account the special characteristics of this population, such as the fact that many of them cannot cycle and belong to a culture which does not have a cycling tradition.

Special measures could be bicycle lessons, bicycle activities and promotional campaigns. Which measures are most effective for this objective should be investigated with further research.

Inhoud

SUMMARY	2
INHOUD	3
DANKWOORD	5
1. INTRODUCTIE	6
1.1 ALLOCHTONEN EN FIETSGEBRUIK	6
1.2 PROBLEEMSTELLING	6
1.3 DOEL VAN HET ONDERZOEK EN ONDERZOEKSVRAGEN	8
1.4 THEORETISCH KADER	9
1.5 ONDERZOEKSMETHODEN	9
1.6 AFBAKENING VAN HET ONDERWERP	9
1.7 OPZET EN INHOUD VAN HET ONDERZOEK	10
2. THEORETISCH KADER	11
2.1 DE THEORIE VAN RATIONEEL GEDRAG	11
2.2 HET ATTITUDE-GEDRAG MODEL	12
2.3 HET GEDRAGSPRAKTIJKEN MODEL	13
2.4 VERKLARENDE FACTOREN VOOR FIETSGEBRUIK	16
2.5 VERKLARENDE FACTOREN PER BELEIDSTERREIN	17
2.6 KOSTEN VAN FIETSGEBRUIK	18
2.7 MODELLEN EN FACTOREN MET EEN SIGNIFICANTE SAMENHANG MET FIETSGEBRUIK	20
2.8 EEN TOEGEPAST THEORETISCH MODEL VOOR DE GEDRAGSPRAKTIJK VAN HET FIETSEN	22
3. MOBILITEIT EN FIETSBELEID	26
3.1 MOBILITEIT EN LEEFBAARHEID IN STEDELIJKE GEBIEDEN	26
3.2 DE RELEVANTIE VAN HET STIMULEREN VAN FIETSGEBRUIK ONDER ALLOCHTONEN	28
3.3 FIETSBELEID ALGEMEEN	29
3.4 FIETSBELEID AMSTERDAM	31
3.5 TOT SLOT	32
4. VERPLAATSINGSGEDRAG EN FIETSGEBRUIK VAN ALLOCHTONEN	33
4.1 VERPLAATSINGSGEDRAG ALLOCHTONEN ALGEMEEN	33
4.2 FIETSGEBRUIK ALLOCHTONEN ALGEMEEN	36
4.3 SAMENHANG FIETSBELEID EN FIETSGEBRUIK ONDER ALLOCHTONEN	38
4.4 FIETSGEBRUIK ONDER MAROKKANEN IN AMSTERDAM	43
5. METHODOLOGIE	49
5.1 ONDERZOEKSMETHODEN	49
5.2 INTERVIEWS	50
5.2 GROEPSINTERVIEWS	52
5.3 PROBLEMEN	53
5.4 DEFINITIES	53

6. INTERVIEW RESULTATEN 55

6.1 FIETSGEBRUIK EN ACHTERGROND KENMERKEN VAN INDIVIDUEN	55
6.2 FIETSCULTUUR	55
6.3 FIETSVAAARDIGHEDEN	57
6.4 WEERSOMSTANDIGHEDEN	58
6.5 AFSTAND EN REISTIJD	59
6.6 IMAGO/ STATUS VAN DE FIETS	60
6.7 KLEDING EN UITERLIJK	61
6.8 CONCURRENTIE TUSSEN DE FIETS EN HET OPENBAAR VERVOER	62
6.9 MAROKKAANSE VROUWEN EN FIETSGEBRUIK	63
6.10 LOPEN	65
6.11 DE CONCURRENTIE VAN DE FIETS TEN OPZICHTE VAN DE AUTO	65
6.12 MAROKKAANSE OUDEREN EN FIETSGEBRUIK	67
6.13 FINANCIËN	67
6.14 OVERIGE REDENEN	69
6.15 TOT SLOT	72

7. SPECIFIEK BELEID 73

7.1 POSITIEVE REDENEN OM TE GAAN FIETSEN	73
7.2 REDENEN OM GEEN FIETS TE BEZITTEN	73
7.3 VERSCHILLEN IN MOTIEVEN VOOR FIETSGEBRUIK	74
7.4 ARGUMENTEN VOOR SPECIFIEK FIETSBELEID	75
7.5 ARGUMENTEN VOOR SPECIFIEK MINDERHEDENBELEID	76
7.6 FIETSBELEID SPECIFIEK VOOR MAROKKANEN OF VOOR ALLOCHTONEN IN HET ALGEMEEN?	76
7.7 TOT SLOT	77

8. CONCLUSIE 78

8.1 VERKLARENDE FACTOREN VOOR FIETSGEBRUIK	78
8.2 VERSCHILLEN IN MOTIEVEN VOOR FIETSGEBRUIK	80
8.3 FIETSBELEID SPECIFIEK GERICHT OP MAROKKANEN	80
8.4 GEDRAGSPRAKTIJKENMODEL EN FIETSGEBRUIK	80
8.5 TEKORTKOMINGEN FIETSBELEID	81

HOOFDSTUK 9. AANBEVELINGEN 83

9.1 CULTUUR VERANDERING	83
9.2 FIETSLESSEN	83
9.3 FIETSACTIVITEITEN	83
9.4 IMAGO VERANDERING	84
9.5 SUBSIDIE	84
9.6 ANDERE VERVOERSMIDDELEN	85
9.7 VOORLICHTING	85
9.8 DOELGROEPEN	86
9.9 OVERIG ONDERZOEK	86

REFERENTIES 87

BIJLAGEN 90

BIJLAGE 1 INTERVIEWS	90
BIJLAGE 2 INTERVIEW INTRODUCTIE	92
BIJLAGE 3 TOPIC LIST	93
BIJLAGE 4 GROEPSINTERVIEWS MET SCHOLIEREN	96

Dankwoord

Ik wil graag mijn twee afstudeerbegeleiders Bas van Vliet en Jorrit Nijhuis bedanken voor hun begeleiding, adviezen en correcties.

Verder wil ik graag de Fietsersbond, het Landelijk Steunpunt Fiets, Fietsberaad en de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer Amsterdam bedanken voor hun bijdrage aan kennis over fietsbeleid.

Tot slot wil ik Otto van Boggelen, Marjolein de Lange, Marieke de Lange, Angela Kloof, Marc Beek, Ria Hilhorst, Roxanne Stienstra, Karima, Natasha, Alami Talbi, Mustapha Aljedyan, de Marokkaanse Raad Zeeburg, Abdel, Youssef, Hayat, Fahd, Anouck, de leerlingen van het ROC Amsterdam West en alle anderen die ik vergeten ben, bedanken voor hun hulp bij de interviews en voor hun verhalen over fietsgebruik. Tot slot wil ik mijn ouders en vriend bedanken voor hun hulp en engelengeduld.

In dit onderzoek kunt u lezen waarom Marokkanen in Amsterdam zoveel minder gebruik maken van de fiets dan autochtone Nederlanders.

U vindt argumenten waarom het fietsgebruik onder deze bevolkingsgroep gestimuleerd moet worden. U zult lezen dat de redenen voor het al dan niet gebruiken van een fiets voor Marokkanen en autochtone Nederlanders dusdanig van elkaar verschillen, dat er specifieke maatregelen moeten komen binnen het gemeentelijk fietsbeleid.

En tot slot vindt u in de aanbevelingen een aantal ideeën om allochtonen te stimuleren meer te gaan fietsen. Ik hoop dit afstudeeronderzoek u boeit en wellicht kan het weer eens een ander licht laten schijnen op een onderwerp waar we al zoveel vanaf weten.

Dat Amsterdam haar positie als *'city of bicycles'* nog lang moge behouden.

Aafke Verbeek

N.B. Niets uit deze scriptie mag worden gekopieerd zonder bronvermelding.

1. Introductie

In dit onderzoek wordt de relatie tussen etniciteit en fietsgebruik in Amsterdam geanalyseerd, echter met de focus op maar één etnische groepering in Amsterdam: de Marokkanen.

1.1 Allochtonen en fietsgebruik

In Nederland kennen we een lange traditie van fietsgebruik; voor recreatief gebruik, maar evengoed als dagelijks vervoermiddel. Met zijn vlakke landschappen en zijn hoge stedelijke dichtheid is Nederland uitermate geschikt om te fietsen. Bovendien is 70% van de verplaatsingen in Nederland korter dan 7,5 km, welke een afstand is die voor menig een moeiteloos per fiets af te leggen is.

Er bestaat echter binnen Nederland een grote differentiatie in fietsgebruik; in Groningen wordt 45% van de verplaatsingen korter dan 7,5 km per fiets afgelegd, in Amsterdam is dat 33% en in Heerlen maar 14%!¹

Er zijn veel factoren aanwijsbaar om verschillen in fietsgebruik per gemeente te verklaren, zoals het aantal en de kwaliteit van fietsvoorzieningen, de concurrentie tussen de fiets en andere vervoersmiddelen en het stedelijk ontwerp van een gemeente (Rietveld & Daniel, 2004: 532). Daarnaast zijn de karakteristieken van inwoners ook een verklarende factor voor de verschillen in fietsgebruik per gemeente. Bijvoorbeeld leeftijd, inkomen en etniciteit van de inwoners.

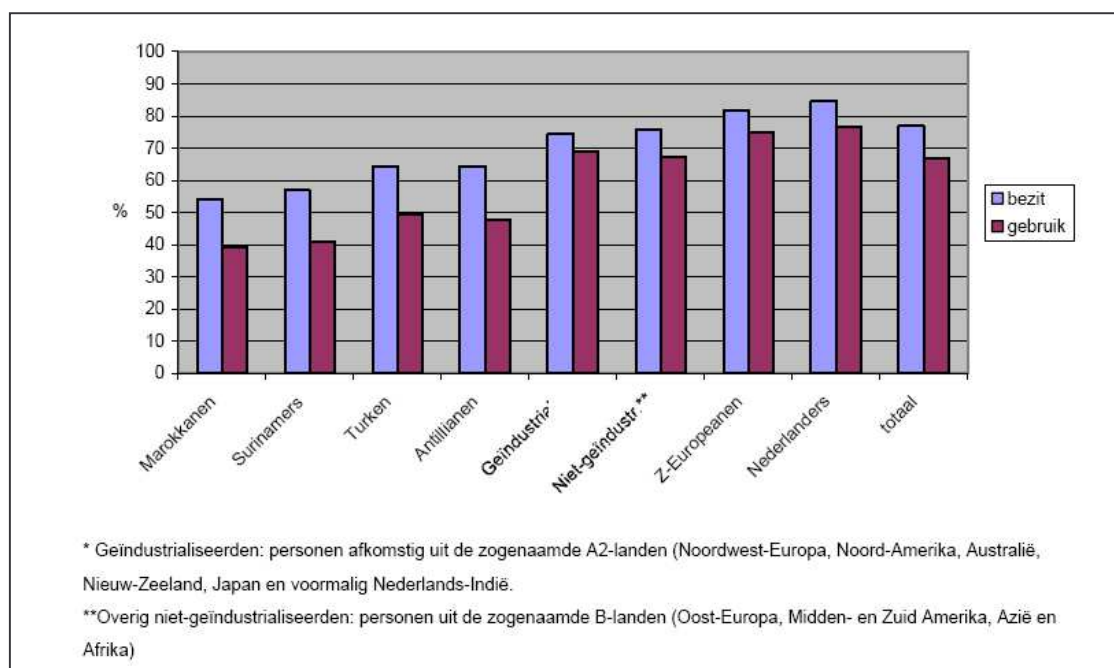
Uit statistisch onderzoek is gebleken dat het aandeel allochtonen in een gemeente de belangrijkste verklarende factor is voor de verschillen in fietsgebruik. Op de tweede plaats staat het aantal moslims per gemeente (Ververs & Ziegelaar, 2006: 13). In grote steden is het percentage allochtonen hoog, zo is bijna één op de twee inwoners van Amsterdam van allochtone afkomst (CBS, 2005: 15). Dit toont het belang van het onderzoeken van de sociaal-culturele factoren die de mate van het fietsgebruik onder (islamitische) allochtonen verklaren. Wanneer deze factoren duidelijk zijn, kan men specifiek fietsbeleid maken om belemmeringen die het fietsgebruik onder allochtonen in de weg staan te verminderen.

1.2 Probleemstelling

Onderzoek van Fietsberaad in samenwerking met het Sociaal Cultureel Planbureau (2006) bevestigt de veronderstelling dat er een verband bestaat tussen de mate van fietsgebruik en het aantal allochtonen in een gemeente. Uit dit onderzoek blijkt dat allochtonen minder fietsen dan autochtone Nederlanders (Harms, 2006: 30). Ook in Amsterdam blijkt het fietsgebruik onder allochtonen lager dan onder autochtonen. Zie figuur 1.1

¹ www.fietsbalans.nl

Figuur 1.1 Fietsbezit en –gebruik naar etniciteit (percentages) voor de gemeente Amsterdam



Bron: Wiel et al. (2003)

In figuur 1 is te zien dat bijna 80% van de autochtone Nederlanders in Amsterdam een fiets gebruikt tegenover 40% van de Marokkanen en 50% van de Turken (Wiel et al, 2003: 21).

Er werd reeds aangegeven dat er een samenhang bestaat tussen het aantal allochtonen, het aantal moslims en de mate van fietsgebruik in een gemeente. Dat wordt in de bovenstaande figuur voor Amsterdam bevestigd. Allochtone, islamitische Nederlanders fietsen minder dan autochtone Nederlanders.

We zien dat in Amsterdam de Marokkanen het laagste fietsgebruik kennen ten opzichte van de andere bevolkingsgroepen en in dit onderzoek zal de vraag beantwoord worden hoe dat komt. Waarom fietsen Marokkanen minder dan de andere inwoners van Amsterdam? Kunnen Marokkanen niet fietsen? Houden zij niet van fietsen? Of zijn zij gewoon niet gewend om te fietsen?

In Amsterdam is 48% van de inwoners van allochtone afkomst, waarvan bijna 9% Marokkaans (CBS, 2005: 15). Prognoses geven aan dat deze percentages in de toekomst waarschijnlijk nog verder zullen stijgen.²

Wanneer men stedelijke gebieden, zoals Amsterdam, bereikbaar en leefbaar wil houden is het van essentieel belang het autogebruik over korte afstanden terug te dringen en het fietsgebruik te stimuleren. Aangezien allochtonen een steeds groter aandeel van de Nederlandse bevolking vormen en het de verwachting is dat het autogebruik onder allochtonen in de toekomst zal stijgen (Van Boggelen & Harms, 2006: 9), is het van belang te onderzoeken of zij andere motieven hebben voor hun vervoermiddelenkeuze dan autochtone Nederlanders.

Een toenemende mobiliteit onder allochtonen is echter wenselijk, vanwege de positieve invloed op hun participatie op de arbeidsmarkt en op maatschappelijk gebied. Daarom is het belangrijk te voorkomen dat maatregelen om het autogebruik te verminderen belemmerend werken op de mobiliteit onder allochtonen

² <http://statline.cbs.nl>

en daarmee de sociaal-economische integratie van allochtonen afremmen. De fiets biedt wat dat betreft de ideale uitkomst; duurzame mobiliteit.

In een onderzoek naar fietsgebruik onder allochtone vrouwen geven de auteurs aan dat:

‘allochtone vrouwen wel de vaardigheden beheersen, maar ze maken weinig gebruik van de fiets om snel ergens te komen. Dit betekent dat zij bij hun verplaatsingen aangewezen zijn op het openbaar vervoer, de auto of lopend te gaan. Maatregelen die tot doel hebben fietsgebruik als alternatief voor de auto te stimuleren zullen deze groep vrouwen waarschijnlijk niet aanspreken.’

(Loon et al, 1997: 29)

Het is de vraag of bovenstaande bewering genuanceerd kan worden. Wellicht dat met dit onderzoek naar de beweegredenen van Marokkaanse mannen en vrouwen om al dan niet op de fiets te stappen passende maatregelen kunnen worden gevonden die wel een stimulerende werking hebben op het fietsgebruik onder bepaalde etnische groepen.

1.3 Doel van het onderzoek en onderzoeksvragen

Het doel van dit onderzoek is tweeledig. Ten eerste geeft dit onderzoek een inzicht in de sociaal-culturele factoren die het fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam beïnvloeden. Ten tweede beantwoordt het de vraag of er specifiek fietsbeleid nodig is om het fietsgebruik onder bepaalde etnische groepen in Amsterdam te vergroten. De hoofdvraag van dit onderzoek luidt als volgt:

Verschillen de sociaal-culturele factoren die het fietsbezit en -gebruik onder Marokkanen in Amsterdam beïnvloeden dusdanig van de factoren die het fietsgebruik onder andere inwoners van Amsterdam beïnvloeden, dat er reden is voor deze gemeente om fietsbeleid te maken specifiek gericht op Marokkanen?

Een logische volgende vraag is: Indien er behoefte is aan specifiek fietsbeleid om het fietsgebruik onder allochtonen te stimuleren, hoe zou dit beleid er dan uit moeten zien?

In dit onderzoek komt deze tweede vraag zijdelings aan de orde en in de aanbevelingen wordt er uitgebreider op ingegaan.

In het onderzoek werden verder de volgende deelvragen behandeld:

1. Wat is er bekend over het verplaatsingsgedrag³ van Marokkanen in Amsterdam?
2. Wat is er bekend over het fietsbezit en -gebruik van Marokkanen in Amsterdam?
3. Zijn er verschillen tussen het verplaatsingsgedrag, fietsbezit en -gebruik van Marokkanen in Amsterdam en dat van de overige inwoners van Amsterdam?
4. Welke sociaal-culturele factoren beïnvloeden het fietsbezit en fietsgebruik⁴ onder Marokkanen in Amsterdam?
5. Verschillen deze factoren van de sociaal-culturele factoren die het fietsbezit en –gebruik van de overige inwoners van Amsterdam beïnvloeden?

³ Met verplaatsingsgedrag wordt bedoeld het aantal verplaatsingen, de afstand van de verplaatsingen en het gebruikte vervoersmiddel.

⁴ Met fietsgebruik wordt het percentage van de verplaatsingen per fiets ten opzichte van het totale aantal verplaatsingen korter dan 7,5 km aangeduid.

6. Welke motieven geven Marokkanen voor het al dan niet bezitten en gebruiken van een fiets in Amsterdam?
7. Verschillen de motieven van Marokkanen waarom ze al dan niet een fiets hebben en gebruiken in Amsterdam van de motieven van de overige inwoners om al dan niet een fiets te bezitten en te gebruiken?
8. Wat is de relatie tussen het fietsbezit en –gebruik onder Marokkanen en de beschikbaarheid van andere vervoersmiddelen?
9. Is er reden om in Amsterdam fietsbeleid te maken specifiek gericht op Marokkanen?

1.4 Theoretisch kader

In het theoretisch kader van dit onderzoek worden een aantal theorieën besproken die de gedragspraktijk van het fietsen beschrijven.

De veel bekritiseerde theorie van Rationeel Gedrag en het Attitude-Gedrag model komen aan de orde, gevolgd door het Gedragspraktijken model. Dit laatste model beschrijft hoe enerzijds individuele kenmerken, zoals leefstijl, van invloed zijn op gedrag en anderzijds de invloed van de (fysische en institutionele) structuur waarbinnen het gedrag moet plaatsvinden.

Tot slot wordt er een model beschreven waarbij het Gedragspraktijken model is toegepast op de gedragspraktijk van het fietsen. Hier komen alle factoren die fietsgebruik zouden kunnen beïnvloeden aan de orde. Aan de hand van dit model zijn de interviewvragen opgesteld en zijn uiteindelijk de meningen en informatie van beleidsmakers, sleutelpersonen en Marokkanen gecategoriseerd.

1.5 Onderzoeksmethoden

Het betreft een verkennend onderzoek om de lacune op te vullen van de sociaal-culturele factoren die het fietsgebruik onder allochtonen, in dit geval specifiek de Marokkanen, verklaren. Daarom zijn er ten eerste interviews gehouden met Marokkanen zelf en is hen gevraagd naar hun ervaring met fietsen, hun fietsgedrag, hun gevoelens en mening over fietsen. Verder zijn ook beleidsmakers en sleutelpersonen geïnterviewd over de beweegredenen voor Marokkanen om al dan niet op de fiets te stappen en over de mogelijkheden van fietsbeleid specifiek gericht op het stimuleren van fietsgebruik onder bepaalde etnische groepen. Er zijn persoonlijke face-to-face interviews gehouden en groepsinterviews.

Ook is er gebruikt gemaakt van statistische data afkomstig uit andere onderzoeken om het verplaatsingsgedrag, fietsgebruik- en bezit onder Marokkanen in Amsterdam te beschrijven.

Het theoretisch kader is gebaseerd op andere onderzoeken, wetenschappelijke artikelen, boeken en sporadisch is het internet geraadpleegd voor aanvullende informatie.

1.6 Afbakening van het onderwerp

Mijn onderzoeksvraag is gericht op Amsterdam, omdat voor deze stad bij aanvang van dit onderzoek de meeste relevante data beschikbaar waren. In 2003 werd hier door de gemeente een groot onderzoek gedaan naar motieven van inwoners voor het al dan niet gebruiken van een fiets. Op deze manier kunnen de beweegredenen voor Marokkanen om al dan niet te fietsen worden vergeleken met de gegevens van de rest van de inwoners van Amsterdam. Uit dit onderzoek naar fietsgebruik bleek dat niet-westerse immigranten relatief minder gebruik maken van een fiets dan de overige inwoners. Dergelijke gegevens waren ten tijde van dit onderzoek niet bekend van andere Nederlandse gemeenten.

Verder was het niet mogelijk om alle niet-westerse bevolkingsgroepen in dit onderzoek te betrekken. Naar aanleiding van het onderzoek naar verklarende factoren voor fietsgebruik, waaruit bleek dat het aandeel allochtonen en het aandeel moslims in een gemeente de belangrijkste factoren zijn die leiden tot een

relatief laag fietsgebruik, kwam de nadruk in dit onderzoek te liggen op islamitische allochtonen (Ververs & Ziegelaar, 2006: 13).

Het onderzoek is beperkt tot alleen de allochtonen van Marokkaanse afkomst, aangezien van de drie grootste allochtone bevolkingsgroepen in Nederland (Marokkanen, Turken en Surinamers/ Antillianen) het fietsgebruik in Amsterdam het laagst bleek te zijn onder de allochtonen van Marokkaanse afkomst (Wiel et al, 2003: 21).

Het is aannemelijk dat de motieven voor het al dan niet gebruiken van een fiets voor een 16-jarige Marokkaanse jongen verschillen van de motieven voor een 50-jarige Marokkaanse dame. Daarom is in dit onderzoek aandacht besteed aan mannen/ vrouwen, jongeren/ouderen en hoog opgeleiden/ laag opgeleiden. De methodologie wordt verder uitgebreid behandeld in hoofdstuk vijf.

Dit onderzoek is alleen gericht op Marokkanen in Amsterdam en pretendeert niet generaliseerbaar te zijn. De veronderstelling is echter wel dat de resultaten van dit onderzoek ook voor Turken en eventueel voor andere etnische groepen op zouden kunnen gaan.

1.7 Opzet en inhoud van het onderzoek

In het volgende hoofdstuk komen verschillende theorieën aan de orde betreffende de gedragspraktijk van het fietsen en zal een theoretisch model worden beschreven waarin de meeste verklarende factoren voor de mate van fietsgebruik in een gemeente staan weergegeven.

In hoofdstuk drie wordt beschreven wat de positieve effecten zijn van het door de fiets vervangen van korte ritten met de auto en wat de voordelen zijn van het stimuleren van fietsgebruik onder allochtonen, specifiek onder Marokkanen. Verder wordt in dit hoofdstuk het fietsbeleid in Nederland in het algemeen en het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam beschreven.

In hoofdstuk vier komt het verplaatsingsgedrag van allochtonen in Nederland en het fietsbezit- en gebruik van Marokkanen in Amsterdam aan de orde. Het betreft in dit hoofdstuk voornamelijk statistische data afkomstig uit verschillende onderzoeken.

In hoofdstuk vijf komen de onderzoeksmethoden die voor dit onderzoek zijn gebruikt uitvoerig aan bod. Aan de methodologie wordt een heel hoofdstuk gewijd aangezien er voor dit onderzoek verschillende soorten interviews werden gehouden en de onderzoekspopulatie een specifieke aanpak vereiste.

In hoofdstuk zes worden de (sociaal-culturele) factoren beschreven die het fietsgebruik onder Marokkanen beïnvloeden. In dit hoofdstuk zijn de interviewresultaten verwerkt en komen dus de motieven (voor het al dan niet gebruiken van een fiets) die Marokkanen zelf noemen aan de orde.

In hoofdstuk zeven wordt beschreven of de factoren die het fietsgebruik onder Marokkanen beïnvloeden verschillen van de factoren die het fietsgebruik onder de overige inwoners van Amsterdam beïnvloeden. Tevens wordt in dit hoofdstuk beschreven of deze verschillen dusdanig zijn dat zij aanleiding geven tot het maken van fietsbeleid specifiek gericht op allochtonen.

In hoofdstuk acht volgen de conclusies van dit onderzoek; voor iedereen die enkel geïnteresseerd is in de uitkomsten van dit onderzoek is het raadzaam meteen naar dit op één na laatste hoofdstuk door te bladeren. Tot slot in hoofdstuk negen de aanbevelingen over wat voor invulling er geven zou kunnen worden aan fietsbeleid specifiek gericht op allochtonen. Dit laatste hoofdstuk is voornamelijk interessant voor beleidsmakers en anderen die geïnteresseerd zijn in het stimuleren van fietsgebruik onder allochtonen.

2. Theoretisch kader

In het eerste deel van dit hoofdstuk komen verschillende theorieën aan de orde die de gedragspraktijk van het fietsen beschrijven en in het tweede deel worden de verklarende factoren voor verschillen in fietsgebruik in Nederlandse gemeenten besproken.

Bij de gedragspraktijk van het fietsen gaat het om het gebruik maken van een fiets als vervoersmiddel om van A naar B te komen. Fietsgebruik is onder andere afhankelijk van fietsbezit, de fietsvaardigheden van een persoon en de fietsinfrastructuur.

In paragraaf 2.1 wordt de veel bekritiseerde theorie van Rationeel Gedrag beschreven, in paragraaf 2.2 het Attitude-Gedrag model en vervolgens komt in paragraaf 2.3 de theorie van de Gedragspraktijken aan de orde.

In paragraaf 2.4 komen de verklarende factoren voor verschillen in fietsgebruik per gemeente aan bod aan de hand van een drietal modellen. Het eerste model is een inventarisatie van factoren die invloed zouden kunnen hebben op fietsgebruik. Het tweede model, dat wordt besproken in paragraaf 2.5, heeft de verklarende factoren opgedeeld in categorieën die aangeven onder welk beleidsterrein de factoren vallen. En in paragraaf 2.6, komt het derde model aan bod, waarin de nadruk wordt gelegd op de factoren die voor het individu een rol spelen bij het al dan niet gebruik maken van een fiets.

In paragraaf 2.7 wordt een onderzoek besproken waarin er berekeningen werden uitgevoerd met verschillende modellen om aan te geven wat de significante samenhang is tussen bepaalde factoren en het aandeel van de fiets op verplaatsingen korter dan 7,5 km.

Ten slotte wordt in paragraaf 2.8 aan de hand van de Gedragspraktijken theorie en de modellen met verklarende factoren voor fietsgebruik, een toegepast model voor fietsgebruik beschreven.

De theorieën die in dit hoofdstuk aan bod komen zijn behulpzaam geweest voor het interpreteren van de interviewresultaten. Tevens zijn aan de hand van het theoretisch kader de meningen en informatie van beleidsmakers, experts en geïnterviewden van Marokkaanse afkomst in verschillende categorieën ingedeeld. Het gaat dan om de redenen voor Marokkanen voor het al dan niet gebruiken van een fiets. Door deze redenen in bepaalde categorieën in te delen is het mogelijk om aan te geven waar eventueel binnen fietsbeleid de focus zou moeten liggen van specifieke maatregelen voor deze bevolkingsgroep.

2.1 De theorie van rationeel gedrag

Het klassieke paradigma van Fishbein en Ajzen (1975) over de relatie tussen houding en gedrag is door vele theoretici bekritiseerd (Beckers et al, 2004: 42). Omdat deze kritieken echter moeilijk besproken kunnen worden zonder de oorspronkelijke theorie erbij te halen, wordt hieronder allereerst een korte beschrijving gegeven van deze theorie.

Al aan het begin van de vorige eeuw hielden wetenschappers zich bezig met het voorspellen van menselijk gedrag. Lange tijd was een gangbare gedachte dat aan de hand van de houding van een persoon het gedrag van deze persoon voorspeld kon worden. Met houding worden de gedachten en gevoelens bedoeld die een persoon heeft ten opzichte van een bepaald onderwerp. Ook Fishbein en Ajzen (1975) gingen ervan uit dat er een directe relatie bestaat tussen houding en gedrag, omdat de mens een rationeel wezen is en eerst over de gevolgen van een bepaalde daad nadenkt voordat hij tot actie overgaat. Later nuanceerden zij deze gedachte met de toevoeging dat houding zou leiden tot de *intentie* van bepaald gedrag. Hun gedachtegoed werd beter bekend als de “theory of reasoned action” (Fishbein & Ajzen, 1975). Vervolgens breidde Ajzen (1991) deze theorie uit tot de “theory of planned behavior”, waarbij hij ervan uitging dat kennis over een bepaald onderwerp weer van invloed was op de houding van een persoon ten opzichte van dit onderwerp

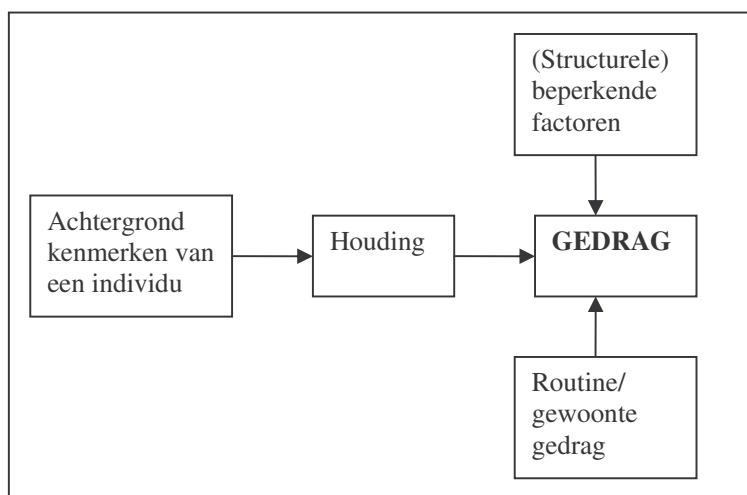
(Ajzen, 1991: 180). Voordelen en nadelen tussen verschillende gedragsopties zouden nauwkeurig worden afgewogen. Bijvoorbeeld bij de keuze voor het al dan niet op de fiets stappen worden voordelen zoals comfort, gemak, kosten, gezondheid en veiligheid tegen elkaar afgewogen.

Hoewel kennis en houding tonen zeker van invloed op gedrag bleken te zijn, was het nog niet mogelijk om met een bepaalde zekerheid gedrag te voorspellen.

2.2 Het Attitude-Gedrag model

Naast de intentie tot bepaald gedrag bleken andere factoren ook van invloed op het daadwerkelijke gedrag van een persoon, zoals beperkende factoren. Tevens bleek er in veel gevallen sprake te zijn van gewoonte gedrag. Zie het Attitude-Gedrag (AG) model hieronder in Figuur 2.1.

Figuur 2.1 Het Attitude-Gedrag (AG) model



Bron: vrij naar Spaargaren (2005)

Een persoon kan heel weloverwogen een keuze maken voor bepaald gedrag, maar simpelweg niet over de mogelijkheid beschikken om zich op een andere manier te gedragen (Spaargaren, 2005: 51). Bijvoorbeeld wanneer een persoon uit milieuoverwegingen minder van de auto gebruik wil maken en daarom wel zou willen gaan fietsen, maar niet kan fietsen of geen fiets heeft (omdat deze gestolen is) en uiteindelijk dus toch met de auto gaat. In dit geval handelt deze persoon uiteindelijk anders dan aan de hand van de milieubewuste houding verwacht werd, omdat hij niet in staat is daadwerkelijk zo te handelen als hij zou willen. Beperkingen die tussen houding en gedrag in staan zijn factoren zoals tijd en geld, maar ook bijvoorbeeld kennis en verantwoordelijkheidsbesef. Wanneer iemand niet beseft dat de fiets in sommige gevallen sneller is dan de auto (= kennis over de voordelen van een fiets) dan zal dat een beperking zijn tot het gebruiken van een fiets.

Beckers, Harkink en van Ingen (2004) constateren dat gedrag daarnaast vaak een kwestie van gewoonte is en niet een telkens opnieuw rationeel overwogen keuze (Beckers et al, 2004: 43). Met gewoontegedrag bedoelen zij een soort automatische manier van handelen; handelen dat we ons ooit wel aangeleerd hebben (Lash, 1992: 156), maar waarvan je je nauwelijks meer bewust bent dat je het doet. Bijvoorbeeld wanneer we ons dagelijks door het verkeer manoeuvreren doen we dat haast zonder bewust na te denken over de handelingen die we uitvoeren. Ook bij onze dagelijkse keuze voor een bepaald vervoersmiddel speelt

routinegedrag vaak een rol. In het Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets (2002) wordt dit als volgt beschreven: “routine gedrag is net zoals het afspelen van een script. Dit script bevat informatie over alle stappen die ondernomen moeten worden om tot een handeling over te gaan. Wanneer iemand van de ene naar de andere plaats wil reizen, dan wordt het script automatisch afgespeeld zonder dat daar een bewuste afweging van voor- en nadelen aan vooraf gaat. Zulke scripts ontstaan vanuit de oorspronkelijke keuze voor een vervoersmiddel, dat vanwege positieve ervaringen gemakkelijk herhaald zal worden in de toekomst. Na een bepaalde periode gaat de rationele keuze voor een bepaald vervoersmiddel dan over in routinegedrag. Om het fietsgebruik te stimuleren moet de keuze om met de fiets te gaan onderdeel worden van dit routinegedrag. Er moet een overgang plaatsvinden van de routine om de auto te nemen naar routine om de fiets te nemen. Met de fiets gaan moet onderdeel worden van het *script*” (Raes & Asperges, 2002: 116). Routinegedrag veranderen wordt gemakkelijker wanneer er tegelijkertijd met stimulerende maatregelen ook beperkende maatregelen worden genomen. Zo kan men om het fietsgebruik te verhogen, in plaats van te proberen het beslissingsproces te beïnvloeden waarbij men vrijwillig de auto laat staan, ook restrictieve maatregelen nemen tegen het gebruik van andere vervoersmiddelen (Jansen et al, 1998: 7).

Naast gewoonte gedrag en beperkende factoren worden in het Attitude-Gedrag model achtergrond variabelen genoemd als invloedrijke factor bij gedrag. Dit zijn factoren, zoals leeftijd, geslacht en religie, die bepalend zijn voor de houding van een persoon en daardoor mede het gedrag bepalen. Deze factoren kunnen echter ook een rol spelen als beperkende factor. Bijvoorbeeld wanneer een persoon te oud is om nog te gaan fietsen.

Het AG-model kreeg veel kritiek, waaronder de ontbrekende rol van de (fysische en institutionele) structuur waarbinnen het handelen van een persoon plaatsvindt. In het model komt deze structuur alleen aan bod onder de noemer ‘beperkende factoren’. In werkelijkheid maken mensen in hun dagelijks handelen gebruik van de fysische en institutionele structuur waarbinnen zij zich bevinden en zijn ze tegelijkertijd afhankelijk van deze structuur (Spaargaren, 2005: 55). Structuren in de samenleving, wet- en regelgeving, culturele systemen van betekenissen en identiteiten, gewoonten en ‘de normale gang van zaken’ zijn allen van invloed op gedrag, aldus Wilhite & Lutzenhiser (in: Van Buuren, 2006: 29).

Als alternatief voor het AG-model zal hieronder het Gedragspraktijken model worden besproken. In het Gedragspraktijken model komt de invloed van structuur op gedrag uitgebreid aan bod.

2.3 Het gedragspraktijken model

2.3.1 ‘Structuration’- en ‘systems of provision’ theorie

De oorsprong van het Gedragspraktijken model is te vinden in de Structuration theory van Anthony Giddens. In zijn theorie beschrijft hij het samenspel tussen actie (gedrag) en structuur, ook wel de wisselwerking tussen micro en macro niveau genoemd. Volgens Giddens (1991) moet individueel gedrag gezien worden in de context van de tijd en plaats waar binnen het gedrag plaatsvindt. Specifieke normen en waarden over bepaald gedrag staan dus niet op zichzelf, maar moeten geplaatst worden in een bepaalde context van regels en faciliteiten waarbinnen dat gedrag zich afspeelt (in: Spaargaren & Van Vliet, 2000: 2). Het zich telkens herhalende gedrag van individuen vormt een bepaalde sociale structuur. Dit betekent dat er een bepaalde structuur ontstaat, onder andere bestaande uit instituties, tradities en ethiek. Deze structuur verandert echter wanneer mensen hun gedrag - om wat voor reden dan ook - aanpassen.

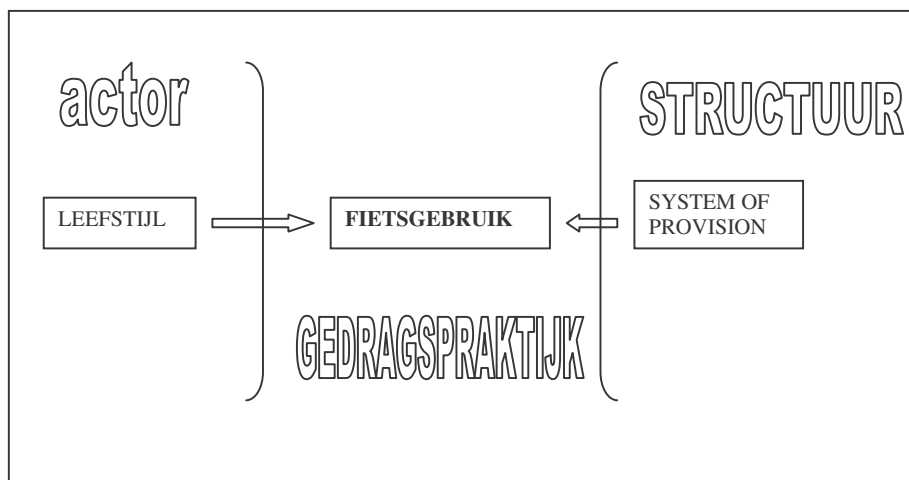
Het gedragspraktijken model is mede gebaseerd op de Systems of Provision-theorie van Fine & Leopold (1993): “een ‘system of provision’ brengt de economische en sociale factoren onder woorden welke de hoeveelheid en wijze van consumptie doen laten ontstaan (kwantitatief aspect), alsook de betekenissen die met consumptie zijn gemoeid (kwalitatief aspect)” (in: Van Buuren, 2006: 28). Niet alleen geldt dit voor consumptie, maar ook voor gedrag. Dit heeft geleid tot het gedragspraktijken model. De System of

Provision-theorie wijst op de link tussen bepaalde productiepatronen en bepaalde consumptiepatronen. Zo bepaalt een specifiek verkeerssysteem welke vervoersmiddelen gebruikt zullen worden en vormen de vervoersmiddelen die gebruikt worden een bepaald verkeerssysteem.

“De Gedragspraktijkenbenadering probeert aandacht voor de invloed van maatschappelijke structuren op het menselijk handelen te combineren met het idee dat mensen als kundige en bekwame actoren een actieve rol spelen in de reproductie van maatschappelijke structuren en technologische systemen”(Spaargaren et al, 2002: 5). Zonder fysische en institutionele structuur zou geen enkele gedragspraktijk mogelijk zijn en zonder gedragspraktijk zouden er geen structuren bestaan. De belangrijkste elementen van de Gedragspraktijkenbenadering worden in figuur 2.2 weergegeven.

Van Buuren beschrijft het model aan de hand van een definitie van Spaargaren en Martens (2002): “In deze benadering staan de zogenaamde gedragspraktijken centraal. Gedragspraktijken bestaan uit clusters van goederen en diensten die met elkaar samenhangen en worden gedefinieerd als zijnde de met anderen gedeelde, in tijd en ruimte gestructureerde, routines” (Van Buuren, 2006: 31).

Figuur 2.2 Gedragspraktijken model



Bron: vrij naar 'lifestyle-social practices'- model van Spaargaren (2005)

2.3.2 Leefstijl

Naast sociale structuur zijn routinegedrag, dat al werd beschreven bij het Attitude-Gedrag model, en leefstijl echter ook van grote invloed op een gedragspraktijk.

De grondlegger van de ideeën over leefstijl was Giddens (1991), maar ook Bourdieu beschreef het belang van leefstijl op gedrag. Hij beschrijft hoe mensen proberen hun sociale status uit te drukken door de aanschaf en het gebruik van bepaalde (culturele) goederen (in: Spaargaren & Van Vliet, 2000: 6).

Spaargaren (2005) geeft de volgende duidelijke definitie van gedragspraktijken en leefstijl:

“Social practices are analyzed primarily as practices constituted and reproduced by knowledgeable and capable agents who -on a routine base- participate in a set of social practices which together form the lifestyle of the individual agent. A lifestyle is defined as a more or less integrated set of practices which an individual embraces, not only because such practices fulfill utilitarian needs, but because they give material form to a particular narrative of self-identity....(..)..On the other hand there are the rules and resources (the structures) governing concrete social practices that are organized in terms of systems of provision, which have a concrete existence in time and space.” (Spaargaren, 2005: 56)

Bepaalde gedragingen vormen samen een bepaalde leefstijl en deze leefstijl hoort op zijn beurt weer bij een bepaalde identiteit die iemand uitdraagt. Zo kan het vervoersmiddel waarmee men zich verplaatst, het aantal dagelijkse verplaatsingen en de afgelegde afstand een belangrijke rol spelen bij de identiteit die een persoon uitdraagt.

2.3.3 Sociale identiteit van de fiets

Van Buuren (2006) beschrijft dat vervoersmiddelen een sociale betekenis of sociale identiteit met zich meedragen: “In onze consumptiecultuur hebben de betekenissen die aan gebruiksvoorwerpen worden gegeven een andere dan de directe gebruikswaarde gekregen. We onderscheiden ons van andere mensen door middel van het gebruik en bezit van goederen. Tevens voelen we ons vaak verbonden met die mensen die op een zelfde manier gebruik maken van dezelfde goederen” (Van Buuren, 2006: 20). Een fietser kan zichzelf een heel andere identiteit toekennen dan iemand die in een Mercedes rijdt, bijvoorbeeld omdat deze persoon vanwege milieuoverwegingen nooit een auto zou aanschaffen. Het kan echter ook zo zijn dat deze persoon toevallig met de fiets is, maar voor de deur van zijn huis een Mercedes heeft staan en zichzelf dus helemaal geen andere identiteit toekent vanwege het gebruiken van een fiets. Nu kan het wel zo zijn dat anderen hem juist weer een bepaalde identiteit toedichten vanwege het gebruiken van een fiets; men zou kunnen denken dat deze persoon arm is en geen geld heeft voor het openbaar vervoer of een auto.

Wordt de fiets gezien als een vervoersmiddel voor mensen uit lagere inkomensklassen? Of wordt het gezien als het een vervoersmiddel voor actieve mensen? De perceptie van de fiets verschilt en speelt op deze manier een rol bij de overweging om te gaan fietsen. Iemand die in een Mercedes rondrijdt kan in de perceptie van een ander een heel ander soort ‘type’ zijn dan iemand die zich op een oude fiets verplaatst. Er wordt afhankelijk van de plaats en tijd een bepaalde identiteit aan de fiets toegekend. Zo kan de fiets bijvoorbeeld statusverlagend zijn; wanneer de fiets wordt gezien als een vervoersmiddel dat men alleen gebruikt als niet over de financiële middelen wordt beschikt om een ander vervoersmiddel te gebruiken. Maar de fiets kan ook statusverhogend werken; de zogenaamde ‘Brompton’ vouwfietsen kunnen bijvoorbeeld het beeld scheppen dat men (als forens) tot een hogere sociale klasse behoort.

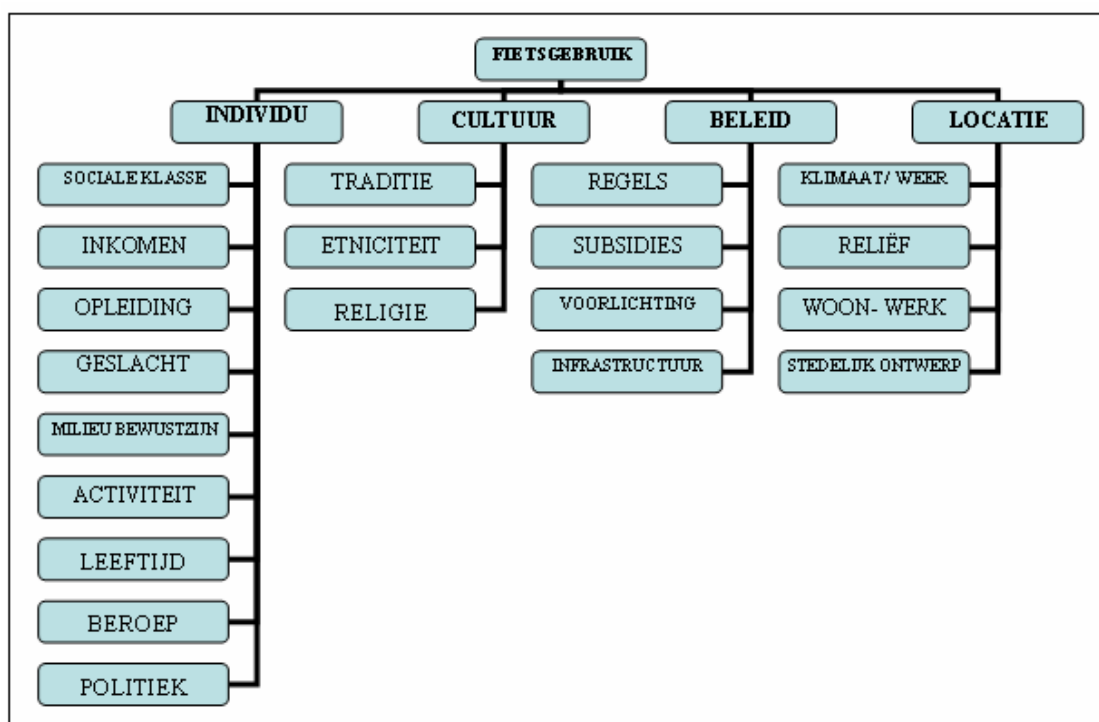
Van belang voor het verklaren van gedrag is ook datgene wat als ‘normaal’ wordt beschouwd. Tegenwoordig is het normaler om elke dag de auto te gebruiken dan vijftig jaar geleden. Ook is het dagelijks meerdere malen gebruik maken van het openbaar vervoer een gebeurtenis geworden waar niemand meer van op kijkt. Het aanbod en de vraag naar steeds meer, sneller en comfortabeler vervoer neemt alsmaar toe. Mensen worden mobieler; ze kunnen zich dagelijks verder en sneller verplaatsen dan vroeger, maar ook de eisen die aan een vervoersmiddel worden gesteld worden telkens hoger. Voor veel mensen is het ideale vervoersmiddel comfortabel. Comfortabel in de zin van gemotoriseerd (zodat je je niet hoeft in te spannen) met verwarming of airconditioning (vanwege de weersomstandigheden) en

overdekt (zodat je niet nat wordt als het regent) et cetera. Dit toenemende streven naar comfort wordt bevestigd door Shove (2003) in haar theorieën over comfort, properheid en gemak (Shove, 2003: 399). Het Attitude-Gedrag model en het Gedragspraktijken model allebei in beschouwing genomen, maakt het mogelijk om een aantal factoren aan te wijzen die van invloed zijn op de gedragspraktijk van het fietsen; de institutionele en fysische structuur (regels en voorzieningen) de leefstijl van actoren (en de sociale identiteit van de fiets) de wensen van actoren (zoals comfort en gemak) de achtergrond kenmerken van actoren (zoals leeftijd en inkomen) en het routine gedrag van actoren. In de volgende paragraaf zullen al deze factoren uitvoerig aan bod komen.

2.4 Verklarende factoren voor fietsgebruik

Verschillende theorieën zijn aan bod gekomen, waaronder het Attitude-Gedrag model en het Gedragspraktijken model. Voordat het echter mogelijk is om dit laatste model te gebruiken voor de gedragspraktijk van het fietsen, is het van belang de verklarende factoren voor fietsgebruik te inventariseren.

Figuur 2.3 Verklarende factoren voor fietsgebruik



In Figuur 2.3 is een visualisatie gemaakt van de verklarende factoren voor fietsgebruik. De factoren zijn in vier categorieën ingedeeld; individuele factoren, culturele factoren, beleidsfactoren en kenmerken van de locatie. Enerzijds zijn er factoren die per individu verschillen, zoals sociale klasse, inkomen, opleiding, geslacht, milieubewustzijn, activiteit, leeftijd, beroep en politieke voorkeur. Deze factoren beïnvloeden direct of indirect *de keuze* van een individu om te gaan fietsen, maar ze beïnvloeden tegelijkertijd *de mogelijkheid* om te gaan fietsen, aangezien iemand bijvoorbeeld ook te oud kan zijn om nog te gaan fietsen. Daarnaast is ook de cultuur waar binnen iemand zich beweegt van invloed op het fietsgebruik,

zoals de traditie van bepaalde bevolkingsgroepen om te fietsen, maar ook religie zou wellicht een rol kunnen spelen bij het al dan niet gebruik maken van een fiets. (Religie blijkt echter, in dit onderzoek naar fietsgebruik onder Marokkanen, niet van invloed te zijn. Zie hoofdstuk zes.)

Er bestaat enige samenhang tussen individuele kenmerken, zoals beroep, inkomen, opleidingsniveau, leeftijd, geslacht, politieke voorkeur en leefstijl. Wanneer deze set van individuele kenmerken overeenkomt met anderen met een zelfde set individuele kenmerken, zoals personen uit dezelfde beroepsgroep met dezelfde politieke voorkeur of een bepaalde leeftijdsgroep van hetzelfde opleidingsniveau, dan kunnen zij samen een bepaalde sociale klasse/sociaal milieu vormen.⁵ Binnen deze sociale klasse kan een sterke of juist gematigde fietscultuur bestaan.

Het is goed mogelijk dat de mate van fietsgebruik per sociale klasse verschilt en dat sociale klasse hierdoor een rol speelt als verklarende factor voor fietsgebruik.

Beleidsmatige factoren vormen de derde categorie en zijn ook van groot belang voor de mate van fietsgebruik in een gemeente. Welke plaats heeft de fiets in het verkeersplan van een gemeente? Wat is de kwaliteit van de fietsinfrastructuur? Worden er subsidies verstrekt ter bevordering van het fietsgebruik, zoals gratis bewaakte fietsenstallingen? Worden er promotie campagnes gehouden om het fietsgebruik te stimuleren?

In de laatste categorie worden de factoren genoemd die te maken hebben met de locatie waar het fietsgebruik zou moeten plaatsvinden, zoals de mate van reliëf van een plaats, de weersomstandigheden, maar ook de afstand tussen woonwijken en werkgebieden (woon-werk verkeer) en het stedelijk ontwerp van een gemeente. Deze factoren zijn op korte termijn moeilijk te veranderen of helemaal niet beïnvloedbaar, maar spelen wel een belangrijke rol voor de mate van fietsgebruik. Zo is de structuur van een stad meestal moeilijk te veranderen. Dit betekent dat de afstanden tussen bestemmingen grotendeels een vaststaand gegeven zijn. Die afstanden zijn van grote invloed op de vervoermiddelenkeuze voor interne verplaatsingen. Een langgerekte structuur van een stad is ongunstig voor fietsgebruik, compact opgezette steden bieden echter juist grote voordelen (Hartog, 2005: 52).

Enerzijds zien we in dit model dus de verklarende factoren voor fietsgebruik op het niveau van de actor en anderzijds zijn er de factoren op macro niveau, zoals beleid en locatie. Deze indeling komt overeen met de indeling in het Gedragspraktijken model; de leefstijl van de actor aan de ene kant, de institutionele en fysische structuur aan de andere kant en samen beïnvloeden ze het fietsgedrag.

2.5 Verklarende factoren per beleidsterrein

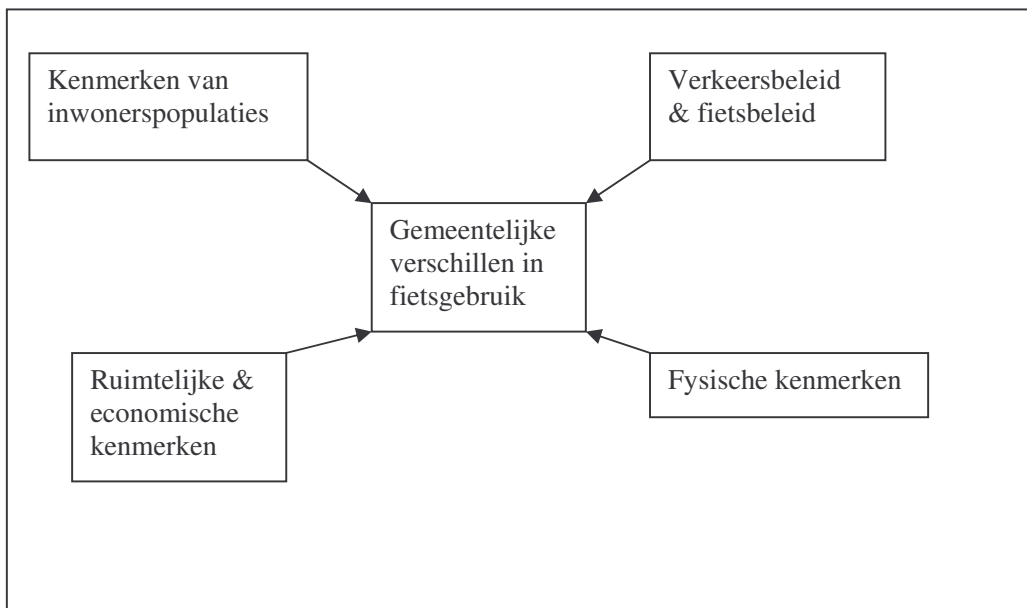
Ververs en Ziegelaar (2006) hebben een vergelijkbare schematische weergave gemaakt van de mogelijke invloedsferen voor fietsgebruik in een gemeente (Ververs & Ziegelaar, 2006: 10). Zie figuur 2.4. In deze figuur worden de factoren in vier categorieën weergegeven; beleid (verkeers- en fietsbeleid), kenmerken van inwonerspopulaties, ruimtelijk-economische kenmerken en fysische kenmerken. De categorieën zijn als volgt ingedeeld:

- Verkeersbeleidsindicatoren: dit zijn factoren die niet het fietsbeleid meten, maar meer integraal verkeersbeleid waarin de fiets naast andere vervoerswijzen een rol speelt. Te denken valt aan de reistijdverhouding op een bepaald traject tussen de fiets en de auto. En fietsbeleidsindicatoren: dit zijn factoren gebaseerd op uitkomsten die mogelijk resulteren uit fietsbeleid, zoals de kwaliteit van de (fiets)infrastructuur.

⁵ www.motivaction.nl

- Ruimtelijke en ruimtelijk-economische kenmerken: dit zijn factoren van de ruimtelijke structuur van een gemeente. Sommige daarvan, zoals de dichtheid van bedrijfsvestigingen, zijn te beïnvloeden door (ruimtelijk-economisch) gemeentebestuur.
- Kenmerken van inwonerspopulaties: dit zijn factoren die buiten de directe invloedssfeer van gemeentelijk bestuur liggen. Het gaat om karakteristieken van de bevolking, zoals het aandeel jongeren en het aandeel allochtonen.
- Fysische kenmerken: deze categorie betreft weersomstandigheden en de mate van reliëf.

Figuur 2.4. Mogelijke invloedssferen voor de mate van fietsgebruik in een gemeente



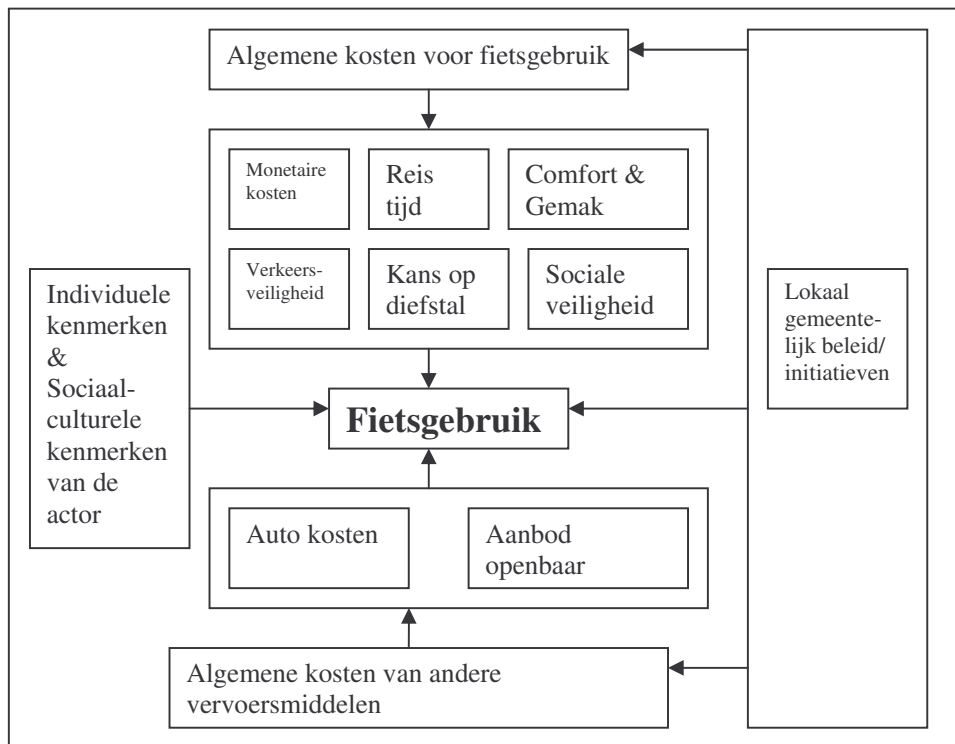
Bron: vrij naar Ververs & Ziegelaar (2006)

In deze figuur scharen Ververs & Ziegelaar (2006) religie onder kenmerken van de populatie van een gemeente, maar cultuur wordt geheel buiten beschouwing gelaten. Ook leefstijlen van de inwoners van een gemeente worden niet genoemd (Ververs & Ziegelaar, 2006: 10). Hoewel de auteurs in deze schematische weergave een heldere categorisatie maken van de verklarende factoren voor fietsgebruik in een gemeente, zonder de verklarende factor *cultuur/ traditie* en *leefstijl* blijft het een onvolledige weergave. In paragraaf 2.3 werd al aangegeven dat beide factoren essentieel zijn voor het verklaren van specifiek gedrag.

2.6 Kosten van fietsgebruik

Rietveld en Daniel (2004) hebben een andere benadering gekozen voor het verklaren van verschillen in fietsgebruik per gemeente (Rietveld & Daniel, 2004: 533). In overeenstemming met de eerder beschreven modellen geven zij aan dat individuele factoren, sociaal-culturele factoren en beleid een rol spelen bij het verklaren van de mate van fietsgebruik. Zij wijzen echter ook op de zogenaamde ‘kosten’ van fietsgebruik, zoals reistijd, veiligheid, etc. Tevens wijzen zij op de invloed van de kosten voor autogebruik en het aanbod van andere vervoersmiddelen.

Figuur 2.5. Kosten voor fietsgebruik



Bron: Vrij naar Rietveld & Daniel (2004)

Ten eerste zijn er individuele kenmerken die het fietsgebruik beïnvloeden, zoals inkomen en activiteit (Rietveld & Daniel, 2004: 533). Het bezit van een auto of fiets is inkomens gerelateerd en inkomen is van directe invloed op de keuzemogelijkheden die iemand heeft. Niet alleen inkomen, maar ook de frequentie van verplaatsingen verschilt per persoon. Sommige personen reizen meer voor hun werk of studie en bezoeken vaker vrienden; zij zijn buitenhuis actiever dan anderen.

Ten tweede zijn er sociaal-culturele kenmerken die van invloed zijn op fietsgebruik, zoals de sociale identiteit van de fiets. Het maakt namelijk nogal verschil of de fiets wordt gezien als een vervoersmiddel dat je alleen gebruikt omdat je geen geld hebt voor een ander vervoersmiddel of dat het gezien wordt als een vervoersmiddel dat wordt gebruikt door mensen met een gezonde en actieve levensstijl.

Ten derde wijzen Rietveld en Daniel (2004) op het belang van de 'kosten' van fietsgebruik. Onder kosten worden verschillende factoren genoemd. *Monetaire kosten* zijn de kosten voor onderhoud van de fiets en de eventuele kosten voor het stallen van de fiets. *Reistijd* per fiets is onder andere afhankelijk van de ruimtelijke structuur van een stad, de kwaliteit van fietsinfrastructuur en de tijd dat er gewacht moet worden voor stoplichten, maar ook eventuele omwegen die gemaakt moeten worden. *Comfort en gemak* spelen natuurlijk ook een rol bij fietsgebruik; in een lawaaierige omgeving is fietsen weinig comfortabel en in een gemeente met veel reliëf is het heel vermoeiend om te fietsen. *Sociale veiligheid* geeft aan of het veilig is/voelt om op ieder moment van de dag de fiets te pakken; veel vrouwen zullen 's avonds misschien liever met de auto, dan alleen op de fiets gaan. *Verkeersveiligheid* geeft het risico op een ongeval aan; wanneer er veel verkeersongelukken met fietsers voorkomen, dan zal men minder snel geneigd zijn de fiets te pakken. En tot slotte *diefstal*; vooral in grote steden is het aantal gevallen van

fietsendiefstal en vandalisme hoog. Hierdoor zal men vaker een niet zo kostbare fiets gebruiken of helemaal niet meer met de fiets gaan.

Aan de andere kant zijn er *de kosten* van andere vervoersmiddelen. Ten eerste de kosten voor het autogebruik; parkeertarieven, wegenbelasting en belasting op benzine. Ten tweede speelt het aanbod van het openbaar vervoer een rol; zowel de dichtheid van het openbaar vervoersnetwerk, als bijvoorbeeld het verstrekken van OV-jaarkaarten aan studenten, speelt een rol bij de mate van fietsgebruik (Rietveld & Daniel, 2003: 533).

2.7 Modellen en factoren met een significante samenhang met fietsgebruik

We hebben nu door middel van verschillende verklarende modellen kunnen zien welke factoren van invloed zijn op fietsgebruik. De verscheidenheid in verklarende factoren is groot en verschillende wetenschappers hebben getracht aan de hand van deze factoren het fietsgebruik in een gemeente te verklaren of te voorspellen (Van Boggelen, 2000: 10). De hoeveelheid en het soort factoren die gebruikt worden verschillen per onderzoek. Ververs & Ziegelaar (2006) hebben daarom een model ontwikkeld waarin zij getracht hebben de mate van invloed van vijftig verschillende factoren te berekenen (Ververs & Ziegelaar, 2006: 13).

Het model is ontwikkeld voor beleidsmakers en maakt daarom onderscheid, tussen factoren die het fietsgebruik kunnen verklaren, gebaseerd op de mate waarin deze factoren door middel van verkeers- en fietsbeleid te beïnvloeden zijn.

De berekeningen zijn, afhankelijk van de verklarende factoren die meegewogen worden, onderverdeeld in vier verschillende modellen:

- Model A: alle factoren
- Model B: alleen factoren die matig beleidsrelevant zijn ten opzichte van fiets- en verkeersbeleid, zoals ruimtelijk-economische kenmerken en kenmerken van inwonerspopulaties
- Model C: alleen factoren die sterk beleidsrelevant zijn voor fiets- en verkeersbeleid
- Model D: alleen factoren die zwak beleidsrelevant zijn, zoals fysische kenmerken

De afhankelijke variabele is het fietsaandeel in alle verplaatsingen korter dan 7,5km gemiddeld over de jaren 1999-2001.⁶

In de onderstaande tabel is per model het volgende weergegeven:

- De factoren die een significante samenhang hebben met het fietsaandeel (in aflopende volgorde qua grootte van de samenhang)
- Positieve (+) of negatieve samenhang (-) tussen de factoren en het fietsaandeel
- De verklaaringskracht (R^2) in procenten. Dit geeft de “goedheid” of fitness van het model weer.

⁶ Gebaseerd op gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek uit 2002.

Tabel 2.1. Modellen en factoren met een significante samenhang met het fietsaandeel

	A Alle factoren	B alleen sterk en middelmatig beleidsrelevante factoren	C alleen sterk beleidsrelevante factoren	D alleen zwak beleidsrelevante factoren
Factoren met significante samenhang met fietsaandeel in verplaatsingen korter dan 7,5 km	aandeel allochtonen (-,351)	aandeel allochtonen (-,654)	aantal verkeersongevallen per 10.000 inwoners (+,379)	aandeel religie islam (-,475)
	aandeel religie islam (-,331)	aandeel personen met minder goede gezondheid (-,396)	aantal slachtoffers per 100 miljoen km (-,319)	mate van reliëf (-,423)
	mate van reliëf (-,322)	aandeel eenpersoonshuishoudens (+,309)	reistijdverhouding fiets/auto (-,316)	aandeel rooms katholieken (-,290)
	aandeel personen met minder goede gezondheid (-,219)	autokosten (eurocent per uur) (+,255)	aanwezigheid van metro (-,311)	aandeel Groen Links stemmers (+,265)
	aandeel Groen Links stemmers (+,213)	aandeel terrein van oppervlakte land voor recreatie (-,237)	oponthoud (sec/km) (-,267)	gemiddelde jaarlijkse windsnelheid (-,156)
	aandeel leerlingen en studenten (+,208)	aandeel leerlingen en studenten (+,208)	gemiddeld aantal auto's per 1.000 inwoners (-,238)	
	aantal slachtoffers per 100 miljoen km (-,183)	aantal treinstations per km2 bebouwd gebied (+,174)	aantal treinstations per km2 bebouwd gebied (+,174)	
	autokosten (eurocent per uur) (+,169)	aantal slachtoffers per 100 miljoen km (-,171)	infrastructuurhinder (-,163)	
	aandeel WW-uitkeringen (-,158)	gemiddeld aantal auto's per 1.000 inwoners (-,148)		
	gemiddelde jaarlijkse windsnelheid (-,157)			
	aantal scholen per km2 (+,153)			
	gemiddeld aantal auto's per 1.000 inwoners (-,126)			
R²	76%	63%	38%	56%

Bron: Ververs & Ziegelaar (2006)

Model A met alle factoren meegewogen, verklaart 76% van de gemeentelijke verschillen in het fietsaandeel op verplaatsingen korter dan 7,5 km. De factoren met de grootste samenhang met het fietsaandeel zijn het aandeel allochtonen, het aandeel islamieten en de mate van reliëf.

Model B, met alleen factoren die sterk of middelmatig beleidsrelevant zijn, verklaart 63% van de gemeentelijke verschillen. Weer heeft het aandeel allochtonen de sterkste samenhang met het fietsaandeel in korte verplaatsingen.

Model C, het model met alleen sterk beleidsrelevante factoren, heeft een verklaringskracht van 38%. Het bestaat vooral uit factoren, die te maken hebben met de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van andere vervoerswijzen (reistijdverhouding fiets/auto, aanwezigheid van een metro en het autobezit). Wat betreft het specifieke fietsbeleid blijken het oponthoud en de infrastructuurhinder⁷ de sterkste (negatieve) samenhang met het fietsaandeel te hebben.

Het laatste model (D) bevat alleen factoren die zwak beleidsrelevant zijn. Dit model verklaart 56% van de verschillen in fietsaandeel. Dat is iets minder dan de verklaringskracht van model B, met alleen beleidsrelevante factoren. Met andere woorden: deze analyse laat zien dat beleidsfactoren net iets minder invloed hebben op het fietsaandeel dan de meer autonome factoren. Met dit model komt naar voren dat het percentage Islamieten in een gemeente de grootste verklarende factor is voor het fietsaandeel ten opzichte van alle verplaatsingen korter dan 7,5 km (Ververs & Ziegelaar, 2006: 19).

De bovenstaande berekeningen die de significante samenhang tussen bepaalde factoren en het fietsaandeel in verplaatsingen korter dan 7,5 km aangeven, laten de negatieve invloed van het percentage allochtonen en Islamieten in een gemeente, op het fietsgebruik zien. Het is duidelijk dat beide factoren een significante rol spelen voor de mate van fietsgebruik.

Dat allochtonen minder fietsen dan autochtone Nederlanders komt ook naar voren in het onderzoek van de gemeente Amsterdam, waaruit blijkt dat vooral Marokkanen en Turken veel minder fietsen. Onder de Marokkanen is het fietsgebruik in Amsterdam het laagst (Wiel et al, 2003: 21). Dit heeft geleid tot de keuze om te onderzoeken waarom Marokkanen al dan niet op de fiets stappen. Hangt het lage fietsgebruik samen met hun Marokkaanse afkomst? Kennen Marokkanen een dusdanige negatieve sociale identiteit aan de fiets toe dat zij liever niet met de fiets gaan? Of zijn er andere factoren aanwijsbaar die het lage fietsgebruik onder Marokkanen verklaren?

De antwoorden op deze vragen zouden wellicht kunnen leiden tot beargumentering voor de noodzaak van specifieke beleidsstrategieën in Amsterdam om Marokkanen te stimuleren meer te gaan fietsen.

2.8 Een toegepast theoretisch model voor de gedragspraktijk van het fietsen

Aan de hand van het Gedragspraktijkenmodel werd aangegeven dat het bij verklaren van gedrag van belang is om enerzijds aandacht te besteden aan de individuele en sociaal-culturele kenmerken van het individu en anderzijds aan de institutionele en fysische structuur waarbinnen het gedrag plaatsvindt, zoals kenmerken van de locatie en het gevoerde beleid.

De verklaringsmodellen voor fietsgebruik gaven aan welke factoren van invloed kunnen zijn op de mate van fietsgebruik van een persoon en factoren die de verschillen per gemeente verklaren.

De theoretische en verklaringsmodellen beide in beschouwing genomen hebben geleid tot het model op de volgende bladzijde, waarin enerzijds de factoren op het niveau van het individu worden aangegeven en

⁷ De infrastructuurhinder wordt vastgesteld aan de hand van het aantal maal achter elkaar rijden vanwege de infrastructuur.

anderzijds factoren die betrekking hebben op de structuur waarbinnen het fietsgebruik zou moeten plaatsvinden.

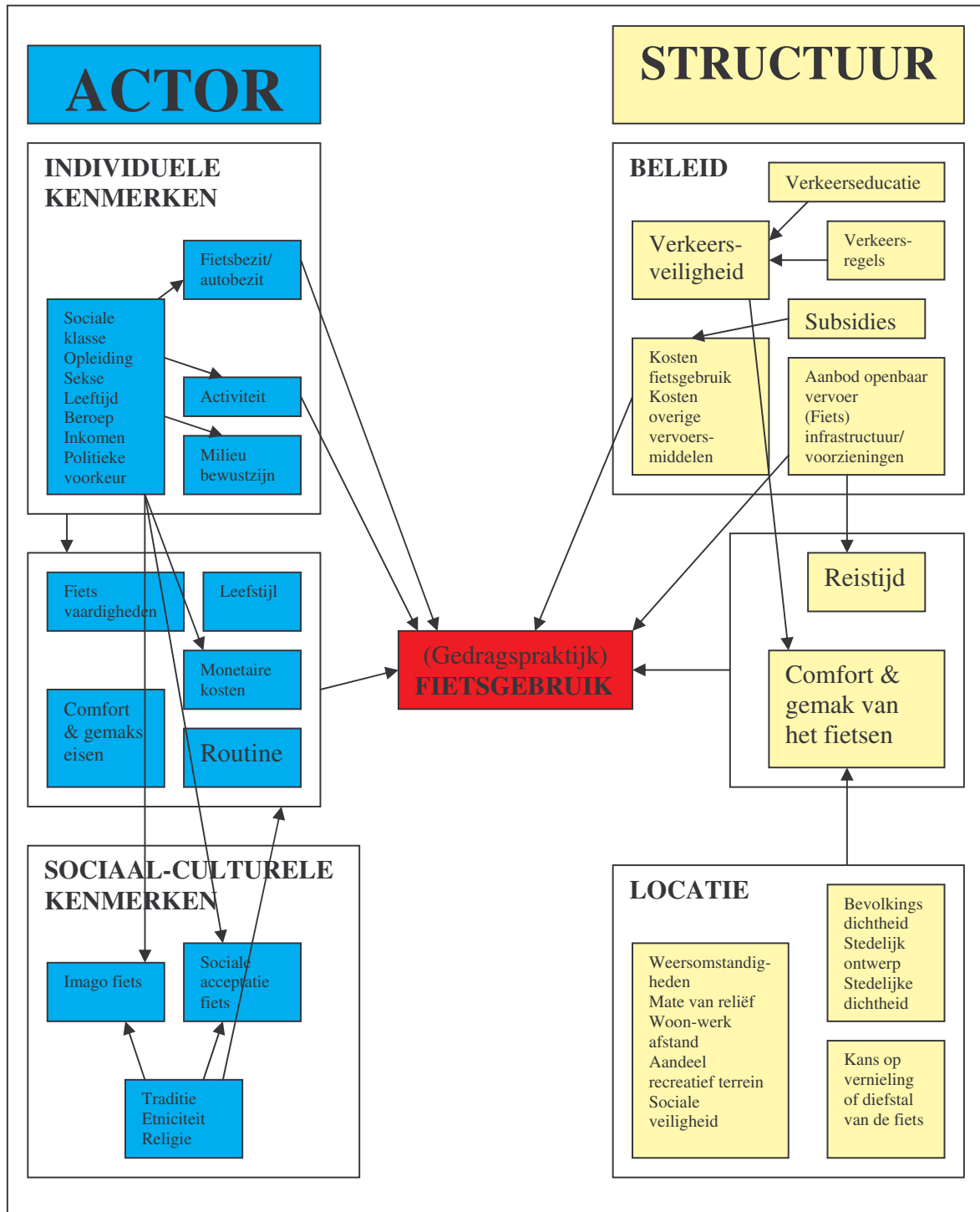
2.8.1 De gedragspraktijk van het fietsen

De gedragspraktijk van fietsen is een veel omvattend begrip. Het heeft niet alleen betrekking op het daadwerkelijke fietsgebruik van een persoon, maar ook op tal van andere zaken die met fietsgebruik samenhangen. Natuurlijk speelt het hebben van een fiets een rol bij de gedragspraktijk fietsen, maar ook kennis over het repareren van fietsen of de fietsenmaker weten te vinden. Verder kan men denken aan het kennen van snelle of veilige fietsroutes of het indienen van klachten over de fietsinfrastructuur. Het gebruik maken van een fietsenstalling of van een werkgeversvergoeding voor het aanschaffen van een fiets is ook onderdeel van de gedragspraktijk fietsen.

In dit onderzoek is de gedragspraktijk van het fietsen echter beperkt tot enkel en alleen het fietsgebruik. Onder fietsgebruik wordt in dit onderzoek het volgende verstaan: het aandeel van de fiets ten opzichte van andere vervoersmiddelen op verplaatsingen korter dan 7,5 km. De verdeling van de verplaatsingen over de verschillende vervoerswijzen wordt ook wel de *modal split* genoemd. In dit onderzoek gaat het om het fietsaandeel in de modal split.

Dit wil niet zeggen dat de andere onderdelen die bij de gedragspraktijk van het fietsen horen niet van belang zijn bij het verklaren van fietsgedrag. Dit onderzoek is echter beperkt tot één onderdeel van de gedragspraktijk fietsen: het fietsgebruik.

Figuur 2.6. Toegepast model voor de gedragspraktijk van het fietsen



In dit onderzoek ligt de nadruk op de factoren die aan de linkerkant van het model zijn weergegeven, namelijk de factoren op het niveau van het individu (de actor) en dan in het bijzonder de sociaal-culturele factoren. Het verkeersbeleid is in Amsterdam voor ieder individu gelijk, dus het is niet waarschijnlijk dat dit beleid heeft geleid tot de grote verschillen in fietsgebruik onder inwoners van Amsterdam. Hetzelfde geldt voor de meeste kenmerken van Amsterdam als locatie en bovendien zijn deze lastig te beïnvloeden. Zo zal er op korte termijn waarschijnlijk weinig verandering plaatsvinden in de woon-werk afstanden of het stedelijk ontwerp van de stad. Dit zijn factoren die alleen op veel langere termijn te veranderen zijn en betrekking hebben op veel meer beleidsterreinen dan alleen verkeers- en fietsbeleid.

Het theoretisch kader heeft geleid tot een aantal factoren die een rol zouden kunnen spelen bij de mate van fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam en deze zijn door middel van diepte interviews, groepsinterviews en statistische data onderzocht. Hieronder volgen de factoren op het niveau van de actor die aan de linkerkant van het model staan weergegeven en tijdens dit onderzoek specifieke aandacht hebben gekregen:

- Traditie: behoort fietsgebruik wel of niet tot de Marokkaanse tradities?
- Etniciteit: speelt de Marokkaanse afkomst een rol bij de mate van fietsgebruik?
- Religie: is het behoren tot de Islam van invloed op de mate van fietsgebruik?
- Imago: speelt het imago van fietsen een rol bij de mate van fietsgebruik?
- Sociale acceptatie: Is de sociale status die wordt toegekend aan de fiets van belang voor de mate van fietsgebruik? (Hangt samen met bovenstaande vraag.)
- Fietsvaardigheden: Is de mate van het beheersen van fietsvaardigheden van invloed op de mate van fietsgebruik?
- Routine: Behoort fietsen tot het dagelijkse gewoontegedrag van Marokkanen?
- Monetaire kosten: In hoeverre spelen financiële overwegingen een rol bij de mate van fietsgebruik van Marokkanen?
- Comfort & gemak: In hoeverre spelen eisen over comfort en gemak van vervoersmiddelen een rol bij de mate van fietsgebruik van Marokkanen? En welke factoren zijn dan van belang?

In dit onderzoek wordt niet ingegaan op het paraplubegrip *leefstijl*, maar wel op een aantal aspecten ervan, zoals imago en sociale identiteit. In mindere mate is aandacht besteed aan de vraag in hoeverre de individuele kenmerken van Marokkanen een rol spelen bij de mate van fietsgebruik. Dit is onderzocht aan de hand van statistische data afkomstig uit verschillende onderzoeken. Bij het schetsen van de individuele kenmerken van Marokkanen die een verklaring zouden kunnen geven voor het lage fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam zijn de volgende factoren in beschouwing genomen:

- Fietsbezit/ autobezit: In welke mate hebben Marokkanen in Amsterdam beschikking over een fiets en/of auto?
- Activiteit: Wat is het dagelijkse verplaatsingspatroon van Marokkanen in Amsterdam?
- Overige individuele kenmerken: Is het lage fietsgebruik onder Marokkanen verklaarbaar aan de hand van opleiding, inkomen, leeftijd, etc.?

In hoofdstuk zes wordt beschreven welke factoren, naar aanleiding van de interviews en statistische data, waarschijnlijk een rol spelen bij de mate van fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam. Maar eerst zal in hoofdstuk vier aandacht worden besteed aan het fietsgebruik onder allochtonen en in hoofdstuk vijf komt vervolgens de methodologische opzet van dit onderzoek aan de orde.

3. Mobiliteit en fietsbeleid

In dit hoofdstuk wordt beschreven waarom het vanuit milieuoogpunt noodzakelijk is om het autogebruik over korte afstanden in Nederland terug te dringen en dat het daarom van belang is het fietsgebruik te stimuleren. Ook wordt beschreven wat de relevantie is van het stimuleren van fietsgebruik onder bepaalde etnische groepen; specifiek onder de Marokkanen.

Vervolgens worden de verschillende facetten van fietsbeleid beschreven en tot slot het fietsbeleid van Amsterdam.

3.1 Mobiliteit en leefbaarheid in stedelijke gebieden

3.1.1 Mobiliteit

Mobiliteit is vandaag de dag een belangrijk begrip. We zijn eraan gewend geraakt ons dagelijks te verplaatsen; we reizen van huis naar het werk en terug, om boodschappen te doen, vrienden te bezoeken en als vrijetijdsbesteding.

In stedelijke gebieden is er een uitgebreid aanbod van vervoersmiddelen aanwezig, zoals de trein, metro, bus, tram, auto, brommer of fiets. Dit geeft mensen de vrijheid om van de ene naar de andere kant van de stad te reizen met een vervoersmiddel naar keuze. De huidige verkeerssituatie in Nederland kent echter vele problemen, zoals dagelijks terugkerende files, luchtverontreiniging en parkeerproblemen.

3.1.2 Milieuverontreiniging

Luchtverontreiniging veroorzaakt door gemotoriseerd verkeer is een van de belangrijkste milieuproblemen van de verkeerssector. De uitlaatgassen van gemotoriseerd verkeer bevatten onder andere NOx en fijn stof, welke slecht zijn voor de gezondheid van mens en dier. De World Health Organisation schrijft hierover het volgende: “Langere termijn blootstelling aan door verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging in Europese steden kost naar schatting jaarlijks 80 000 volwassenen het leven. En kinderen die opgroeien in de nabijheid van drukke verkeerswegen hebben 50% meer kans op ademhalingsproblemen dan kinderen die opgroeien in buurten met minder verkeer” (WHO, 1999: 16).

De Nederlandse overheid wil grote steden graag goed bereikbaar houden, maar tegelijkertijd wil men de uitstoot van uitlaatgassen van het personenvervoer terugdringen. Enerzijds wordt in de Nota Mobiliteit (2006) beschreven: “dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken”(Nota Mobiliteit, 2006: 9). Anderzijds is echter in 1997 in Kyoto afgesproken de uitstoot van CO₂ in Nederland met 6 procent te reduceren ten opzichte van de uitstoot in 1990.⁸ Aangezien het personenvervoer in Nederland een van de grote boosdoeners is wat betreft de uitstoot van CO₂, ligt het in de lijn der verwachtingen te proberen het personenvervoer in Nederland te verduurzamen.

3.1.3 De fiets als alternatief voor gemotoriseerde vervoersmiddelen

Duurzaam transport wordt vaak genoemd als alternatief om de door de transport sector veroorzaakte luchtverontreiniging terug te dringen. Litman & Burwell (2003) beschrijven duurzame verkeersoplossingen als: “technologische en meer geïntegreerde oplossingen, zoals verbeterde vervoerskeuzes, economische prikkels, institutionele hervormingen, veranderingen in landgebruik en technologische innovaties” (Litman & Burwell, 2003: 1). Het gebruik van een fiets –naast het gebruik van

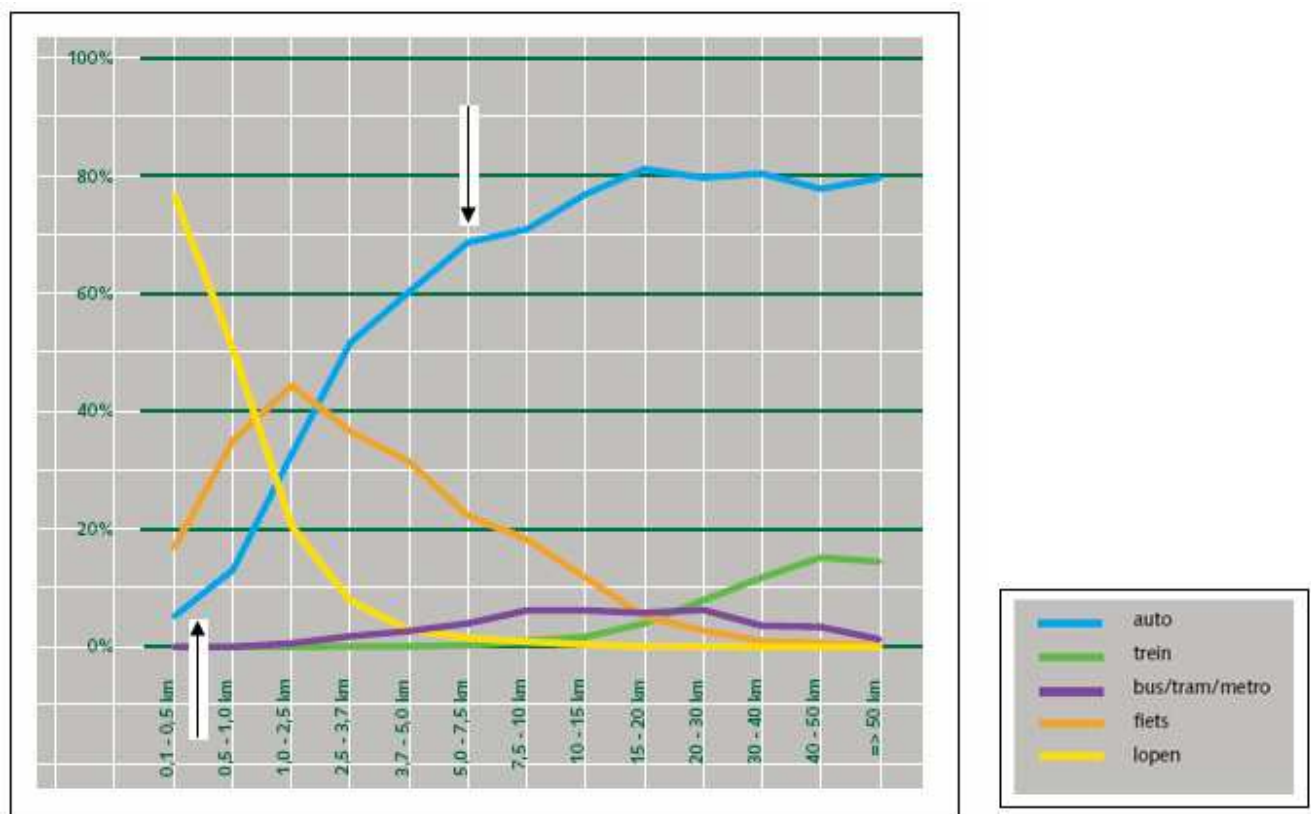
⁸ <http://www.senternovem.nl/co2-personenvervoer/>

de benenwagen- wordt vaak genoemd als een van de meest duurzame transportmiddelen, aangezien fietsen geen uitlaatgassen uitstoten noch fossiele brandstoffen verbruiken en de fiets op zichzelf een heel duurzaam gebruiksartikel is.

Als de autoritten korter dan 7,5 km vervangen zouden worden door ongemotoriseerd vervoer, zoals de fiets, dan kan 6% van de autokilometers bespaard worden. (Rijkswaterstaat, 2005; 59) Deze vermindering van korte autoritten zou een grote milieuwinst opleveren.

In figuur 3.1 is te zien dat van de verplaatsingen tussen de 2,5 km en 7,5 km het merendeel per auto wordt afgelegd (Nota mobiliteit, 2006: 61).

Figuur 3.1 Aandeel vervoerswijze in verplaatsingen naar afstandscategorie



Bron: Nota Mobiliteit (2006)

De milieuwinst die voortvloeiend uit het verminderen deze autoritten is groot, aangezien het korte autoritten betreft die meer vervuילend zijn dan lange autoritten (Hartog, 2005: 10). Ten eerste is bij lagere snelheden de uitstoot van bepaalde stoffen namelijk hoger. Bij 13 km/u is de CO₂ uitstoot van een auto drie maal zo hoog als bij een auto die 44 km/u rijdt. Ten tweede is de CO en CH uitstoot bij het optrekken en afremmen van auto's in de stad 50 % hoger dan bij constant doorstromend verkeer. Ten derde zijn de CO emissies van een koude motor 50 % zo hoog als die van een al draaiende warme motor (Buis & Wittink, 2000: 30). Het gebruiken van de auto in de stad, waarbij de auto voor korte afstanden wordt gebruikt, er met lage snelheid wordt gereden en er veel moet worden afgeremd en weer opgetrokken, is dus extra milieuvuילend. Vandaar de noodzaak deze korte ritten met de auto te vervangen door meer duurzame vervoersmiddelen; in dit geval is de fiets een zeer geschikt alternatief.

3.2 De relevantie van het stimuleren van fietsgebruik onder allochtonen

In deze paragraaf wordt beschreven waarom er wel of geen aandacht moet komen voor het stimuleren van fietsgebruik onder Marokkanen.

3.2.1 Pro's

Milieu

Op dit moment vormt het lage fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam nog geen direct milieuprobleem, omdat ook het autogebruik onder Marokkanen erg laag is. De verwachting is echter dat wanneer Marokkanen er in de toekomst economisch op vooruit gaan zij ook meer auto zullen gaan rijden. Wanneer dat het geval is zal het autogebruik dusdanig toenemen dat het, door de toename van uitlaatgassen, voor het milieu serieuze consequenties heeft. Zie hoofdstuk 3, paragraaf 3.1.

Er zouden nu al anticiperende maatregelen kunnen worden genomen om een stijging in autogebruik onder Marokkanen in de toekomst tegen te gaan. Hiervoor is het stimuleren van fietsgebruik een belangrijke mogelijkheid. Een stijging van fietsgebruik onder Marokkanen zal niet zozeer in het heden, maar vooral in de toekomst een enorme milieuwinst opleveren.

Emancipatie

Bovendien is het vanuit andere beleidsterreinen ook raadzaam het fietsgebruik onder Marokkanen te stimuleren. Het gebruik van een fiets vergroot de vervoersmogelijkheden en daarmee de mobiliteit. Dit kan een positieve invloed hebben op de ontplooiingsmogelijkheden van een persoon.

Ook levert de fiets als vervoersmiddel een bijdrage aan de emancipatie van Marokkaanse vrouwen, doordat zij zich op de fiets onafhankelijk van hun man, relatief goedkoop, snel en verder kunnen verplaatsen.

Gezondheid

Met het oog op de gezondheid van Marokkanen is er reden om het fietsgebruik te stimuleren, aangezien het een bevolkingsgroep is waaronder veel overgewicht en een hoge bloeddruk voorkomt (Leest et al, 2002) en dagelijks een stukje fietsen dit tegen zou kunnen gaan. Op dit moment wordt er vooral onder de eerste generatie Marokkanen nog veel gelopen, maar de tendens is dat dit de komende jaren steeds verder zal afnemen. Indien dat het geval is, is het nog belangrijker om het fietsgebruik onder Marokkanen te stimuleren, ter vervanging van de nu te voet afgelegde verplaatsingen.

Openbaar vervoer

De concurrentie van het openbaar vervoer ten opzichte van de fiets is een belangrijke reden voor het lage fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam. Met het oog op het milieu hoeft dit op zich geen probleem te zijn, aangezien het openbaar vervoer meestal onder de duurzame vervoersopties wordt geschaard. Fietsen is echter wel altijd nog duurzamer dan het reizen met de bus, metro of tram. Tevens worden de enorme drukte in het openbaar vervoer tijdens de spitsuren of met slecht weer en de lage kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer in het algemeen genoemd door beleidsmakers als reden om het fietsgebruik ten opzichte van het openbaar vervoer te stimuleren.

Politiek / Sociaal draagvlak

Er is reden om aan te nemen dat er een groot sociaal draagvlak is voor het stimuleren van fietsgebruik onder allochtonen. Ten eerste is fietsen iets typisch Nederlands en is op dit moment het aanpassen/inburgeren van allochtonen in de Nederlandse cultuur een belangrijke maatschappelijke kwestie. Ten

tweede is het verbeteren van de leefsituatie van minderheden ook een belangrijk politiek item en een hoger fietsgebruik onder allochtonen zou hieraan kunnen bijdragen.

Economisch draagvlak

Op dit moment gaat een groot deel van de financiële middelen van gemeentelijk fietsbeleid naar de aanleg van infrastructurele voorzieningen, zoals onder andere de aanleg van fietspaden en fietsenstallingen. Het subsidiëren van fietslessen of het geven van verkeerseducatie op basisscholen – om het fietsgebruik onder allochtonen te stimuleren – zou wel eens aanzienlijk goedkoper kunnen zijn dan de aanleg van infrastructurele voorzieningen en een even grote positieve invloed kunnen hebben op de mate van fietsgebruik in een gemeente.

3.2.2 Contra's

Er zijn echter ook redenen om aan te nemen dat het maken van fietsbeleid specifiek gericht op allochtonen op enige weerstand zou kunnen stuiten. Het is afhankelijk van het politieke klimaat in Nederland hoeveel aandacht men in gemeentelijk beleid wil besteden aan allochtonen. Zo is in het verleden in Amsterdam de gemeentelijke subsidie voor fietslessen voor allochtonen stopgezet, omdat men niet langer specifiek beleid wilde voeren voor allochtonen. Dit wordt ook wel het niet langer 'doodknuffelen' van allochtonen genoemd.

Een andere reden om geen aandacht te besteden aan het stimuleren van fietsgebruik onder allochtonen zou kunnen zijn dat er belangrijker en dringender problemen onder allochtone groeperingen spelen, zoals de lage arbeidsparticipatie, de lage scholingsgraad en de hoge criminaliteitscijfers. Het is aannemelijk dat voor welzijnsorganisaties of beleidsmakers deze problemen een hogere prioriteit hebben dan het stimuleren van fietsgebruik.

3.2.3 Conclusie

Vanwege het grote aantal voordelen die een hoger fietsgebruik onder allochtonen met zich mee zou kunnen brengen en het geringe aantal nadelen, wordt aangenomen dat het stimuleren van fietsgebruik onder Marokkanen wenselijk is en in hoofdstuk zeven zullen verschillende redenen worden genoemd die beargumenteren dat specifiek fietsbeleid gericht op deze doelgroep daarvoor noodzakelijk is.

3.3 Fietsbeleid algemeen

In deze paragraaf wordt het algemene Nederlandse fietsbeleid beschreven, zoals dat in de Rijksnota's en in de ontwerpwijzer voor fiets- en verkeersbeleidsmakers beschreven staat. Tevens wordt beschreven op welke wijze het Nederlandse fietsbeleid geëvalueerd wordt.

3.3.1 Nota Mobiliteit

In de Nota Mobiliteit deel IV staat aangegeven dat de fiets als hoofdvervoermiddel op korte afstanden en bij voor- en natransport door alle overheden gestimuleerd moet worden. De nota geeft aan dat overheden zorg moeten dragen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de vijf verkeerskundige peilers: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Bovendien moeten overheden voorzien in parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag. Tevens staat er in deze nota dat er: 'bij de oplevering van nieuwbouwwijken een goede fietsverbinding aanwezig moet zijn met het centrum van de betreffende gemeente en met het buitengebied. Ook bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen moet er gezorgd worden voor een goede ontsluiting per fiets. Verder moeten alle overheden werken aan het terugdringen van fietsendiefstal' (Nota Mobiliteit,

2006: 18). Fietsgebruik moet dus door de overheden gestimuleerd worden, staat er in de Nota Mobiliteit. Maar op welke manier?

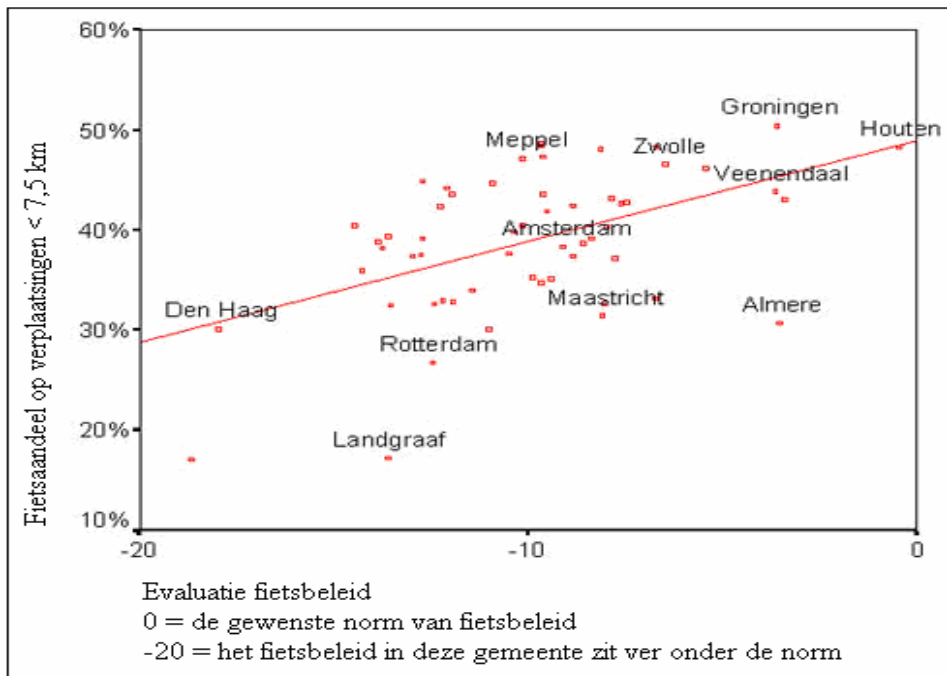
Een demonstratieproject in Delft toonde in de jaren negentig aan dat het aanleggen van een fietsnetwerk in de gemeente de concurrentiekracht van de fiets ten opzichte van andere vervoersmiddelen aanzienlijk verbeterde. Er bleek ook dat in situaties met een hoog fietsgebruik verwaarlozing van deze concurrentiepositie leidt tot een daling van het fietsaandeel op de verplaatsingen korter dan 7,5 km (Ligtermoet, 2006). Fietsvriendelijke infrastructuur bleek onmisbaar wanneer men in een gemeente een hoog fietsgebruik nastreeft. Met fietsvriendelijke infrastructuur worden onder andere directe en aantrekkelijke fietsroutes en een veilige verkeerssituatie bedoeld. Het is alleen mogelijk om te concurreren met de auto als een gemeente voorziet in deze benodigde fietsinfrastructuur.

3.3.2 Fietsbeleid-evaluatie

In 2002 is door de Fietsersbond het Nederlandse fietsbeleid geëvalueerd in 120 Nederlandse gemeentes. Het gevoerde fietsbeleid in een gemeente werd beoordeeld op tien verschillende criteria: directheid en aantrekkelijkheid (geluidshinder) van routes, comfort (van het wegdek en verkeershinder), stedelijke dichtheid, tevredenheid van fietsers, beleid op papier, concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto, verkeersveiligheid en fietsgebruik. Het gaat voornamelijk om criteria betreffende de fietsinfrastructuur. Samen geven deze criteria een bepaalde mate van succes van het fietsbeleid aan. Haalt het fietsbeleid van een gemeente de gewenste norm?

Van Boggelen (2000) toont de samenhang aan tussen kwalitatief goed fietsbeleid in een gemeente en een hoger fietsaandeel op de korte verplaatsingen (Van Boggelen, 2000: 2). De resultaten van deze evaluatie zijn in Figuur 3.2 weergegeven.

Figuur 3.2 Samenhang tussen fietsgebruik en fietsbeleid



Bron: Van Boggelen (2000)

Er zijn twee kanttekeningen te plaatsen bij de getoonde samenhang tussen fietsaandeel en fietsbeleid. Ten eerste is het de vraag of een kwalitatief goed fietsbeleid invloed heeft op het fietsaandeel of dat een hoog fietsaandeel legitimiteit creëert voor een hoogwaardig fietsbeleid. Ten tweede geeft Van Boggelen (2000) aan dat met dit model maar 20% van de verschillen in het fietsgebruik tussen gemeenten wordt verklaard. Andere factoren, dan het gevoerde fietsbeleid in een gemeente, hebben duidelijk ook grote invloed op het fietsgebruik. Zoals in hoofdstuk twee al werd aangetoond hangt de mate van fietsgebruik met veel meer dan alleen infrastructurele factoren samen, wat wordt bevestigd door het bovenstaande model.

3.3.3 Fietsinfrastructuur en non-infrastructurele fietsvoorzieningen

Enerzijds zijn er verschillende infrastructurele voorzieningen die het fietsen binnen een gemeente meer of minder aantrekkelijk maken. In gemeentelijk fietsbeleid wordt veel aandacht besteed aan dergelijke infrastructurele voorzieningen. Er zijn echter binnen gemeentelijk fietsbeleid ook mogelijkheden tot het stimuleren van fietsgebruik door middel van non-infrastructurele fietsvoorzieningen, zoals fietslessen en bepaalde fietsactiviteiten.

In de aanbevelingen wordt nader ingegaan op welke (non) infrastructurele fietsvoorzieningen het fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam effectief zouden kunnen stimuleren.

In de volgende paragraaf wordt beschreven wat de hoofdpunten van het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam zijn.

3.4 Fietsbeleid Amsterdam

3.4.1 Hoofdpunten Meerjarenbeleidsplan Fiets

3.4.2 Nadere omschrijving beleidsdoelstellingen

3.4.3 Doelgroepen

3.4.4 Lessen fietsvaardigheden

Vanaf 1990 werden fietslessen door de gemeente Amsterdam gesubsidieerd en uitbesteed aan Combiwel, een overkoepelende organisatie voor welzijnswerk, buurthuizen en kinderdagverblijven. Sinds drie jaar krijgt Combiwel geen subsidie meer van de gemeente, dus sindsdien financiert Combiwel de fietslessen zelf. De Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling (DMO) van de gemeente Amsterdam organiseerde vroeger begeleidende bijeenkomsten voor de fietslesdocenten en deze afdeling van de gemeente zorgde voor de fietsen die tijdens de lessen gebruikt werden. Op dit moment is er echter vanuit de gemeente geen subsidie of begeleiding meer.

3.4.5 Verkeerseducatie en fietsexamens

In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1995-2000 werd aangegeven dat er permanente verkeerseducatie moest plaatsvinden in Amsterdam. Dit is echter niet in alle stadsdelen het geval geweest. Van de basisscholen in de stadsdelen Bos en Lommer en Geuzenveld doen respectievelijk 50% en 54% van de scholen mee aan verkeerseducatie, terwijl in andere stadsdelen deze percentages bijna twee maal zo hoog zijn. Juist in stadsdelen met een hoog percentage allochtone inwoners is de participatiegraad van basisscholen aan verkeerseducatie laag.

Op sommige basisscholen in Amsterdam worden tevens fietsexamens afgenomen, maar de helft van de scholieren in Amsterdam kan niet fietsen of heeft geen fiets.⁹

⁹ www.tussenschoolenthuis.amsterdam.nl

3.4.6 Fietsendiefstal

In Amsterdam speelt fietsendiefstal ook een grote rol voor de mate van fietsgebruik. In de politieregio Amsterdam-Amstelland was in 2001 het diefstalrisico gemiddeld 16% (Hartog, 2005).

Doordat de fietsendiefstal in de hoofdstad zo omvangrijk is, gaan veel mensen helemaal niet meer op de fiets. Of ze zijn gedwongen gebruik te maken van een onaantrekkelijke en kwalitatief slechte fiets, omdat hun fiets al gestolen is of de kans groot is dat deze gestolen wordt. Beleidsmaatregelen geconcentreerd op het terugdringen van fietsendiefstal hebben een stimulerende werking op de mate van fietsgebruik.

3.5 Tot slot

In dit hoofdstuk werd het belang beschreven van het stimuleren van fietsgebruik in grote steden en specifiek het belang van het stimuleren van fietsgebruik onder Marokkanen. Verder kwam het Nederlandse fietsbeleid en het fietsbeleid in de gemeente Amsterdam uitvoerig aan de orde.

In het volgende hoofdstuk zal aandacht worden besteed aan het verplaatsingsgedrag van allochtonen en specifiek wordt het fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam beschreven.

4. Verplaatsingsgedrag en fietsgebruik van allochtonen

In dit hoofdstuk wordt het verplaatsingsgedrag van allochtonen in Nederland beschreven. De informatie is voornamelijk afkomstig uit twee onderzoeken naar dit onderwerp: een verkennend onderzoek van het Sociaal Cultureel Planbureau naar mobiliteit onder allochtonen (Harms, 2006) en de aanvullende analyse van Fietsberaad over fietsgebruik onder allochtonen (Van Boggelen & Harms, 2006). In deze twee onderzoeken wordt het verplaatsingsgedrag en fietsgebruik beschreven van de vier grootste etnische minderheidsgroeperingen in Nederland: Surinamers, Antillianen, Marokkanen en Turken.

Verder wordt het fietsgebruik onder allochtonen – en dan voornamelijk onder Marokkanen - in Amsterdam beschreven. Hier komen ook de motieven voor het al dan niet hebben en gebruiken van een fiets aan bod. De informatie in deze laatste paragraaf is afkomstig uit een onderzoek naar fietsgebruik van de gemeente Amsterdam (Wiel et al, 2003).

4.1 Verplaatsingsgedrag allochtonen algemeen

In de analyse van Fietsberaad wordt beschreven dat over het algemeen genomen allochtonen minder mobiel zijn dan autochtone Nederlanders. De frequentie en afstand van de verplaatsingen onder allochtonen is lager dan onder autochtonen. Voornamelijk Turken en Marokkanen - en daarvan vooral de vrouwen - maken relatief weinig verplaatsingen. Dat de actieradius (het aantal bestemmingen en de afgelegde afstanden) van allochtone vrouwen klein is, wordt bevestigd door ander onderzoek naar fietsgebruik specifiek onder allochtone vrouwen (Loon et al, 1997: 27).

4.1.1 Aantal verplaatsingen

In tabel 4.1 wordt het verplaatsingsgedrag van autochtone Nederlanders en van de vier grootste etnische minderheidsgroeperingen in Nederland weergegeven.

Tabel 4.1 Aantal verplaatsingen, reisduur en afgelegde afstanden, per persoon per dag (exclusief de personen die geen verplaatsingen hebben gemaakt) personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in aantallen, minuten en kilometers)

	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	autochtonen
% personen die geen verplaatsing hebben gemaakt	41	43	28	26	22
Aantal verplaatsingen	2,31	2,56	2,64	2,33	2,58
Reisduur (minuten)	87,9	101,5	93,6	86,4	90,6
Afgelegde afstand (km) ¹⁰	30,4	31,7	32,4	33,7	44,0

Bron: Harms (2006)

¹⁰ Exclusief verplaatsingen van meer dan 300 km (1,8%)

Uit tabel 4.1 blijkt dat percentage personen die geen verplaatsing maakten (op het moment van het desbetreffende onderzoek) onder de Marokkanen het hoogst is. Verder ligt het aantal verplaatsingen (onder de personen die zich ten tijde van het onderzoek wel verplaatsten) voor allochtonen en autochtonen ongeveer gelijk; rond de 2,5 verplaatsing per dag. De reisduur is onder Marokkanen iets hoger dan onder de andere bevolkingsgroepen. Tot slot zien we dat de afgelegde afstand onder autochtonen hoger ligt dan onder allochtonen (Harms, 2006: 26).

4.1.2 Autogebruik en openbaar vervoer

Uit het onderzoek van het Sociaal Cultureel Planbureau blijkt dat allochtonen iets minder gebruik maken van de auto dan autochtonen, de Turken uitgezonderd. Voornamelijk Antillianen en Surinamers maken meer gebruik van het openbaar vervoer dan autochtonen. Het zijn de Turken en Marokkanen die het minste gebruik maken van de fiets en het percentage personen dat lopend gaat is onder de Marokkanen het hoogst. Zie tabel 4.2

Tabel 4.2 Vervoermiddelgebruik als aandeel van het per persoon per dag gemaakte aantal ritten (exclusief de personen die geen verplaatsingen hebben gemaakt), personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in procenten)

	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	autochtonen
auto	64	51	50	43	55
openbaar vervoer	11	16	21	25	9
motor of brommer	1	1	1	1	1
fiets	9	11	13	15	27
lopend	15	22	16	16	8
totaal	100	100	100	100	100

Bron: Harms (2006)

In de analyse van Fietsberaad staat beschreven dat: “het lage autogebruik onder allochtonen kan verklaard worden doordat zij zich überhaupt minder verplaatsen en relatief vaker in grote steden met goed openbaar vervoer wonen”. De auteurs beschrijven dat: “wanneer echter gecorrigeerd wordt op allerlei achtergrond kenmerken, zoals maatschappelijke positie en opleidingsniveau, het autogebruik onder allochtonen nauwelijks lager is dan onder autochtonen. (..) Op basis hiervan kan men verwachten dat het autogebruik onder allochtonen zal toenemen als zij hun maatschappelijke positie verbeteren” (Van Boggelen & Harms, 2006: 10).

Het gebruik van het openbaar vervoer ligt onder zowel de eerste als de tweede generatie allochtonen hoger dan onder autochtonen. Ook wanneer gecorrigeerd wordt voor achtergrondkenmerken. Het hoge gebruik van openbaar vervoer wordt bevestigd door het feit dat het bezit van een abonnement voor het stad- en/of streekvervoer onder allochtonen ook hoger ligt dan onder autochtonen, de Turken opnieuw uitgezonderd. Zie tabel 4.3

Vooral het openbaar vervoer blijkt een substituuat voor de fiets te zijn: inwoners van Amsterdam met een abonnement of kortingskaart voor het openbaar vervoer bezitten minder vaak een fiets dan mensen zonder een dergelijk vervoersbewijs. Inwoners met een rijbewijs bezitten echter vaker een fiets dan inwoners zonder rijbewijs (Wiel et al, 2003: 28).

Tabel 4.3 Rijbewijsbezit, aandeel personen dat een abonnement voor het stad/ streek/ trein vervoer bezit, personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in procenten)

	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	autochtonen
rijbewijs	71	56	64	68	85
abonnement stad/ streek vervoer	11	19	26	25	12
abonnement trein vervoer	7	11	21	30	25

Bron: Harms (2006)

Dat de uitgaven van allochtonen aan het openbaar vervoer hoger zijn dan bij autochtonen is te zien in tabel 4.4. De gegevens hiervoor zijn echter redelijk gedateerd.

Tabel 4.4 Jaarlijkse kosten in guldens (!) per huishouden aan verkeer en vervoer

	Turken	Marokkanen	Surinamers	autochtonen
aanschaf auto	251	198	279	196
overige kosten auto	2.041	1.033	1.279	1.114
openbaar vervoer	624	563	640	382
totaal	2.916	1.794	2.198	1.692

Bron: MuConsult (1994)

4.1.3 Lopen

Verder lopen allochtonen vaker naar hun bestemming dan autochtonen. Wanneer echter gecorrigeerd wordt op achtergrondkenmerken dan blijken alleen Marokkanen en Surinamers significant vaker te lopen dan autochtonen en daarvan voornamelijk alleen de vrouwen van de eerste generatie. Men verwacht dat het aantal verplaatsingen dat te voet wordt gedaan in de toekomst zal afnemen en dat geldt vooral voor Marokkanen.

4.1.4 Fietsgebruik

Tot slot, het fietsgebruik van allochtonen ligt lager dan dat van autochtonen. Marokkanen maken 71% minder verplaatsingen met de fiets dan autochtone Nederlanders; dit komt vooral doordat Marokkanen zich überhaupt minder verplaatsen. Maar ook het aandeel van de fietsverplaatsingen ten opzichte van het totale aantal verplaatsingen is lager onder allochtonen dan onder autochtonen. Zie tabel 4.2 Tevens wanneer er gecorrigeerd wordt op achtergrondkenmerken blijft het fietsgebruik onder allochtonen lager dan onder autochtonen (Van Boggelen & Harms, 2006: 7). Hier wordt verder op ingegaan in de volgende paragraaf.

4.2 Fietsgebruik allochtonen algemeen

4.2.1 Fietsgebruik

Uit de voorgaande paragraaf bleek al dat op landelijk niveau het fietsgebruik onder allochtonen lager is dan onder autochtonen. In tabel 4.5 wordt het fietsgebruik beschreven voor de leeftijdscategorie 20-65 jaar.

Tabel 4.5 Aantal fietsverplaatsingen en fietsaandeel voor personen in de leeftijdscategorie 20-65 jaar

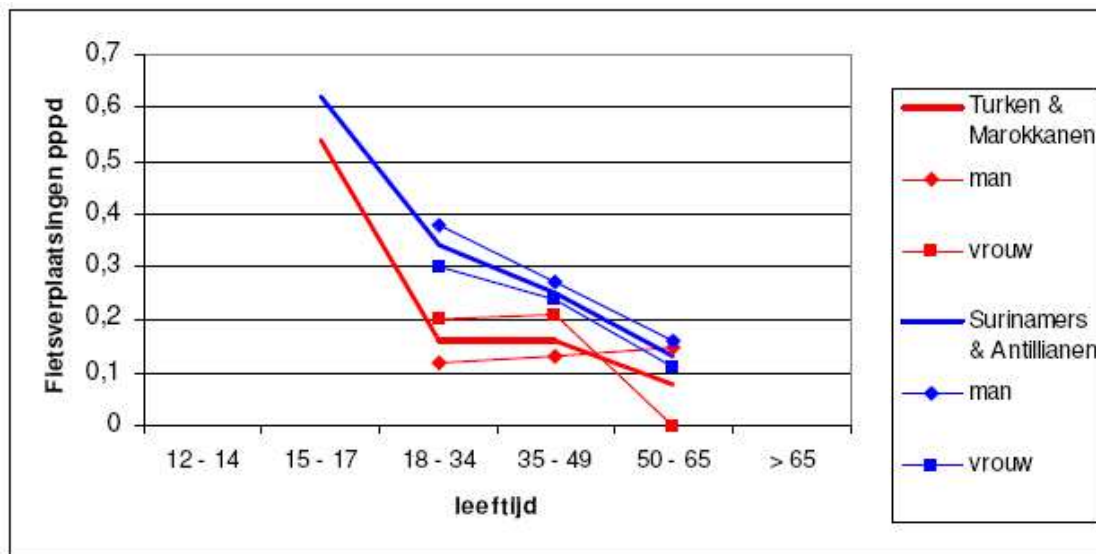
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	autochtonen
Fietsverplaatsingen per persoon per dag	0,13	0,17	0,26	0,26	0,58
Aantal fietsverplaatsingen ten opzichte van alle verplaatsingen	8%	11%	13%	15%	26%
Fietsverplaatsingen per persoon per dag excl. personen die zich niet verplaatsten	0,22	0,29	0,36	0,36	0,74

Bron: Van Boggelen (2006)

Landelijk is alleen onder de Turken het fietsgebruik nog lager dan onder de Marokkanen. Surinamers en Antillianen verplaatsen zich ten opzichte van elkaar ongeveer evenveel per fiets, maar ten opzichte van de Turken en Marokkanen verplaatsen de Surinamers en Antillianen zich meer per fiets. Echter vergeleken met de autochtone Nederlanders is het fietsgebruik onder alle allochtonen aanzienlijk lager.

In de analyse van fietsberaad wordt beschreven dat een aantal zaken opvallen wanneer men kijkt naar de samenhang tussen achtergrondkenmerken van allochtonen en de mate van fietsgebruik. Ten eerste is het fietsgebruik onder Turkse en Marokkaanse tieners 35 % lager, dan onder autochtone tieners. Ten tweede neemt het fietsgebruik onder Turkse en Marokkaanse jongvolwassenen, nadat zij achttien jaar zijn geworden, af met 70%. Deze daling van fietsgebruik onder Turkse en Marokkaanse jongvolwassenen is tientallen procenten sterker dan bij autochtone jongvolwassenen. Ten derde ligt het fietsgebruik onder Turkse en Marokkaanse vrouwen tot 50 jaar aanzienlijk hoger dan bij de Turkse en Marokkaanse mannen van dezelfde leeftijd. Ten vierde daalt het fietsgebruik onder Turkse en Marokkaanse vrouwen boven de 50 jaar tot vrijwel nul (Van Boggelen & Harms, 2006: 15). Zie figuur 4.1

Figuur 4.1 Aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag naar etniciteit, leeftijd en geslacht



Bron: Van Boggelen (2006)

4.2.2 Fietsbezit

Ook het fietsbezit onder allochtonen is lager dan onder autochtonen; ongeveer 73% van de allochtonen beschikt over één of meerdere fietsen ten opzichte van 97% van de autochtone Nederlanders. Zie tabel 4.6

Tabel 4.6 Autobezit, fietsbezit en bromfietsbezit, aandeel personen met één of meer van deze vervoermiddelen in het huishouden, personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in procenten)

	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	autochtonen
1 auto	64	60	52	44	59
2 auto's	11	8	12	9	23
3 of meer auto's	1	1	2	1	4
brommer	6	6	8	9	11
fiets	73	73	76	73	97

Bron: Harms (2006)

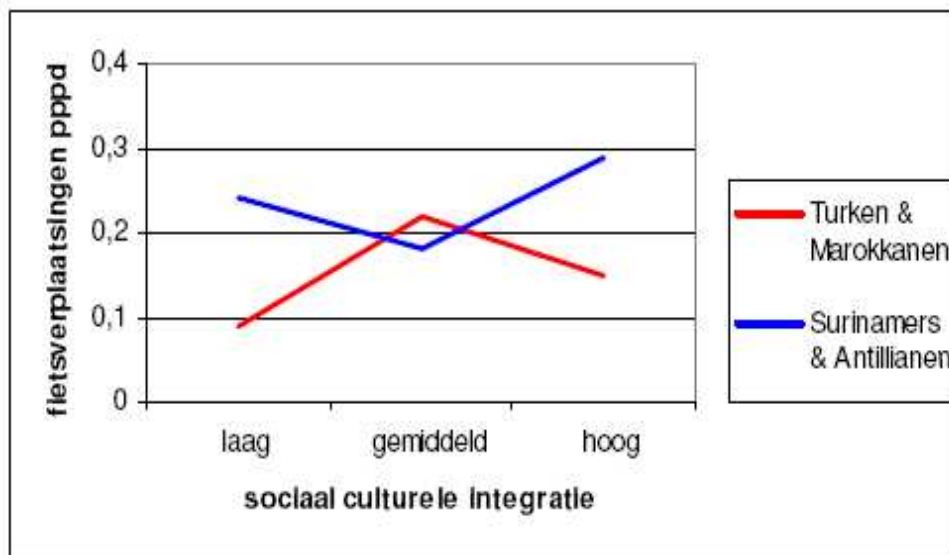
4.2.3 Sociaal/culturele integratie en fietsgebruik

Een andere interessante constatering die gedaan wordt in de analyse van Fietsberaad is de samenhang tussen fietsgebruik en de mate waarin individuen uit verschillende allochtone groepen geïntegreerd zijn in de Nederlandse samenleving. De mate van sociaal-culturele integratie is gebaseerd op:

- de mate waarin allochtonen sociale contacten onderhouden met autochtonen,
- de mate waarin moderne westerse opvattingen worden aangehangen,
- en de mate waarin men de Nederlandse taal beheerst.

Het blijkt dat Turken en Marokkanen die minder goed geïntegreerd zijn ook significant minder fietsen dan de Turken en Marokkanen die redelijk geïntegreerd zijn. Opvallend is dat Turken en Marokkanen die juist heel goed geïntegreerd zijn weer minder fietsen. (Van Boggelen & Harms, 2006: 18) Zie figuur 4.2

Figuur 4.2 Samenhang tussen het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag en de mate van sociaal-culturele integratie van een individu naar etniciteit.



Bron: Van Boggelen (2006)

Aan de hand van de motieven om al dan niet een fiets te gebruiken, die tijdens de interviews met Marokkanen naar voren kwamen, kunnen de verschillen in het aantal fietsverplaatsingen onder Marokkanen verklaard worden. Dit komt aan de orde in hoofdstuk zes. Maar eerst wordt in de volgende paragraaf de samenhang tussen fietsbeleid, fietsinfrastructuur en de mate van fietsgebruik onder allochtonen beschreven.

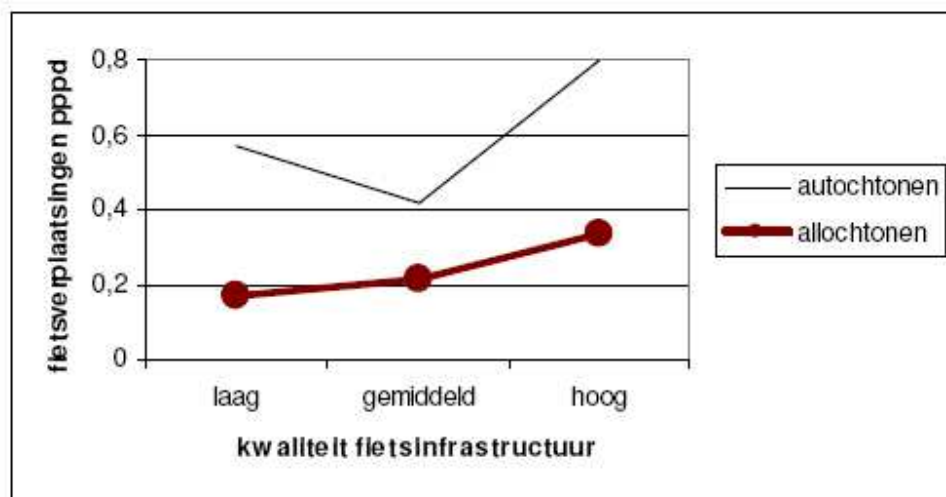
4.3 Samenhang fietsbeleid en fietsgebruik onder allochtonen

Er zijn geen gegevens bekend over het fietsbeleid in Amsterdam en de mate van fietsgebruik onder Marokkanen in deze gemeente. Daarom wordt in onderstaande figuren een beeld geschetst van de samenhang tussen fietsbeleid en fietsgebruik onder allochtonen in Nederland in het algemeen. De informatie in deze paragraaf is afkomstig uit de analyse van Fietsberaad waarin de mate van fietsgebruik onder allochtonen wordt beschreven.

Zoals beschreven in hoofdstuk drie is de kwaliteit van de fietsinfrastructuur van 120 Nederlandse gemeentes vastgelegd door de Nederlandse Fietsersbond.¹¹ De vier grootste steden in Nederland, waaronder Amsterdam, vallen in de categorie 'steden met relatief lage kwaliteit fietsinfrastructuur'. In de onderstaande figuur wordt het verband getoond tussen de kwaliteit van de fietsinfrastructuur in een gemeente en de mate van fietsgebruik onder allochtonen en autochtonen.

¹¹ www.fietsbalans.nl

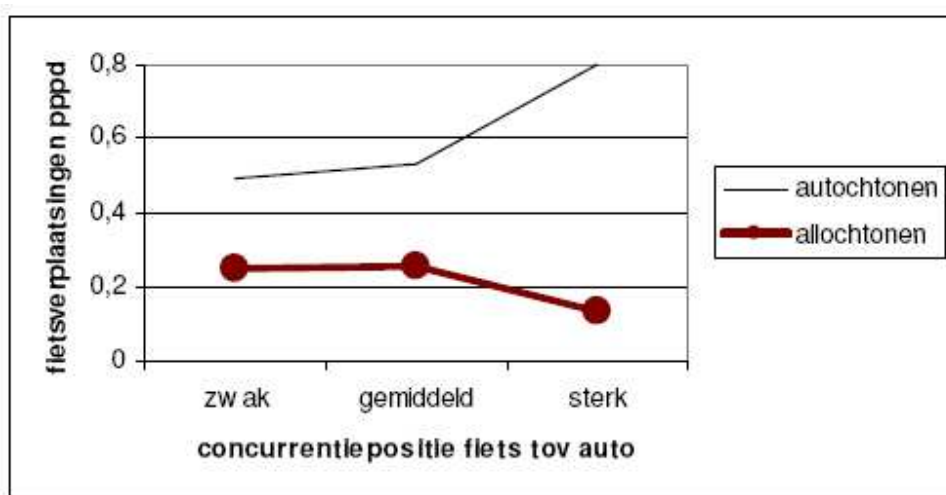
Figuur 4.3 Samenhang tussen het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag en de kwaliteit van de fietsinfrastructuur



Bron: Van Boggelen (2006)

In gemeenten met een relatief lage kwaliteit van de fietsinfrastructuur is het aantal fietsverplaatsingen onder allochtonen lager dan in gemeenten met een relatief hoge kwaliteit van de fietsinfrastructuur (Van Boggelen & Harms, 2006: 22). Blijkbaar fietsen allochtonen meer in gemeenten waar de kwaliteit van de fietsinfrastructuur hoog is.

Figuur 4.4 Samenhang tussen het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto

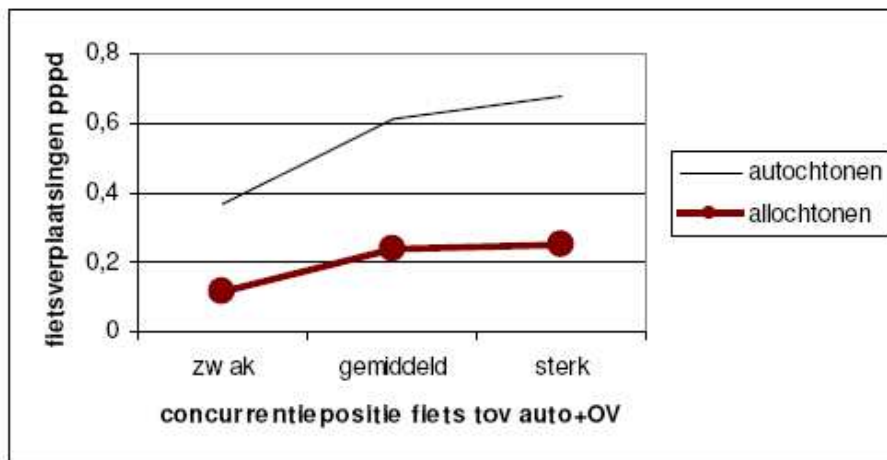


Bron: Van Boggelen (2006)

In figuur 4.4 wordt de samenhang getoond tussen het fietsgebruik onder allochtonen en autochtonen en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Opvallenderwijs is in deze figuur te zien dat het

aantal fietsverplaatsingen onder allochtonen juist daalt wanneer de concurrentie positie van de fiets ten opzichte van de auto sterk is. Dit kan ten eerste verklaard worden doordat allochtonen relatief weinig gebruik maken van de auto. En ten tweede kan dit verklaard worden doordat in gemeenten waar de concurrentie positie van de fiets ten opzichte van de auto sterk is, de concurrentie van het openbaar vervoer ten opzichte van de fiets waarschijnlijk ook groot is. In de grotere gemeenten is namelijk meestal een uitgebreid aanbod van openbaar vervoer, zoals trams, metro's en bussen beschikbaar en allochtonen reizen veel met het openbaar vervoer, zoals in paragraaf 4.1.2 al werd beschreven.

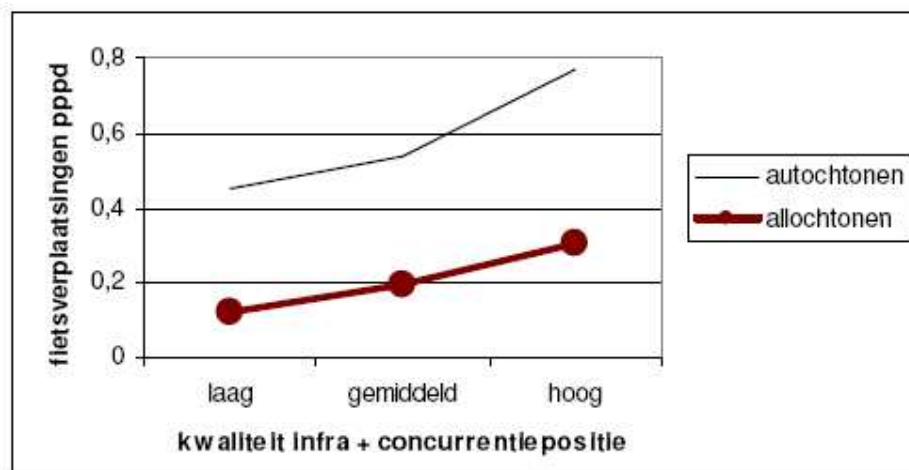
Figuur 4.5 Samenhang tussen het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag en de concurrentie positie van de fiets ten opzichte van de auto en het openbaar vervoer.



Bron: Van Boggelen (2006)

Dat er inderdaad een samenhang bestaat tussen de concurrentie positie van de fiets en de beschikbaarheid van het openbaar vervoer wordt aangetoond in figuur 4.5. In deze figuur is te zien dat het aantal fietsverplaatsingen onder allochtonen lager is wanneer de concurrentie positie van de fiets zwak is ten opzichte van de auto *en* het openbaar vervoer (Van Boggelen & Harms, 2006: 24).

Figuur 4.6 Samenhang tussen het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag en de situatie voor fietsers (de kwaliteit van de fietsinfrastructuur en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en het openbaar vervoer)



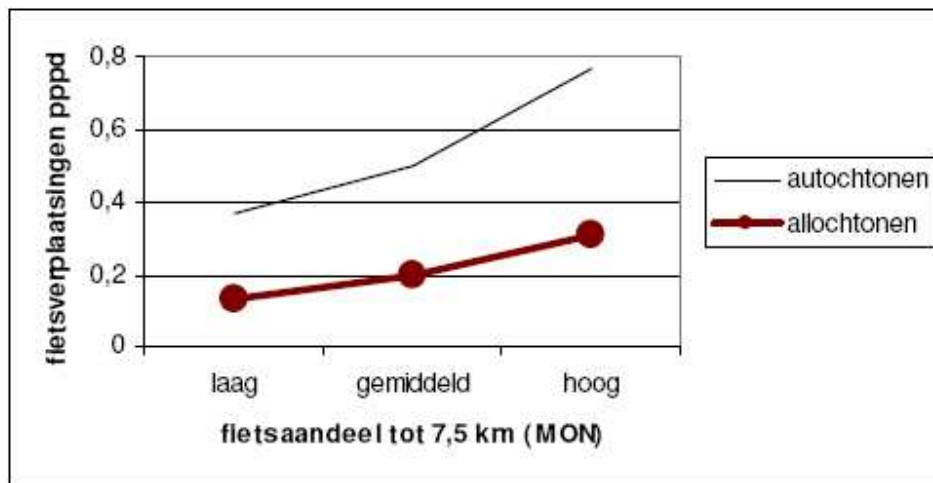
Bron: Van Boggelen (2006)

Wanneer nu de kwaliteit van de fietsinfrastructuur en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto *en* het openbaar vervoer bij elkaar opgeteld worden, dan geeft dit een redelijk totaalplaatje van de situatie voor fietsers in een gemeente. In de figuur hierboven wordt de samenhang tussen deze totaalscore en de mate van fietsgebruik getoond.

Amsterdam behoort tot de gemeentes met een hoge totaalscore, aangezien de concurrentie positie van de fiets ten opzichte van de auto en het openbaar vervoer goed is en alleen de kwaliteit van de fietsinfrastructuur wat minder goed is.

Ondanks de verklarende waarde van de kwaliteit van de infrastructuur en de concurrentie positie van de fiets, is te zien dat het verschil in fietsgebruik tussen allochtonen en autochtonen ongeveer even groot blijft (Van Boggelen & Harms, 2006: 24).

Figuur 4.7 Samenhang tussen het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag en de fietscultuur in een gemeente (het aantal fietsverplaatsingen ten opzichte van alle verplaatsingen korter dan 7,5 km)



Bron: Van Boggelen (2006)

Ten slotte wordt in de laatste figuur de samenhang getoond tussen het aantal fietsverplaatsingen ten opzichte van alle verplaatsingen korter dan 7,5 km in een gemeente en het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag. Hierdoor wordt duidelijk of het aantal fietsverplaatsingen per persoon hoger is in gemeentes waar relatief meer gefietst wordt. De analyse van Fietsberaad beschrijft dat dit zou kunnen wijzen op een verband tussen de aanwezigheid van een zogenaamde fietscultuur in een gemeente en een relatief hoger fietsgebruik onder allochtonen. In de figuur is te zien dat allochtonen inderdaad meer fietsen in gemeentes waar er überhaupt meer gefietst wordt.

Aan de hand van bovenstaande figuren kunnen volgens de analyse een aantal conclusies worden getrokken:

- Bij een hoge kwaliteit van fietsvoorzieningen in een gemeente is ook het fietsgebruik onder allochtonen relatief hoger. (Maar nog steeds is het fietsgebruik onder allochtonen dan 57% lager dan onder autochtonen!)
- In gemeentes waar de concurrentie positie van de fiets ten opzichte van de auto sterk is, is het fietsgebruik onder allochtonen niet hoger dan wanneer de concurrentie positie van de fiets ten opzichte van de auto zwak is.
- Wanneer echter de concurrentie positie van de fiets in een gemeente ten opzichte van de auto *en* het openbaar vervoer sterk is, dan is het fietsgebruik onder allochtonen wel relatief hoger.
- In gemeentes waar het aantal fietsverplaatsingen ten opzichte van alle verplaatsingen korter dan 7,5 km hoog is, is ook het fietsgebruik onder allochtonen relatief hoger. (Maar nog steeds is het fietsgebruik onder allochtonen lager dan onder autochtonen!) (Van Boggelen & Harms, 2006: 25)

In hoofdstuk zes komen de motieven aan de orde die de geïnterviewde Marokkanen zelf geven voor hun lage fietsgebruik in Amsterdam. De redenen van Marokkanen om al dan niet een fiets te gebruiken zijn een mooie aanvulling van kwalitatieve gegevens op de in dit hoofdstuk beschreven kwantitatieve gegevens. Maar eerst wordt in de volgende paragraaf nog de situatie van fietsgebruik onder allochtonen - en specifiek onder Marokkanen- in Amsterdam beschreven.

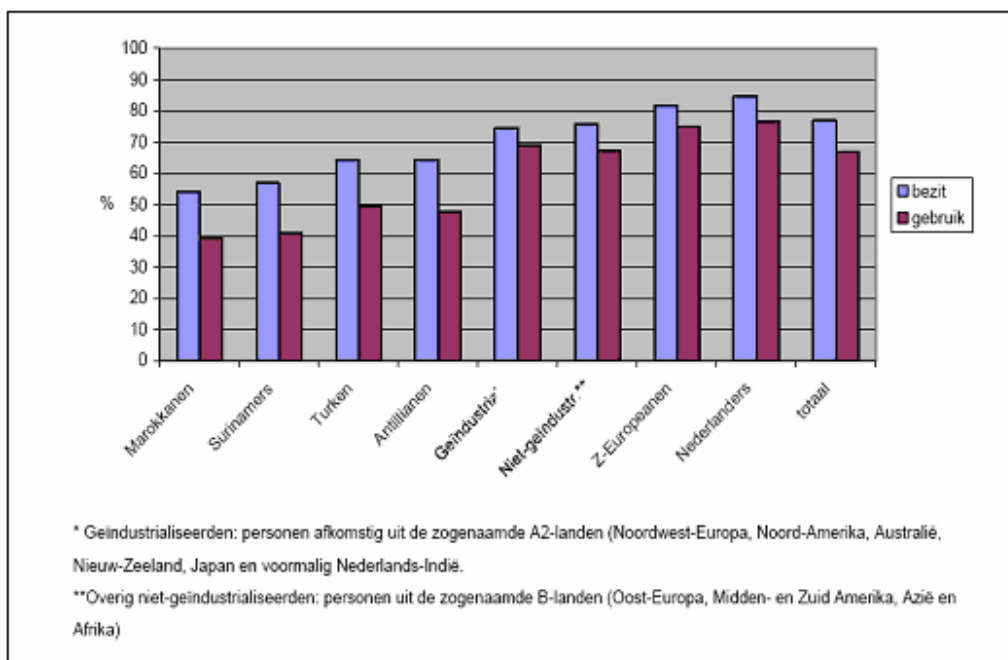
4.4 Fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam

4.4.1 Verschillen in fietsgebruik

In tegenstelling tot de uitkomsten van het onderzoek naar de mate van fietsgebruik onder allochtonen in heel Nederland, zijn in Amsterdam de Marokkanen de etnische groepering met het laagste fietsgebruik. Landelijk bleken de Turken ten opzichte van andere bevolkingsgroepen het laagste fietsgebruik te kennen (Harms, 2006: 29). Zie paragraaf 4.1. Deze verschillen kunnen wellicht verklaard worden door verschillen in onderzoeksmethoden. Landelijk werkte men met een logboek dat allochtonen moesten bijhouden wat betreft hun verplaatsingsgedrag, terwijl voor het onderzoek in Amsterdam gebruik werd gemaakt van enquêtes. Het is echter ook aanneembaar dat de situatie in Amsterdam afwijkt van de situatie in overige Nederlandse steden, door bijvoorbeeld verschillen in het aanbod van openbaar vervoer of door andere autonome factoren die invloed hebben op het verplaatsingsgedrag van Marokkanen in Amsterdam.

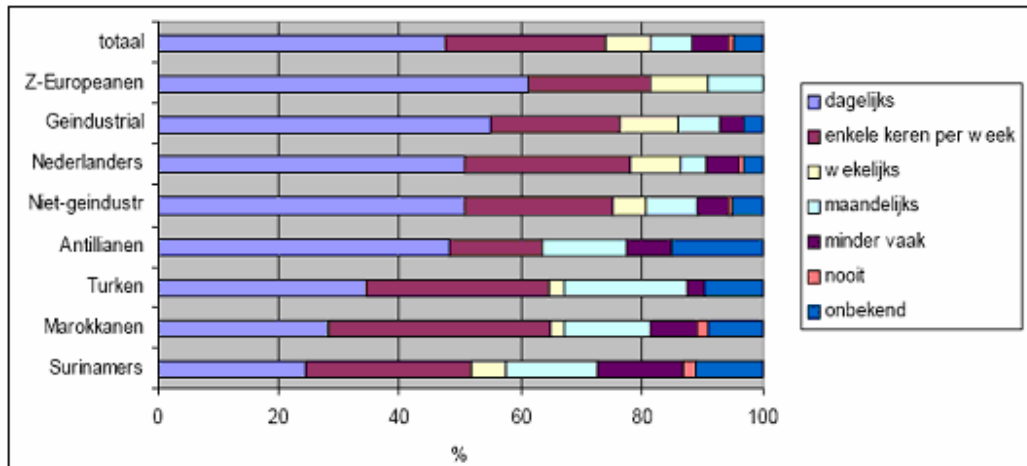
Dat Marokkanen, net zoals Turken, Surinamers en Antillianen relatief minder gebruik maken van de fiets dan overige bevolkingsgroepen in Amsterdam komt duidelijk naar voren in de onderstaande twee figuren (Wiel et al, 2003).

Figuur 4.8 Fietsbezit en –gebruik naar etniciteit (percentages)



Bron: Wiel et al. (2003)

Figuur 4.9 Frequentie fietsgebruik van fietsbezitters naar etniciteit (percentages)

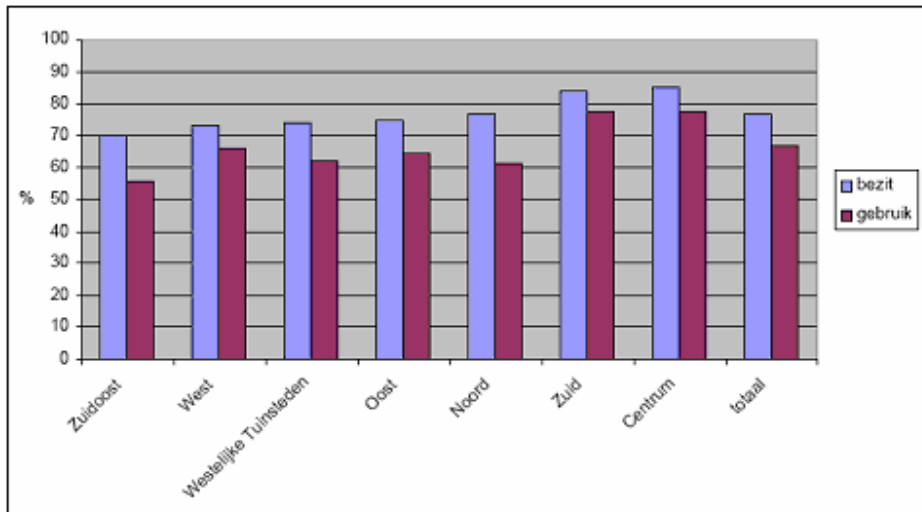


Bron: Wiel et al. (2003)

4.4.2 Locatie en fietsgebruik

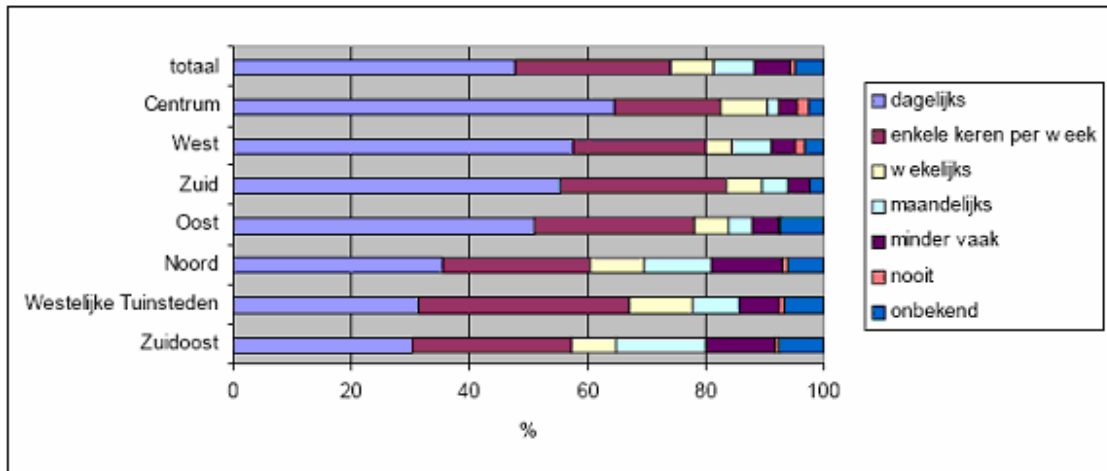
Verder blijkt uit het onderzoek van de gemeente Amsterdam dat het fietsgebruik in de Westelijke Tuinsteden, Amsterdam Noord en Zuidoost lager is dan in andere deelgebieden van Amsterdam. Zie de volgende twee figuren. Er wordt een link gelegd tussen het lage fietsgebruik in deze stadsdelen en het hoge percentage allochtonen dat er woont (Wiel et al, 2003: 18).

Figuur 4.10 Fietsbezit en -gebruik naar deelgebied van Amsterdam (percentages)



Bron: Wiel et al. (2003)

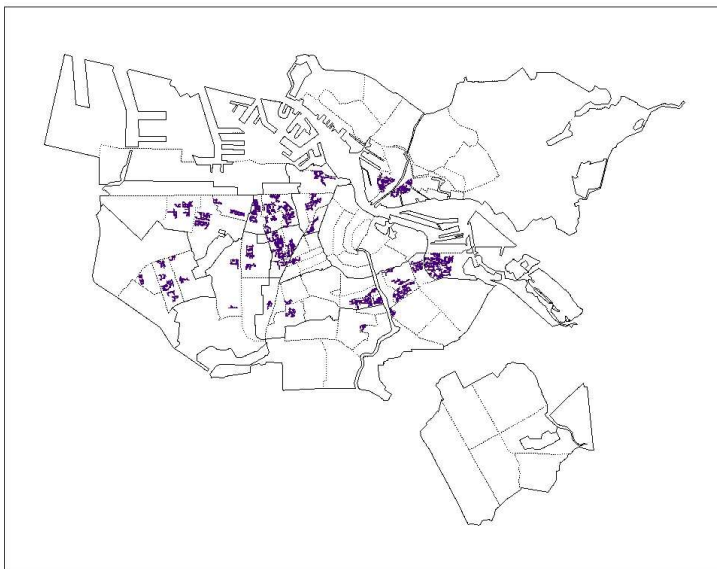
Figuur 4.11 Frequentie fietsgebruik van fietsbezitters naar deelgebied (percentages)



Bron: Wiel et al. (2003)

In de stadsdelen Slotervaart, Osdorp, Geuzenveld-Slotermeer, Amsterdam-Noord en Bos en Lommer wonen relatief veel Marokkanen. Enerzijds kan er dus een verband worden gelegd tussen het lage fietsgebruik onder Marokkanen en het lage fietsgebruik in deze stadsdelen. Het is echter ook goed mogelijk dat deze stadsdelen dusdanig ver van het stadscentrum, werkgelegenheidscentra en/of andere voorzieningen liggen dat de afstanden naar deze bestemmingen groter dan 7,5 km zijn en dus niet meer prettig met de fiets af te leggen.

Figuur 4.12 Deelgebieden van Amsterdam met meer dan 20% Marokkanen



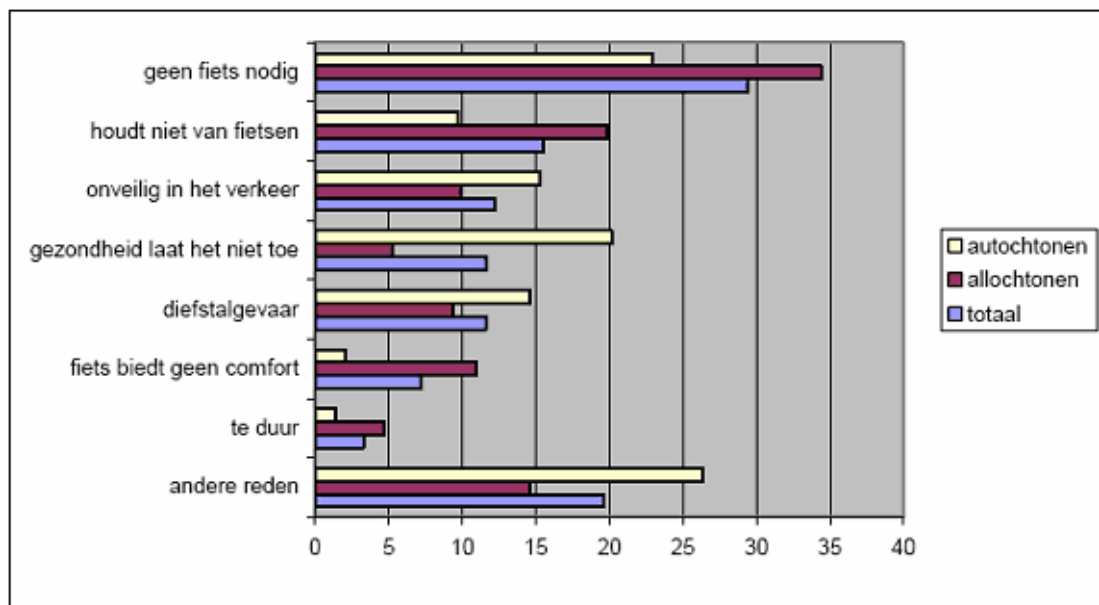
Bron: Gemeente Amsterdam (2006)

4.4.3 Motieven fietsbezit en fietsgebruik

De gemeente Amsterdam heeft tijdens ditzelfde onderzoek laten uitzoeken wat de belangrijkste redenen zijn voor autochtonen en allochtonen om geen fiets te bezitten. Autochtone Nederlanders geven aan dat de belangrijkste redenen voor hen ‘overige redenen’ zijn, waarvan onbekend is welke dat zijn. Ten tweede geven zij aan dat ze geen fiets nodig hebben, ten derde dat hun gezondheid het niet toe laat om te gaan fietsen, ten vierde dat het te onveilig is in het verkeer in Amsterdam en ten vijfde dat het diefstalgevaar in Amsterdam te groot is.

Allochtonen daarentegen geven als belangrijkste reden aan dat zij geen fiets nodig hebben, ten tweede dat ze niet van fietsen houden, ten derde ‘overige redenen’, ten vierde dat de fiets te weinig comfort biedt en ten vijfde dat het verkeer in Amsterdam te onveilig is (Wiel et al, 2003: 28). Autochtone en allochtonen blijken dus verschillende motieven aan te voeren wanneer men hen vraagt waarom zij geen fiets hebben of gebruiken. Zie Figuur 4.13

Figuur 4.13 Belangrijkste redenen waarom men geen fiets bezit (%) in Amsterdam

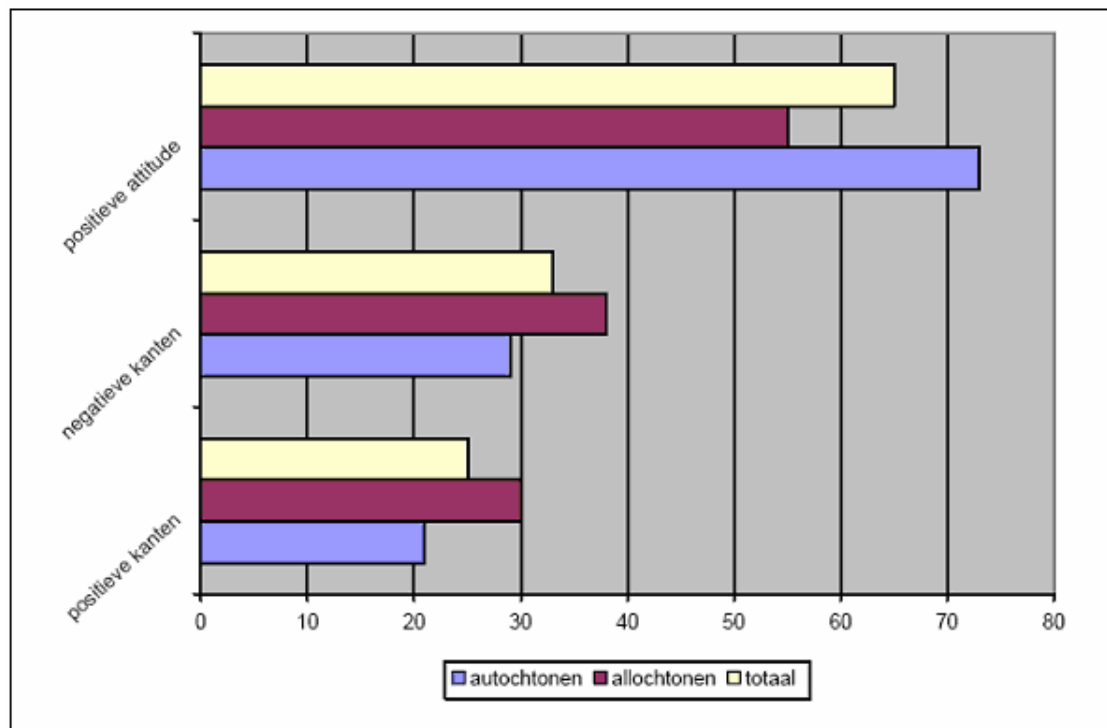


Bron: Wiel et al. (2003)

De volgende figuur laat zien dat allochtonen minder vaak dan autochtonen een positieve houding hebben ten opzichte van fietsen. Ook blijkt uit deze figuur dat allochtonen vaker de negatieve *en* positieve kanten van het fietsen benadrukken (Wiel et al, 2003: 56). Deze figuur is gemaakt aan de hand van stellingen, waaronder onder andere de volgende stellingen:

- “Fietsen past bij mij.”
- “Fietsen doe je alleen als je geen geld hebt.”
- “Fietsen doe je alleen als het mooi weer is.”
- “Fietsen doe je vooral voor je gezondheid.”

Figuur 4.14 Autochtonen en allochtonen in Amsterdam met een positieve houding en het benadrukken van positieve/ negatieve kanten van fietsen (percentage)



Bron: Wiel et al. (2003)

Vervolgens zijn een aantal van deze stellingen ook aan jongeren in de leeftijdscategorie 12 t/m 25 jaar voorgelegd en is gekeken of er verschil is in attitude tussen allochtone en autochtone jongeren. Het blijkt dat in het bijzonder het percentage Marokkanen dat aangeeft dat fietsen ‘bij hun past’ lager is dan de percentages van de andere etnische groepen die vinden dat fietsen bij hun past. Sowieso is het percentage allochtonen dat vindt dat fietsen bij hun past bijna twee keer zo laag als onder autochtone Nederlanders (Van Boggelen & Harms, 2006: 12). Zie figuur 4.15

Figuur 4.15 Attitude van jongeren (12 t/m 25 jaar) over fietsen: mee eens en helemaal mee eens (in procenten)

	Turken	Marokkanen	Surinamers	Autochtonen
Fietsen past bij mij	39%	31%	34%	75%
Fietsen doe je alleen bij mooi weer	43%	43%	59%	23%
In mijn kennissenkring wordt veel gefietst	35%	31%	34%	84%

Bron: Van Boggelen (2006)

4.4.4 Tot slot

Concluderend kan men stellen dat er duidelijke verschillen zijn in verplaatsingsgedrag onder Marokkanen en autochtone Nederlanders. Ook de motieven voor fietsgebruik verschillen duidelijk tussen allochtonen en autochtonen. In hoofdstuk zes worden deze motieven specifiek bekeken voor Marokkanen in Amsterdam.

5. Methodologie

Zowel kwantitatieve als kwalitatieve gegevens komen tijdens dit onderzoek aan bod, de nadruk ligt echter op de laatste. De voorgaande hoofdstukken zijn gebaseerd op literatuur studie en andere onderzoeken. Hoofdstuk zes is echter gebaseerd op de interviews die werden gehouden. Daarom worden alle verschillende onderzoeksmethoden die gebruikt werden hieronder beschreven.

5.1 Onderzoeksmethoden

5.1.1 Amsterdam

Voor dit onderzoek zijn verschillende onderzoeksmethoden gebruikt; halfgestructureerde interviews, groepsinterviews en literatuur studie.

Het onderzoek beperkt zich tot Amsterdam, aangezien dit de enige gemeente is waarvan bij aanvang van dit onderzoek relevante data beschikbaar waren over fietsgebruik gekoppeld aan karakteristieken van inwoners. Met behulp van deze data over fietsgebruik kunnen de factoren, die het fietsgebruik onder Marokkanen beïnvloeden, worden vergeleken met de factoren die het fietsgebruik onder de overige inwoners van Amsterdam beïnvloeden. Op deze manier kan worden bepaald of de motieven van Marokkanen dusdanig verschillen van de motieven van de overige inwoners van Amsterdam en of er reden is om fietsbeleid te maken specifiek gericht op Marokkanen.

5.1.2 Documenten

Wetenschappelijke artikelen, kranten, boeken, beleidsdocumenten en andere geschreven documenten zijn gebruikt om de belangrijkste concepten, theorieën en definities betreffende de gedragspraktijk van het fietsen te beschrijven.

Om het verplaatsingsgedrag en fietsgebruik van Marokkanen in Amsterdam te schetsen werd verder gebruik gemaakt van statistische onderzoeken uitgevoerd door de dienst Onderzoek & Statistiek van de gemeente Amsterdam, het Sociaal Cultureel Planbureau en Fietsberaad.

5.1.3 Interviews

Aangezien het om explorierend onderzoek gaat verdient het houden van interviews de voorkeur boven enquêteren, want het is de bedoeling om nog onbekende factoren te achterhalen. Interviews zijn gehouden met zeven personen die wat betreft fietsbeleid als experts kunnen worden beschouwd, zoals beleidsadviseurs en docenten van fietstrainingen.

Tevens zijn er drie interviews gehouden met sleutelpersonen die veel in contact staan met Marokkanen, zoals medewerkers van belangengroepen en de voorzitter van een moskee, aangezien zij de Marokkaanse cultuur van dichtbij kennen.

Vervolgens zijn er tien persoonlijke interviews gehouden met Marokkanen zelf en is hen gevraagd waarom zij al dan niet een fiets bezitten en gebruiken. Dit is gedaan door middel van face-to-face interviews en groepsinterviews. Er zijn vier groepsinterviews gehouden met Marokkaanse jongeren op school en twee groepsinterviews met Marokkaanse vrouwen die fietsles volgen. In het totaal vonden er 26 interviews plaats. Voor de volledige lijst met interviews, zie bijlage 1.

5.1.4 Focus

De aandacht van dit onderzoek richt zich op de kant van het individu/ de actor in het Gedragspraktijken model, dat werd beschreven in hoofdstuk 2. Door middel van interviews is geprobeerd de houding van Marokkanen ten opzichte van de fiets te achterhalen, waarbij bijvoorbeeld de sociale identiteit die aan de fiets wordt toegekend een belangrijke rol speelt. Hiermee is het niet de bedoeling geweest het belang van de fysische en institutionele structuur uit het Gedragspraktijken model te onderkennen, maar er is voor gekozen om het onderzoek voornamelijk te richten op de kant van de actor.

Er is gekozen voor kwalitatief onderzoek, omdat tot op heden betrekkelijk weinig onderzoek gedaan is naar de beweegredenen van allochtonen voor hun specifieke verplaatsingsgedrag. Met de interviewresultaten en statistische data wordt het theoretisch kader onderbouwd. Samengevoegd geeft deze informatie legitimiteit voor het al dan niet voeren van fietsbeleid voor specifieke etnische groepen, aangezien de motieven voor Marokkanen om al dan niet op de fiets te stappen afwijken van de motieven van overige inwoners van Amsterdam, zoals in hoofdstuk zes zal blijken.

5.2 Interviews

5.2.1 Cultuurverschillen

Aanvankelijk was het de bedoeling om door middel van enquêtes informatie te verkrijgen, aangezien het echter een verkennend onderzoek naar de beweegredenen van het fietsgedrag van Marokkanen betrof, bleken “diepte” interviews een meer gepaste methode om hun beweegredenen te achterhalen. Het grootste deel van de interviews zijn gehouden in oktober 2006.

Om gedrag te kunnen begrijpen heeft men inzicht nodig in de motieven die ten grondslag liggen aan bepaald gedrag. De meest effectieve manier om achter die motieven te komen is door het respondenten rechtstreeks te vragen. Punch (2005) beschrijft dit als volgt:

“In order to understand other persons’ constructions of reality, we would do well to ask them...and to ask them in such a way that they can tell us in their terms (rather than those imposed rigidly and a priori by ourselves) and in a depth which addresses the rich context that is the substance of their meanings” (Punch, 2005: 169).

Verder is het interessant te vermelden dat ondanks het feit dat dit geen etnografisch onderzoek is, er wel enige overeenkomst tussen etnografie en dit onderzoek. Punch (2005):

“Ethnography starts from the assumption that when studying a group, the shared cultural meanings of the group are crucial to understanding its behaviour” (Punch, 2005: 169).

Daarom is in dit onderzoek voorzichtig omgegaan met culturele normen en waarden, bijvoorbeeld door de interview antwoorden zo weinig mogelijk te interpreteren en zo veel mogelijk letterlijk over te nemen. Door verschillen in taal en cultuur tussen de interviewer en de respondenten is het echter onvermijdelijk dat er toch enige vertekening heeft plaatsgevonden.

5.2.2 Keuze van de respondenten

In dit onderzoek is ten eerste getracht een evenredig aantal mannen en vrouwen te interviewen, omdat zij waarschijnlijk verschillende argumenten aanvoeren voor de mate waarin ze gebruik maken van de fiets.

Ten tweede is geprobeerd Marokkanen uit verschillende leeftijdsgroepen te interviewen; echter alleen tussen de 16-65 jaar. Door jongere en oudere Marokkanen te interviewen worden zowel eerste als tweede generatie immigranten in het onderzoek betrokken.¹²

Jongeren onder de 16 jaar zijn niet in beschouwing genomen vanwege de volgende redenen: a. Tieners onder de 16 jaar zijn beperkt in hun vervoersmogelijkheden; zij mogen nog geen gemotoriseerd voertuig besturen, zoals een auto of een scooter. Waarschijnlijk zijn zij afhankelijk van hun ouders om ergens met de auto heen gebracht te worden of om met het openbaar vervoer te mogen reizen. Dit maakt hen minder relevant voor dit onderzoek vergeleken met jongeren boven de 16 jaar, die meer keuzevrijheid hebben wat vervoersmiddelen betreft. Deze laatste groep heeft daardoor waarschijnlijk een duidelijkere motivering voor hun vervoersmiddelenkeuze. b. Het interviewen van jongeren onder de 16 jaar en in het bijzonder kinderen onder de 12 jaar vergt speciale onderzoeksmethodes, die teveel tijd en aandacht zouden vragen binnen dit onderzoek.

Oudere Marokkanen van boven de 65 jaar zijn tevens in het onderzoek buiten beschouwing gelaten, omdat zij waarschijnlijk hun fietsgedrag niet meer zullen aanpassen en daardoor moeilijk te beïnvloeden zijn met gemeentelijk beleid.

5.2.3 Benadering respondenten

Alle respondenten werden met dezelfde introductie benaderd. Zie bijlage 2. De organisaties werden gekozen met behulp van een adressenlijst van Marokkaanse organisaties van de Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling Amsterdam.

Opmerkelijk was de kans die voor dit onderzoek werd geboden om vier verschillende schoolklassen te interviewen op het ROC ASA in Amsterdam West, met precies die groepen Marokkaanse jongeren die meestal moeilijk benaderbaar zijn (Schmeets & Van der Bie, 2005: 71) en van deze mogelijkheid is dankbaar gebruik gemaakt.

Vervolgens zijn docenten van fietslessen benaderd voor het interviewen van cursisten van de fietslessen. Hiervoor is gebruikt gemaakt van de lijst met fietslessen die wordt verstrekt door de Fietsersbond Amsterdam. Uiteindelijk zijn cursisten geïnterviewd van fietslessen georganiseerd door Combiwel (welzijnswerk), Stichting Mimoza en vrouwen centrum Eva.

Verder zijn er een aantal Marokkaanse studenten van de Universiteit en van de Hogeschool Amsterdam geïnterviewd. Daarnaast zijn een aantal willekeurig gekozen personen geïnterviewd, zoals een Marokkaanse kapper in stadsdeel Oost, een Marokkaanse tolk en een aantal werklozen en huisvrouwen.

Aangenomen is dat fietsgedrag deels afhankelijk is van de geografische ligging van het woon- of werkadres. Daarom werden personen benaderd die in verschillende delen van de stad werkzaam of woonachtig zijn.

5.2.4 Opzet interviews

Het betreft halfgestructureerde interviews met een aantal vooraf vastgestelde onderwerpen die aan de orde kwamen. Daarvoor werd een geprepareerde topiclijst gebruikt. Zie bijlage 3.

Het belangrijkste doel van de interviews was de houding van Marokkanen ten opzichte van de fiets te achterhalen, waarbij specifiek aandacht is besteed aan de sociale identiteit die aan de fiets wordt toegekend (het imago en de sociale acceptatie van de fiets), de traditie van het fietsen onder Marokkanen,

¹² Eerste generatie immigranten zijn buiten Nederland geboren en tweede generatie immigranten zijn in Nederland geboren.

de fietsvaardigheden en de comfort & gemakseisen die Marokkanen aan het fietsen stellen. Verder kwamen in de interviews verschillende aspecten van het fietsgebruik aan de orde: ervaring met fietsen, fietsgedrag, gevoelens over fietsen en mening over fietsen. Aanvullend werden demografische en achtergrond kenmerken gevraagd.

Tijdens de interviews is de respondenten ruimte gegeven om de motieven voor hun fietsgebruik vrijelijk te beargumenteren en is geprobeerd om als interviewer van te voren zo min mogelijk van veronderstellingen uit te gaan. Alle interviews duurden 30-60 minuten en werden op cassette vastgelegd.

Er werd in de interviews gewerkt met open vragen en stellingen. Voorafgaand aan dit onderzoek werd door een deskundige een aantal mogelijke beweegredenen vastgesteld over motieven van Marokkanen voor het al dan niet gebruik maken van een fiets. Door middel van de stellingen was het mogelijk om te toetsen of bepaalde beweegredenen ook daadwerkelijk een rol spelen voor Marokkanen in Amsterdam.

De interviews vonden plaats op verschillende locaties; op het kantoor van de verschillende organisaties, op het werk van de respondenten, op straat, in het leslokaal op school, in het park of in de sporthal waar de fietslessen werden gegeven.

5.2.5 Sleutelfiguren

Het verschil tussen de interviews met sleutelfiguren en individuele Marokkanen is de focus van interviewvragen op respectievelijk enerzijds de redenen voor het fietsgedrag van *alle* Marokkanen in Amsterdam en anderzijds de redenen voor het *eigen* fietsgedrag.

Er werd dus tijdens de interviews gedeeltelijk gewerkt met projectieve vragen, zoals: ‘*Hoe denkt u dat het komt dat Marokkanen minder fietsen dan andere inwoners van Amsterdam?*’

Uiteindelijk zijn echter de vragen over het eigen fietsgedrag en de projectieve vragen in elk interview aan bod gekomen, dus ook sleutelfiguren hebben over hun eigen fietservaring verteld en individuen hebben hun licht laten schijnen op de vraag waarom hun Marokkaanse familie en vrienden al dan niet fietsen.

5.2 Groepsinterviews

Naast de face-to-face interviews met Marokkanen, sleutelpersonen en experts op het gebied van fietsbeleid, zijn ook groepsinterviews gehouden. Het betreft de interviews met de scholieren van het ROC ASA in Amsterdam West en de cursisten van de fietslessen.

Punch (2005) beschrijft de toegevoegde waarde van het houden van een interview in groepsverband als volgt:

“Group interviewing can stimulate people in making explicit their views, perceptions, motives and reasons. The group interaction might produce insights that would have been less accessible without the interaction found in a group. Well facilitated group interaction can assist in bringing to the surface aspects of a situation that might not otherwise be exposed” (Punch, 2005: 169).

5.2.1 Scholieren van het ROC ASA

Voor de leerlingen van het ROC was voor het interviewen een speciale aanpak vereist. Ten eerste betreft het jongeren in de leeftijd 16-20 jaar, waarvan bekend is dat zij niet gemakkelijk benaderbaar zijn voor soortgelijke onderzoeken. Ten tweede ging het om laagopgeleide jongeren van verschillende allochtone afkomst. Ten derde waren het interviews in les verband, waarbij het om klassen van ongeveer 20 leerlingen ging. Daarom is ervoor gekozen de leerlingen in groepjes van 4 à 6 leerlingen met dezelfde nationaliteit een aantal vragen te laten beantwoorden en een aantal stellingen te laten bediscussiëren. Met aan het einde van de ‘les’ ruimte voor aanvullende opmerkingen. Voor de vragen en stellingen van deze groepsinterviews, zie bijlage 4.

Tijdens de groepsinterviews is aandacht besteed aan dezelfde aspecten van fietsgebruik als bij de persoonlijke interviews, zoals ervaring met fietsen, fietsgedrag, gevoelens over fietsen en mening over fietsen. Bij de groepsinterviews zijn de vragen echter op een andere manier geformuleerd, zodat zij beter aansloten bij de geïnterviewden. Deze groepsinterviews duurden gemiddeld 1,5 uur.

5.2.2 Cursisten van fietslessen

Voor de interviews met de fietslescursisten werd dezelfde topic list gebruikt als bij de persoonlijke interviews. Wat dat betreft verschilden deze interviews weinig van de face-to-face interviews. Tijdens de interviews met de vrouwelijke cursisten van fietslessen werd echter extra aandacht besteed aan de sociale acceptatie van fietsgebruik onder moslima's.

De interviews werden gehouden met telkens ongeveer vier vrouwen van Marokkaanse afkomst die op dat moment bezig waren met een cursus fietsvaardigheden en duurden gemiddeld rond de 30 minuten.

5.3 Problemen

Tijdens dit onderzoek deden zich een aantal problemen voor die te maken hadden met de gekozen onderzoeksgroep. Ondanks dat getracht is van te voren zoveel mogelijk op deze problemen te anticiperen bleken een aantal zaken onoverkomelijk.

Ten eerste waren dat de taalproblemen met de onderzoeksgroep. Het was met het oog op de beschikbare tijd en financiën van dit onderzoek niet mogelijk om een tolk in te huren of de interviews te laten vertalen. Hierdoor konden alleen personen worden geïnterviewd die de Nederlandse taal voldoende beheersen. Het is echter aannemelijk dat juist de Marokkanen die de Nederlandse taal niet beheersen ook weinig fietsen of afwijkende motieven geven voor het al dan niet gebruiken van een fiets. Tijdens het benaderen van de geïnterviewden werd er vanwege taalproblemen alleen contact gelegd met Nederlands sprekende Marokkanen.

Ten tweede werd de indruk gewekt dat de respondenten vaak sociaal wenselijke antwoorden gaven en was het daardoor moeilijk te achterhalen wat zij werkelijk dachten. Zo was het tijdens de persoonlijke interviews vaak het geval dat de geïnterviewde aangaf dat hij/zij heel positief dacht over fietsen en altijd op de fiets ging, maar dat tijdens het doorvragen duidelijk werd dat in werkelijkheid het imago van de fiets helemaal niet zo positief was en dat er in heel veel gevallen juist niet met de fiets gegaan werd. Tijdens de groepsinterviews leek het geven van sociaal wenselijke antwoorden echter veel minder het geval te zijn.

Ten derde was het tijdstip van het houden van de interviews tamelijk ongelukkig gekozen tijdens de Ramadan, de Islamitische vastenmaand, waardoor de meeste respondenten weinig tijd hadden en het mede hierdoor heel moeilijk was om Marokkaanse vrouwen te vinden die mee wilden werken aan dit onderzoek. Ondanks bovenstaande problemen is toch getracht een zo volledig mogelijk beeld te schetsen van de motieven van Marokkanen om al dan niet te fietsen.

5.4 Definities

5.4.1 Allochtoon en Marokkaan

Het Centraal Bureau voor de Statistiek omschrijft de definitie van *allochtoon* als volgt: “personen worden bij de groep allochtonen gerekend als ten minste één ouder in het buitenland is geboren. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen personen die zelf in het buitenland zijn geboren (de eerste generatie) en personen die in Nederland zijn geboren (de tweede generatie). De herkomstgroepering wordt bepaald aan de hand van het geboorteland van de persoon zelf (eerste generatie) of dat van de moeder (tweede generatie), tenzij de moeder in Nederland is geboren. In dat geval is gerubriceerd naar het geboorteland van de vader. Er wordt onderscheid gemaakt tussen westerse en niet-westerse allochtonen. Tot de categorie niet-westerse allochtonen behoren allochtonen uit Turkije, Afrika, Latijns-Amerika en Azië met

uitzondering van Indonesië en Japan. Op grond van hun sociaal-economische en sociaal-culturele positie worden allochtonen uit deze twee landen tot de westerse allochtonen gerekend. Het gaat vooral om mensen die in voormalig Nederlands-Indië zijn geboren en werknemers van Japanse bedrijven met hun gezin. Tot de categorie westerse allochtonen behoren allochtonen uit alle landen in Europa (met uitzondering van Turkije), Noord-Amerika, Oceanië, Japan en Indonesië (inclusief het voormalige Nederlands-Indië). Autochtonen zijn personen van wie beide ouders in Nederland zijn geboren, ongeacht het land waar ze zelf zijn geboren” (Schmeets & Van der Bie, 2005: 18).

Marokkanen worden dus tot de groep niet-westerse allochtonen in Nederland gerekend. Een persoon is van Marokkaanse afkomst als de moeder van deze persoon in Marokko is geboren of indien de moeder in Nederland geboren is, dan gaat het erom of de vader in Marokko geboren is.

5.4.2 Fietsgebruik

Hoeveel mensen fietsen verschilt per land en verschilt binnen een land ook weer per gemeente; de mate van fietsgebruik verschilt zelfs per buurt. Fietsgebruik verschilt ook per inkomens-, leeftijd-, of etnische groep. Maar wat is *fietsgebruik* precies? En hoe wordt de mate van fietsgebruik vastgesteld?

In dit onderzoek wordt uitgegaan van de volgende definitie: fietsgebruik is het gebruik van een fiets om van punt A naar B te reizen, de bestemming buiten beschouwing gelaten.

Er zijn echter verschillende manieren hoe men vervolgens het fietsgebruik zou kunnen vaststellen. Ten eerste kan men onderscheid maken tussen het fietsaandeel ten opzichte van alle verplaatsingen of het fietsaandeel ten opzichte van alle verplaatsingen over korte afstanden (7,5 km). Ten tweede kan men onderscheid maken tussen het gemiddelde aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag of het gemiddelde aantal afgelegde fietskilometers per persoon per dag. Welke van de voorgaande maatstaven voor de mate van fietsgebruik past het best bij dit onderzoek?

Het fietsaandeel (%) ten opzichte van alle verplaatsingen korter dan 7,5 km is de meest geschikte maatstaf voor dit onderzoek, vanwege verscheidene redenen.

Ten eerste is het van milieu oogpunt van belang om het fietsaandeel ten opzichte van alle (gemotoriseerde) verplaatsingen te vergroten en niet om het totale aantal gefietste kilometers in Amsterdam te verhogen.

Ten tweede is het vanuit milieu oogpunt van belang het fietsaandeel ten opzichte van verplaatsingen korter dan 7,5 km te vergroten, aangezien het gebruik van gemotoriseerde vervoersmiddelen over korte afstanden extra milieuvervuilend is ten opzichte van het gebruik van gemotoriseerde vervoersmiddelen over lange afstanden (Buis & Wittink, 2000: 30). Tevens is de fiets geen comfortabel alternatief voor afstanden groter dan 7,5 km, aangezien fietsen dan erg veel inspanning vereist (Mackett, 2003: 332).

Ten derde zou er in dit onderzoek een vertekend beeld geschetst worden wanneer er gebruik gemaakt werd van het gemiddelde aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag, omdat Marokkanen zich per dag überhaupt minder verplaatsen dan bijvoorbeeld autochtone Nederlanders. Bovendien ligt de focus van dit onderzoek niet op de vraag *hoeveel* Marokkanen fietsen, maar *waarom* ze minder van de fiets gebruik maken dan van andere vervoersmiddelen en *waarom* minder dan de andere inwoners van Amsterdam.

Wanneer er in dit onderzoek wordt gesproken over de mate van fietsgebruik, dan wordt daarmee dus het fietsaandeel ten opzichte van alle verplaatsingen korter dan 7,5 km bedoeld. Tenzij anders vermeld natuurlijk.

6. Interview resultaten

Tenzij anders vermeld is alle informatie in dit hoofdstuk gebaseerd op de meningen en ideeën die de geïnterviewde Marokkanen over fietsgebruik hebben. De belangrijkste redenen zullen eerst uitvoerig aan bod komen, gevolgd door de wat minder belangrijke redenen en tot slot een aantal sporadisch genoemde, niet zo voor de hand liggende, maar toch interessante beweegredenen voor Marokkanen om al dan niet op de fiets te stappen.

6.1 Fietsgebruik en achtergrond kenmerken van individuen

De geïnterviewde Marokkanen verschillen onderling in de mate van fietsgebruik. Zo gaven de universitair opgeleide Marokkanen aan bijna al hun verplaatsingen per fiets af te leggen. Ook de Marokkaanse huisvrouwen, de arbeidsconsulent, de maatschappelijk werker, de religieuze jongeren en een van de scholieren geven aan dat zij veel van hun bestemmingen met de fiets bezoeken.

Daarentegen geven de voorzitter van de moskee, een enkele Marokkaanse huisvrouw, de docente Nederlandse taal, de kapper en de meeste scholieren aan, nooit of weinig van een fiets gebruik te maken. Een aantal van de respondenten van deze laatste groep geven aan dat hun familie en vrienden ook niet fietsen. De voorzitter van de moskee en sommige cursistes van de fietsles vertellen echter dat hun kinderen wel fietsen, maar zij zelf niet. Een aantal andere respondenten laat weten dat zij juist wel fietsen, maar hun ouders weer niet.

Het verschilt dus echt per persoon of hij/zij gebruik maakt van een fiets en er valt niet eenduidig te concluderen dat bijvoorbeeld alle geïnterviewde, hoger opgeleide Marokkanen in Amsterdam wel fietsen en alle lager opgeleide Marokkanen niet.

Het is waarschijnlijk een combinatie van factoren die bepaalt of een Marokkaan al dan niet op de fiets stapt. In dit hoofdstuk en in hoofdstuk vier wordt aangegeven welke factoren dat zouden kunnen zijn.

De bestemmingen die met de fiets bezocht worden lopen uiteen van boodschappen doen, naar de markt gaan, uitgaan, de kinderen van school halen, naar de sportschool, naar het station en naar het werk gaan.

6.2 Fietscultuur

In Nederland wordt al sinds 1870 gefietst (De la Bruhèze & Veraart, 1999: 41). Daardoor is fietsen onderdeel geworden van de Nederlandse cultuur en wordt fietsen als iets typisch Nederlands beschouwd. We groeien ermee op en zijn gewend van jongs af aan te fietsen. In andere Europese landen wordt ook wel gefietst, voornamelijk in Denemarken en Duitsland, maar niet op dezelfde schaal als in Nederland.

We zijn gewend dat men als kind op een fiets met zijwieltjes leert fietsen van de ouders, naar school gebracht wordt op de fiets en later zelfstandig op de fiets naar een feestje of de sportvereniging gaat. We zien onze ouders op de fiets naar hun werk gaan of we gaan op zondag een fietstochtje maken met het hele gezin.

Volgens de respondenten is dit voor de meeste Marokkanen niet het geval. In Marokko werd vroeger helemaal niet gefietst. Tegenwoordig wordt er wel gefietst, al hoewel nog steeds niet zoveel als in Nederland. De geïnterviewde Marokkaanse respondenten geven aan dat in de grote steden, zoals Marrakesh, Beni Mellal, Al Houceima, Ouezzane en Casablanca meer wordt gefietst dan op het Marokkaanse platteland en dat het fietsgebruik hoger ligt in de vlakke gebieden dan in de bergen.

Of fietsen als een 'gewoon' dagelijks vervoersmiddel wordt beschouwd hangt er volgens de meeste Marokkanen vanaf waar in Marokko diegene is opgegroeid. Ondanks dat fietsen op sommige plaatsen in

Marokko vandaag de dag een bekend verschijnsel is, wordt er niet door iedereen gefietst. Een Marokkaanse student (25 jaar) zegt:

“Vooral de armen in Marokko maken gebruik van een fiets, de midden klasse en rijken fietsen minder of helemaal niet. Als je in Marokko gebruik maakt van een fiets, dan betekent dat dat je tot een lage sociale klasse behoort.”

Een cursiste van de fietsles (35 jaar) vertelt dat ook de oudere vrouwen in Marokko minder of helemaal niet fietsen, want de fiets was in Marokko lange tijd geen gepast vervoersmiddel voor vrouwen en voornamelijk bestemd voor mannen. Tegenwoordig zie je volgens haar echter in de grote steden steeds meer meisjes gebruik maken van een fiets.

In Marokko wordt tegenwoordig door sommige bevolkingsgroepen dus wel gefietst, maar ondanks dat kunnen veel Marokkanen die in Nederland wonen niet fietsen, hebben het nooit gedaan en zien ook geen reden om wel te gaan fietsen. Dat komt waarschijnlijk doordat toen zij in Marokko opgroeiden er daar nog maar heel weinig gefietst werd en doordat veel Marokkanen die in Nederland wonen van het Marokkaanse platteland afkomstig zijn en daar wordt relatief heel weinig gefietst.

Uit eerder genoemd onderzoek blijkt dat het fietsgebruik onder Marokkaanse vrouwen boven de 50 jaar nihil is (Van Boggelen & Harms, 2006: 16). Dit komt overeen met het beeld dat uit de resultaten van de interviews naar voren komt, waaruit bleek dat het in Marokko voor een vrouw lange tijd als niet gepast werd beschouwd om te gaan fietsen. De eerste generatie Marokkaanse vrouwen in Nederland van boven de 50 jaar heeft daardoor waarschijnlijk in Marokko nooit leren fietsen en ziet de fiets nu ook niet als een vervoersmiddel dat zij zouden kunnen gebruiken.

Voor de tweede generatie Marokkanen in Nederland ligt dat anders. Zij zijn in Nederland opgegroeid en zien Nederlanders voor allerlei bestemmingen continu de fiets gebruiken. Dat Nederlanders met de fiets gaan betekent echter nog niet dat zij ook met de fiets gaan. Hun ouders, die zijn opgegroeid in Marokko, fietsen niet en Marokkanen stimuleren hun kinderen ook niet om te gaan fietsen. Wanneer allebei je ouders niet fietsen, wie moet jou dan leren fietsen?

Bij Nederlanders wordt fietsen als vanzelfsprekend vervoersmiddel overgedragen van ouders op kinderen, bij Marokkanen is dat niet het geval. Een Marokkaanse maatschappelijk werker (55 jaar) beschrijft dit als volgt:

“Het komt door de opvoeding, dat Marokkanen zo weinig fietsen, denk ik. Ze zijn niet opgevoed en gestimuleerd om een fiets te gebruiken. Ze hebben er moeite mee, denk ik. In hun kindertijd hebben ze niet gefietst en als je dan ouder wordt denk je niet aan fietsen.”

De meeste Marokkanen die in Nederland wonen zijn niet gewend om te fietsen of kunnen helemaal niet fietsen, waardoor fietsgebruik geen onderdeel is van de Marokkaanse cultuur in Nederland. De Marokkaanse maatschappelijk werker (55 jaar) vertelt verder:

“Of je fietst of niet is een onderdeel van de cultuur waartoe je behoort, je moet ermee opgroeien. Toen mijn kinderen klein waren heb ik ze leren fietsen, maar de meeste Marokkanen doen dat niet.”

Zoals in het theoretisch kader werd beschreven kan de vervoersmiddelenkeuze een kwestie van routinegedrag zijn. De meeste Marokkanen gaan ‘gewoon’ met het openbaar vervoer of lopen, ze denken er niet over na om te gaan fietsen. Zij beschouwen fietsen niet als een keuzemogelijkheid en het is

daardoor ook niet een bewuste keuze om niet te gaan fietsen, maar simpelweg een kwestie van gewoontegedrag. Een Marokkaanse fietsles cursiste (35 jaar) beschrijft dit als volgt:

“Ik had er nooit over nagedacht dat ik hier in Nederland ook op de fiets naar mijn werk zou kunnen gaan!”

Ten eerste is het lage fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam dus te verklaren aan de hand van de herkomst van de persoon. Veel Marokkanen zijn het niet gewend om te fietsen en daardoor behoort fietsen niet tot het gewoontegedrag van de meeste Marokkanen. Fietsgebruik is onder andere een kwestie van traditie.

6.3 Fietsvaardigheden

Er zijn geen cijfers bekend over het aantal Marokkanen in Nederland dat wel of niet kan fietsen. Het is echter aannemelijk dat van de eerste generatie Marokkanen er meer niet kunnen fietsen, dan van de tweede en derde generatie Marokkanen. Dat komt doordat de eerste generatie Marokkanen in Marokko is opgegroeid en daar nooit heeft leren fietsen. Zeker de vrouwen van 50 jaar en ouder hebben waarschijnlijk destijds in Marokko niet leren fietsen. Zie vorige paragraaf.

Het aantal fietsverplaatsingen per dag onder Marokkaanse jongeren is hoger dan onder de Marokkanen van middelbare leeftijd en ouder (Van Boggelen & Harms, 2006: 15). Waarschijnlijk komt dat doordat jongeren zich überhaupt meer verplaatsen dan oudere Marokkanen en doordat een deel van de tweede en derde generatie Marokkanen wel heeft geleerd te fietsen in tegenstelling tot de eerste generatie Marokkanen. Bijna de helft van de geïnterviewde Marokkaanse scholieren gaf echter aan niet te kunnen fietsen, waaruit blijkt dat de tweede en derde generatie Marokkanen in Nederland toch niet vanzelfsprekend over fietsvaardigheden beschikt.

Heel logisch, maar daardoor vaak over het hoofd gezien, is het feit dat wanneer je niet *kan* fietsen, je dus ook niet *gaat* fietsen. De Marokkaanse voorzitter (56 jaar) van een moskee in Amsterdam West beschrijft het volgende:

“We hebben niet leren fietsen toen we klein waren, maar eigenlijk zijn de meeste Marokkanen wel bereid om te leren fietsen op latere leeftijd. Alleen voor de ouderen wordt het een beetje moeilijk om het nog te leren.”

Dat deze bewering wel eens juist zou kunnen zijn, blijkt uit de lange wachtlijsten voor de fietslessen die worden aangeboden in Amsterdam, variërend van een half tot anderhalf jaar.

In Amsterdam worden op verschillende locaties fietslessen aangeboden, echter voornamelijk voor allochtone vrouwen en nauwelijks voor mannen. Het fietsgebruik onder de Marokkaanse mannen tot 50 jaar blijft mede hierdoor achter bij dat van de vrouwen. Hieruit blijkt dat de Marokkaanse vrouwen tot 50 jaar een inhaalslag aan het maken zijn ten opzichte van de Marokkaanse mannen van dezelfde leeftijd. De voorzitter van de moskee uit hierover zijn teleurstelling:

“Mijn dochter heeft bij een vrouwen centrum leren fietsen, maar voor mannen zijn er geen fietslessen. Dat vind ik echt jammer. Wanneer er ook fietslessen voor mannen worden aangeboden ben ik de eerste man die zich inschrijft!”

De tweede verklarende factor voor het lage fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam is dus het feit dat veel van hen de benodigde fietsvaardigheden niet beheersen. Dat een groot deel van de Marokkanen

niet kan fietsen hangt samen met de constatering dat fietsen niet bij hun tradities hoort en het dus niet vanzelfsprekend van ouder op kind wordt overgedragen, wat bij Nederlanders wel het geval is.

6.4 Weersomstandigheden

Het regent in Nederland natuurlijk relatief vaker dan in Marokko. Ook wil het in Nederland nog wel eens flink waaien. Toch is het volgens de Fietsersbond niet zo dat het in Nederland continu slecht weer is; gemiddeld regent het in Nederland overdag maar 6% van de tijd.¹³

Ondanks dat is het in de belevingswereld van de Marokkaanse respondenten meestal slecht weer en in de regen kan je volgens hen niet fietsen. Slechts één Marokkaanse student (26 jaar) geeft aan een regenjas te hebben:

“Ik heb speciaal een regenjas gekocht. Ook als het regent ga ik fietsen.”

En een Marokkaanse scholier (19 jaar) geeft aan dat hij ook gaat fietsen als het regent:

“Ik fiets wel af en toe als het regent. Waarom niet? Is toch heel normaal?”

Voor de overige Marokkaanse respondenten is het helemaal niet logisch om met de fiets te gaan wanneer het regent en zelfs de hierboven genoemde Marokkaanse scholier en student geven later in het interview aan dat het toch wel van het weer afhangt of ze met de fiets gaan of niet. Een andere Marokkaanse student (25 jaar) beschrijft dit heel mooi in het volgende fragment:

“Het beeld van een regenachtige ochtend waarop mensen met poncho’s fietsen...Geen Marokkaan die met dat weer op de fiets zal stappen! Dat gaat niet, fietsen met dat weer. Dat is niet praktisch. Wij zijn dat gewoon niet gewend.”

Alle respondenten geven aan dat fietsen leuk is met mooi weer, dat je in de zomer heerlijk kunt gaan fietsen, maar dat je beter niet kunt gaan fietsen als het regent. Ook zijn veel respondenten bang voor ijzel in de winter, zo beschrijft een cursiste van de fietsles:

“Als het regent dan is fietsen moeilijk. Als het koud is of sneeuwt, dan glijd je uit met de fiets.”

Bijna alle scholieren geven aan dat voor hen het Nederlandse weer een reden is om niet te gaan fietsen. Een scholier (18 jaar):

“Fietsen is leuk met mooi weer, maar aangezien het in Nederland altijd vies weer is...”

Ook speelt status een rol bij het fietsen met slecht weer. Anderen zullen dan namelijk denken dat je echt heel arm bent, wanneer je zelfs in de regen op de fiets gaat, aldus een aantal respondenten. Een scholiere beweert zelfs dat het kindermishandeling is dat Nederlandse kinderen in de winter op de fiets naar school moeten. Een student (23 jaar) beschrijft dit als volgt:

“Schamen is een groot woord, maar als het heel hard regent en je ziet iemand fietsen, dan denk je niet dat diegene veel geld heeft.”

¹³ www.fietsersbond.nl

Fietsen is een zodanige Nederlandse traditie dat een deel van de Nederlanders ook op de fiets gaat wanneer de weersomstandigheden wat minder aangenaam zijn. Voor Marokkanen is dit niet zo vanzelfsprekend; zij zien fietsen overwegend als een vervoersmiddel dat men alleen gebruikt bij mooi weer en aangezien zij een andere beleving hebben van de weersomstandigheden in Nederland dan autochtone Nederlanders, gaan zij daarom niet zo vaak met de fiets.

Daaruit voorvloeiend zou de verklarende factor *weersomstandigheden* voor een deel ook kunnen worden geschaard onder de verklarende factor *traditie en etniciteit*, aangezien het per etnische groepering verschilt in hoeverre weersomstandigheden een rol spelen bij het al dan niet gebruik maken van een fiets.

6.5 Afstand en reistijd

Net zoals het weer, speelt de afstand naar de bestemming een grote rol bij de keuzeoverweging van de meeste Marokkanen bij de keus voor de fiets. Veel respondenten geven aan dat ze alleen gaan fietsen wanneer het mooi weer is en de afstand niet te groot. Respondenten die wel eens gebruik maken van een fiets, gaan lopend wanneer de bestemming dichtbij huis is en op de fiets wanneer bestemmingen relatief iets verder weg liggen. Het lijkt er echter op dat veel Marokkanen het te ver vinden om op de fiets naar bestemmingen buiten het eigen stadsdeel te gaan. Zo beschrijft een cursiste van de fietsles (40 jaar) dat haar dochter niet met de fiets naar haar werk kan:

“Het is te ver om naar haar werk te fietsen: van Amsterdam Noord naar de RAI.”

Alleen de twee Marokkaanse studenten (25 en 26 jaar) geven aan dat ze alle bestemmingen binnen Amsterdam per fiets afleggen en enkel bestemmingen buiten de ringweg te ver vinden om te fietsen. Verder geven de meeste respondenten, zoals de cursistes van de fietsles, de scholieren en de Marokkaanse sleutelfiguren aan dat wanneer zij gaan fietsen de afstanden niet te groot moeten zijn. Maar wat is een korte afstand? En wat is te ver om te fietsen?

Over het algemeen gaat men er vanuit dat een afstand van 0-7,5 km goed per fiets af te leggen is en dat men voor grotere afstanden eerder een ander vervoersmiddel zal gebruiken. Zie hoofdstuk vijf: methodologie en definitie fietsgebruik.

Veel respondenten geven aan dat zij met het openbaar vervoer reizen, omdat de afstand die zij moeten reizen te groot is om per fiets af te leggen.

Het is mogelijk dat Marokkanen een andere perceptie hebben over wat een prettige afstand is om per fiets af te leggen dan autochtone Nederlanders. Maar het is ook mogelijk dat de afstanden die Marokkanen dagelijks afleggen groter zijn dan de afstanden die de overige inwoners van Amsterdam afleggen. Dit valt te verklaren uit het feit dat het percentage Marokkanen hoger is in de stadsdelen die aan de buitenkant van Amsterdam liggen.

Er wonen relatief veel Marokkanen in de stadsdelen Slotervaart, Osdorp, Geuzenveld-Slotermeer, Amsterdam-Noord en Bos en Lommer. In deze stadsdelen is het fietsgebruik lager dan in de stadsdelen Amsterdam Centrum en Zuid (Wiel et al, 2003: 19). Wellicht valt het lage fietsgebruik in deze stadsdelen niet alleen te verklaren aan de hand van het percentage allochtone inwoners, maar ook aan de afstand tot het centrum of de afstand tot bepaalde werkgelegenheidsgebieden. Het is mogelijk dat er relatief meer Marokkanen in wijken wonen die relatief verder van belangrijke werkgelegenheidsgebieden liggen en dat zij daarom eerder geneigd zijn om met het openbaar vervoer of de auto te reizen. Aangezien gegevens ontbreken (over afstanden die dagelijks door Marokkanen in Amsterdam worden afgelegd) is het niet mogelijk om vast te stellen of de afstanden die zij dagelijks naar hun bestemmingen afleggen daadwerkelijk groter zijn dan de afstanden die overige inwoners van Amsterdam afleggen.

Verder geeft enerzijds een deel van de respondenten aan dat voor hen de relatief korte reistijd per fiets ten opzichte van de auto of het openbaar vervoer een reden is om met de fiets te gaan. Zo beschrijft een fietslescurviste:

“Wanneer je een afspraak hebt en je gaat op de fiets, dan hoef je niet op de tram te wachten. En met de fiets ben je sneller dan met de auto.”

Anderzijds geven de geïnterviewde scholieren aan dat zij juist met het openbaar vervoer reizen, omdat zij dan sneller op de plaats van hun bestemming zijn. Dit zou wellicht kunnen samenhangen met de relatief grote afstand die zij moeten afleggen tussen huis en school.

De afstand tot een bepaalde bestemming speelt voor alle Marokkaanse respondenten een belangrijke rol bij de keuzeoverweging om al dan niet te gaan fietsen. Het is echter onduidelijk of het lage fietsgebruik onder Marokkanen te verklaren is door hun perceptie over prettige fietsafstanden of door de daadwerkelijke afstanden die zij dagelijks afleggen.

6.6 Imago/ status van de fiets

Het hebben van een hoge status is een belangrijk onderdeel van de Marokkaanse cultuur, zoals men binnen de meeste collectivistische culturen veel waarde hecht aan de mening van anderen.

Aangezien de fiets in Marokko over het algemeen als een “poor mans vehicle “ wordt beschouwd, wordt ook in Nederland door de Marokkanen over het algemeen niet veel status aan de fiets toegekend. Een Marokkaanse student (26 jaar) beschrijft dit als volgt:

“Fietsen heeft voor mij geen bepaalde status, maar ik kan me voorstellen dat andere Marokkanen toch liever niet gaan fietsen omdat ze vinden dat fietsen een lage status heeft. Misschien dat anderen, wanneer je op de fiets gaat, zullen denken dat je geen buskaart of auto kan betalen.”

Alle Marokkaanse geïnterviewden vinden het echter heel normaal dat zoveel Nederlanders op de fiets gaan, ongeacht hun status. Het feit dat je in Nederland ook wel eens een minister op de fiets naar zijn werk ziet gaan vinden zij niet aanstootgevend, maar in Marokko zal je dat waarschijnlijk nooit tegen komen. De Marokkaanse student beschrijft dit als volgt:

“In Marokko is een minister een man die respect moet afdwingen binnen de gemeenschap. Dat doe je niet door op de fiets te gaan. Het geldt misschien niet voor alle Marokkanen, maar ik denk dat voor een grote groep het bezitten van een auto toch wel veel status geeft.”

Voornamelijk de mannelijke Marokkaanse scholieren geven aan dat de status die een auto verschaft heel belangrijk is:

“Als je een goede baan hebt, dan moet je dat laten zien. Je moet dan een mooi pak dragen, een dure telefoon bij je hebben en in een dure auto rijden. Met een mooie auto kan je aan anderen laten zien dat je het gemaakt hebt/ dat het financieel gezien goed met je gaat. Een man op een fiets zou zich wel schamen wanneer hij door anderen gezien wordt.”

Een medewerker van een Marokkaanse belangenbehartigingsorganisatie denkt dat voor (Marokkaanse) jongeren mountainbikes en BMX fietsen relatief meer status hebben dan de doorsnee stadsfiets, maar verder is fietsen voor de jongeren weinig aantrekkelijk. Sommigen scholieren beschouwen de fiets zelfs als een ‘ouderwets’ vervoersmiddel en geven aan dat zij liever met een groepje met het openbaar vervoer gaan of op de brommer. Herhaaldelijk wordt door de leerlingen gezegd dat fietsen gewoon een schande is. Hieruit blijkt dat fietsen vooral onder jongeren een nogal negatief imago heeft. Het lijkt erop dat dit in versterkte mate voor jongens geldt en iets minder voor de meisjes. Een vrouwelijke Marokkaanse scholiere (20 jaar) zegt hierover het volgende:

“Het gaat toch om de persoon en niet om het vervoersmiddel dat hij gebruikt!”

Ook de cursistes van de fietsles geven aan dat het hen niets uitmaakt dat sommige Marokkanen het een schande vinden als zij met de fiets gaan:

“Fietsen is beter voor het milieu en het is goedkoop, dus het is juist goed als mensen gaan fietsen. Ik voel me trots als ik fiets en ik schaam me niet.”

Het is duidelijk dat fietsen voor de meeste Marokkanen niet als statusverhogend wordt beschouwd. Toch is er onderscheid tussen Marokkanen die vinden dat fietsen een schande is en Marokkanen die fietsen als een praktisch en handig vervoersmiddel beschouwen. De geïnterviewde scholieren uit het lager beroepsonderwijs behoren tot de eerste categorie en de geïnterviewde cursistes van de fietsles en universitaire studenten behoren tot de tweede categorie. Dit verschil zou te verklaren kunnen zijn door de mate van sociale integratie van bepaalde Marokkanen en of zij de fiets daardoor net als autochtone Nederlanders als ‘gewoon’ vervoersmiddel zien. Uit onderzoek blijkt echter dat wanneer een Marokkaan slecht geïntegreerd is, het aantal fietsverplaatsingen per dag lager is. Bij gemiddelde integratie is het aantal fietsverplaatsingen per dag het hoogst. Wanneer een Marokkaan zeer goed geïntegreerd is, neemt het aantal fietsverplaatsingen weer af. Zie figuur 4.2 in hoofdstuk vier. Het zou kunnen dat het autobezit onder goed geïntegreerde Marokkanen hoger ligt en dat zij daardoor minder fietsen. Of wellicht bestaat er onder Marokkanen een samenhang tussen hoog opgeleid zijn, tot de hogere inkomens groepen behoren en goed geïntegreerd zijn. En is het dus niet de mate van integratie, maar de opleiding of het inkomen die de mate van fietsgebruik onder de groep goed geïntegreerde Marokkanen verklaart. Het zou ook kunnen dat het fietsgebruik samenhangt met de statusgevoeligheid van de desbetreffende Marokkaan, maar hier wordt op deze samenhang niet verder ingegaan.

6.7 Kleding en uiterlijk

Nederlanders die vaak hun fiets gebruiken hebben allemaal wel eens meegemaakt dat hun broekpijp tussen de ketting kwam of dat hun broekpijp onder het kettingsmeer kwam te zitten. Ook zie je op regenachtige dagen wel eens Nederlanders helemaal doorweekt van de regen op hun werk aankomen. Voor de meeste Nederlanders horen deze nadelen nou eenmaal bij fietsen en probeert men ze tot een minimum te beperken.

Voor Marokkanen ligt dat duidelijk anders, blijkt uit de interviews. Een aantal respondenten beschrijven het feit dat je vies en nat kunt worden van fietsen als redenen om niet te gaan fietsen. Een scholiere (17 jaar) verwoordt dit als volgt:

“Ik vind fietsen niet cool, omdat je haar dan in de war gaat.”

Maar niet alleen het uiterlijk speelt een rol bij het al dan niet gebruiken van een fiets, ook de kleding vormt een probleem bij het fietsen. Al hoewel de meningen hierover verdeeld zijn. Een deel van de Marokkaanse respondenten geeft aan dat het met een djellaba of rok aan niet mogelijk is om te fietsen. Een Marokkaans maatschappelijk werker geeft aan dat kleding voor hem een probleem vormt bij het fietsen:

“Als je gaat fietsen moet je je sportief aankleden en geen nette kleding aanhebben. Vrouwen met een lange jurk aan kunnen ook niet fietsen.”

Het blijkt dat vooral voor Marokkaanse vrouwen kleding een probleem vormt bij het fietsen, aangezien een moslima zich volgens de Islam zedig hoort te gedragen, aldus een respondent. De vraag is: wat is zedelijk? Over of moslima's een broek mogen dragen, zijn de meningen verdeeld. Een cursiste van de fietsles in Amsterdam Noord antwoordt op de vraag of men met een rok aan kan fietsen het volgende:

“Nee, dat is lastig. Voor de fietscursus hebben de vrouwen speciaal een broek aangetrokken. Tegenwoordig kan dat wel, maar eigenlijk moeten de vrouwen een rok of een jurk dragen. Met een djellaba aan bijvoorbeeld kan je niet fietsen. Als anderen je zien fietsen op straat dan schaam je je wel, want mensen die niet gewend zijn om te fietsen zouden wel eens over je kunnen gaan roddelen. Het is ook niet zo netjes om te gaan fietsen zonder djellaba aan. Als vrouw moet je toch eigenlijk wel een rok of jurk aan, maar meisjes hoeven dat niet, die mogen aantrekken wat ze willen.”

De Marokkaanse arbeidconsulent (50 jaar) is het hier niet mee eens:

“Je ziet nu ook vrouwen en zelfs oude mannen met een djellaba op de fiets naar de moskee gaan. Dat vind ik echt mooi! Ze hebben ook een broek onder hun djellaba, ze tillen de djellaba gewoon op. Geen probleem.”

De anders zo uitgesproken scholieren reppen met geen woord over het probleem van de kleding. Waarschijnlijk hangt het van de mentaliteit van de desbetreffende Marokkaan af of kleding een probleem speelt bij het fietsen. Het is aannemelijk dat de Marokkanen met een wat meer traditionele, conservatieve mentaliteit hun kleding wel een barrière vinden om te gaan fietsen en dat Marokkanen met een wat meer vooruitstrevende mentaliteit het geen probleem vinden.

In dit geval kan de verklarende factor *kleding en uiterlijk* ook onder de verklarende factor *traditie en etniciteit* geschaard worden, aangezien het met tradities en afkomst te maken heeft of kleding en uiterlijk een belemmerende factor zijn voor fietsgebruik.

6.8 Concurrentie tussen de fiets en het openbaar vervoer

Veel Marokkanen beschouwen zichzelf en andere Marokkanen als een beetje lui waar het fietsgebruik betreft. Fietsen wordt gezien als een inspannende en vermoeiende activiteit, die veel energie kost. Vooral de Marokkaanse scholieren noemen fietsen 'een sport' of 'conditietraining'. En over het algemeen doen Marokkanen minder aan lichaamsbeweging dan autochtone Nederlanders (Leest et al, 2002).

Hoe de scholieren tegen fietsgebruik aankijken wordt duidelijk uit de volgende uitspraken:

- *“Ik ga genoeg naar de sportschool, dus dan hoef ik niet te fietsen.”*
- *“Ik ga liever met de metro dan de fiets, dan word je niet moe.”*

Het blijkt dan ook dat de Marokkanen in Amsterdam veel gebruik maken van het openbaar vervoer, meer dan autochtone Nederlanders. Zie hoofdstuk vier. Een Marokkaanse arbeidconsulent beschrijft de reden voor de hoge mate waarin er door Marokkanen gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer als volgt:

“Hier in Amsterdam is het netwerk van het openbaar vervoer zo uitgebreid dat je overal kan komen. Dan hoef je niet te trappen zoals op de fiets en geen moeite te doen, dus dat vinden veel Marokkanen gemakkelijker.”

Vooraf de relatie tussen de Ov-jaarkaart voor scholieren en studenten en de mate van fietsgebruik is opvallend. Zo beschrijft een Marokkaanse maatschappelijk werker deze relatie als volgt:

“Ze zijn studenten en hebben een Ov-jaarkaart. Met een Ov-jaarkaart hoef je geen fiets te gebruiken. Ja, echt hoor! Die Ov-jaarkaart stimuleert het fietsen niet.”

Een Marokkaanse docente Nederlandse taal (23 jaar) zei hierover:

“Tot mijn achttiende deed ik bijna alles op de fiets, maar toen ik op mijn achttiende een Ov-jaarkaart kreeg ging ik automatisch met het openbaar vervoer.”

Alle geïnterviewde scholieren gaven aan dat ze niet fietsen omdat ze een Ov-jaarkaart hebben. De volgende uitspraken van hen geven dit mooi weer:

- *“Ik vind een fiets niet nodig, omdat we lekker gratis gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer!”*
- *“We gaan liever met de tram, bus of metro dan met de fiets of lopen, omdat we in de moderne tijd leven en iedereen vervoer gebruikt.”*
- *“Je leeft maar één keer, dus dan ga je toch liever met het openbaar vervoer!”*
- *“Ik heb een Ov-jaarkaart, dus ik heb niets aan een fiets.”*

Met het openbaar vervoer reizen de scholieren samen, ze kletsen met elkaar en omdat de meeste van hen met het openbaar vervoer reizen, wil niemand in zijn eentje op de fiets. Tegenwoordig ziet men dit verschijnsel ook steeds meer bij scholieren van autochtone afkomst, terwijl deze laatste vroeger veel meer gezamenlijk met de fiets gingen.

De Marokkaanse scholieren, studenten en vooral vrouwen die op fietsles zitten, en die wel gebruik maken van een fiets, geven aan dat er een aantal nadelen aan het openbaar vervoer kleven. De respondenten noemen vaak dat het vervelend is om ‘afhankelijk’ te zijn van het openbaar vervoer, dat ze vinden dat de wachttijden voor een tram of bus te lang zijn en dat men dus –zeker voor korte afstanden- sneller is met de fiets. Sommigen geven aan dat het handiger is om zware boodschappen aan het stuur van je fiets te hangen, dan ermee te sjouwen in het openbaar vervoer.

6.9 Marokkaanse vrouwen en fietsgebruik

Zoals reeds in paragraaf 6.1 werd beschreven blijkt uit onderzoek naar fietsgebruik onder allochtonen in Nederland dat het fietsgebruik onder Marokkaanse vrouwen boven de 50 jaar nihil is (Van Boggelen & Harms, 2006: 16). Dit komt overeen met de resultaten van de interviews, waaruit bleek dat het voor Marokkaanse vrouwen lange tijd als niet gepast werd beschouwd om te gaan fietsen. De eerste generatie Marokkaanse vrouwen in Nederland van boven de 50 jaar heeft daardoor (in Marokko) nooit leren fietsen

en zal waarschijnlijk ook nooit meer leren fietsen. Het is aannemelijk dat voor de eerste generatie Marokkaanse mannen van 50 jaar en ouder een gelijke trend op gaat. Het wordt voor hen niet als ongepast beschouwd om te fietsen, maar toen zij opgroeiden in Marokko werd er nog maar weinig gefietst, dus ze hebben daar destijds nooit leren fietsen.

Voor de tweede en derde generatie Marokkaanse vrouwen ligt het anders, zij groeiden (gedeeltelijk) in Nederland op en hebben soms de mogelijkheid om bijvoorbeeld fietsles te volgen. De meningen van de respondenten zijn echter verdeeld over de vraag of het voor een Marokkaanse vrouw 'netjes' is om te gaan fietsen.

Twee Marokkaanse, streng religieuze jongeren die geïnterviewd werden geven aan dat zij vanuit hun geloofsovertuiging het niet netjes vinden wanneer een moslima gaat fietsen. Een van hen (23 jaar) zegt:

“Als moslima hoor je vroomheid uit te dragen. Als een moslima gaat fietsen zou haar kleding kunnen gaan plakken en dat is een onzedelijk gezicht.”

Een islamitische fietsles docente (45 jaar) is het daar niet mee eens:

“Er staat nergens in de Koran dat vrouwen niet zouden mogen fietsen!”

De Islamitische fietsles docente geeft aan dat schaamte een grote rol speelt bij de mate van fietsgebruik onder Marokkaanse vrouwen:

“Als ze op de fiets zitten dan kan je de vorm van hun billen goed zien en dat hoort niet voor een moslima. Ze vinden het een probleem dat de mannen op straat hen dan zien fietsen. Ze komen die mannen ook tegen wanneer ze gaan lopen of met de tram gaan, maar je bent als vrouw op de fiets toch kwetsbaarder. Het heeft ook te maken met angst. Ze kunnen niet fietsen en zijn zo bang om te vallen. En het heeft te maken met schaamte. Stel je voor dat je valt; de schaamte van het op straat liggen is dan heel groot! De Marokkaanse gemeenschap is heel hecht en de vrouwen schamen zich snel, dan zijn ze bang dat er over hen geroddeld gaat worden.”

De Marokkaanse atleet (40 jaar) vindt dat het vooral de vrouwen zelf zijn die er problemen mee hebben om op de fiets te gaan:

“Ik denk dat de vrouwen zelf denken; ‘Oh, nu gaan de mannen naar me kijken...’”

Toch zijn er Marokkaanse vrouwen die van hun man bijvoorbeeld niet op fietsles mogen. Zo beschrijft een cursiste van de fietsles het volgende:

“Maar mijn vriendin mag niet op fietsles, want haar man vindt het niet goed. Misschien dat haar man bang is dat andere mannen naar haar gaan kijken als ze op de fiets zit.”

Veel mannelijke respondenten zijn het niet gewend dat Marokkaanse vrouwen met de fiets gaan. Sommigen vinden het ook niet 'gepast' voor een vrouw om te gaan fietsen, anderen zijn van mening dat hun moeder, vrouw of vriendin niet hoeft te fietsen, omdat zij wel door hen met de auto ergens heen gebracht kan worden. Maar ook de Marokkaanse vrouwen gaven zelf aan dat het voor een vrouw niet altijd even gebruikelijk is om met de fiets te gaan. (Zie ook paragraaf 6.6 over kleding en uiterlijk.)

Slechts één Marokkaanse student (26 jaar) geeft aan dat hij het geen enkel probleem vindt wanneer Marokkaanse vrouwen gebruik maken van een fiets:

“Waarom zouden Marokkaanse vrouwen niet mogen fietsen?! Van mij mag iedereen fietsen; de leeftijd of het geslacht doet er niet toe. Fietsen is universeel.”

Het verschil tussen mannen en vrouwen speelt dus, waar het de mate van fietsgebruik betreft, duidelijk een rol voor sommige Marokkanen. Dit heeft waarschijnlijk weinig met de Islam te maken, maar meer met de Marokkaanse cultuur en de positie die de vrouw daar binnen heeft.

Men zou kunnen constateren dat niet *de sekse* een rol speelt als verklarende factor voor fietsgebruik, maar dat opnieuw *traditie, cultuur en etnische afkomst* de verklarende factor zijn voor de mate van fietsgebruik.

6.10 Lopen

Een andere reden voor het lage fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam is dat Marokkanen over het algemeen meer lopend doen dan autochtone Nederlanders; landelijk bekeken lopen zij bijna drie maal zoveel (Harms, 2006: 28). Dit geldt waarschijnlijk vooral voor de eerste generatie Marokkanen; de tweede en derde generatie Marokkanen in Nederland lopen alweer minder dan hun ouders. Een scholiere (19 jaar) beschrijft dit als volgt:

“Ik denk dat het te maken heeft met dat toen ze nog jong waren, ze meestal een ezel of een paard meenamen als ze ver moesten reizen. Alleen sommigen fietsten wel. Maar hier in Nederland heb je gewoon goed openbaar vervoer en daarom denken ze er niet aan om te gaan fietsen of te leren fietsen. Ze zijn hier niet opgegroeid en ze lopen gewoon.”

Overigens werd door de respondenten slechts aangegeven dat men liever lopend ging wanneer het bestemmingen in de buurt betrof. Wanneer de bestemming buiten de buurt lag, dan gingen de meesten liever met het openbaar vervoer of de auto. In de volgende uitspraken van scholieren wordt dit mooi weergegeven:

- *“Ik ga liever lopen dan met een ander vervoersmiddel, omdat ik vlakbij woon.”*
- *“Ik ga liever met de tram, want ik heb geen zin om te lopen en ik woon ook ver weg.”*

Dat Marokkanen meer lopen dan autochtone Nederlanders is echter niet een heel belangrijke verklarende factor voor de mate van fietsgebruik, aangezien de afstanden die per fiets af te leggen zijn, veel langer zijn dan de afstanden die men te voet aflegt.

6.11 De concurrentie van de fiets ten opzichte van de auto

De drie belangrijkste redenen voor Marokkanen om een auto te hebben zijn: status, de grootte van de gezinnen en de vakanties naar Marokko (Anoniem 1, 1994). Ten eerste werkt bezit van een auto voor veel Marokkanen statusverhogend; dan kunnen anderen zien dat het (financieel) goed met je gaat. Voor sommige Marokkanen is het feit dat anderen zouden kunnen denken dat je je geen auto kan veroorloven, een reden om niet met de fiets te gaan.

Maar ook de grootte van het gezin speelt een rol, want voor een groot gezin zal men wekelijks nou eenmaal meer boodschappen moeten doen. Een Marokkaanse student (25 jaar) beschrijft dit als volgt:

“Hoe kunnen Marokkaanse vrouwen nou boodschappen doen op de fiets? Hoe moet je de boodschappen dan vervoeren? Dat gaat niet lukken. Heb jij wel eens geprobeerd om vier volle Albert Heijn tassen op de fiets te vervoeren? En hele dozen met vruchtensap?”

Het autogebruik, autobezit en beschikking over een rijbewijs ligt echter bij Marokkanen lager dan bij autochtone Nederlanders. Vooral de beschikking over een rijbewijs ligt onder Marokkaanse vrouwen erg laag (Harms, 2006: 32). Meestal zijn het de mannen die de auto bezitten en die eventueel de vrouw ergens naar toe brengen. Omdat de fiets voor de vrouw ‘onafhankelijk’ vervoer van de man betekent, is het aannemelijk dat, in verband met toenemende emancipatie, mede hierdoor de vraag naar fietsgebruik onder Marokkaanse vrouwen zal toenemen.

Ook de hoge kosten van het autogebruik zijn voor veel respondenten een reden om met de fiets te gaan. Een Marokkaanse atleet (40 jaar) beschrijft dit als volgt:

“Ik had wel een auto, maar ik heb hem verkocht. Ik had een auto gekocht om naar Marokko te gaan, maar toen ik terug kwam vond ik hem te duur. En bovendien is de wachttijd voor een parkeervergunning hier in de buurt ontzettend lang.”

Voor veel van de geïnterviewde Marokkanen zijn de maatregelen die de gemeente heeft genomen om het autogebruik terug te dringen, een reden om de auto weg te doen of een keertje te laten staan. Het betreft hier maatregelen zoals de stijgende parkeerkosten en schaarste aan parkeerruimte. Een Marokkaanse kapper (37 jaar) beschrijft dit als volgt:

“Als je met de fiets gaat, dan hoef je geen extra parkeergeld voor de auto te betalen en je hoeft geen tijd te besteden aan het zoeken naar een parkeerplaats voor de auto.”

Een Marokkaanse maatschappelijk werker beschrijft de voordelen van de fiets ten opzichte van de auto als volgt:

“Ik heb een auto, maar ik gebruik hem nauwelijks. Een keer per week ga ik met mijn vrouw winkelen in Amstelveen of Amsterdam Noord en dan gaan we met de auto. Of we gaan ergens anders heen waar het parkeren nog gratis is! Naar het centrum ga ik op de fiets; dat is het goedkoopste en sneller. Op de fiets ben je er in tien minuten en met de auto zou je minstens 10 euro kwijt zijn aan parkeergeld. Het is tijdverlies en het is duurder wanneer je met de auto gaat in plaats van met de fiets.”

Een groot deel van de Marokkanen bevindt zich in een achterstands positie en 40 % van de Marokkanen heeft geen betaalde baan, waardoor zij zich vaak geen auto kunnen veroorloven. Het is aannemelijk dat wanneer Marokkanen er in de toekomst economisch op vooruit gaan, het autobezit en –gebruik zal stijgen (Van Boggelen & Harms, 2006: 3). De coördinator van het fietsbeleid in Amsterdam voegt daaraan toe dat:

“een auto relatief meer statusverhogend is voor lagere inkomensgroepen, dan voor hoge inkomensgroepen.”

Mede hierdoor wordt duidelijk dat onder Marokkanen de auto zowel voor de lage inkomensgroepen als de hogere inkomensgroepen belangrijk is als statussymbool.

Een Marokkaanse docente Nederlandse taal beschrijft de status van de auto als volgt:

“Mijn zus heeft een auto en zij moet mijn vader vaak met de auto naar de moskee brengen. Hij zegt dat hij gezichtsverlies zou leiden wanneer hij op de fiets naar de moskee zou gaan terwijl zijn dochter een auto heeft.”

De meeste scholieren geven aan dat zij geen beschikking hebben over een auto, maar dat wel graag zouden willen. Zij noemen dan vooral het comfort van de auto ten opzichte van de fiets als voordeel, zoals dat je niet nat wordt in de auto, je muziek kan luisteren en de verwarming aan kan zetten wanneer het koud is. Maar ook de status van de auto is voor Marokkaanse jongeren belangrijk:

“Het komt bijvoorbeeld een beetje fatsoenlijker over bij je werkgever wanneer je met de auto komt.”

De auto is voor Marokkanen duidelijk belangrijk als statussymbool, maar is nauwelijks een verklarende factor voor het lage fietsgebruik. Het rijbewijs en autobezit onder Marokkanen ligt namelijk laag en indien men een auto heeft wordt deze weinig gebruikt.

6.12 Marokkaanse ouderen en fietsgebruik

Marokkaanse ouderen zijn minder uithuizig zijn dan de tweede en derde generatie Marokkanen (Harms, 2006: 33). Daardoor zal het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag onder de eerste generatie Marokkanen in ieder geval lager liggen dan bij de jongere generatie Marokkanen.

Echter een belangrijker verklaring voor het lage fietsgebruik onder de eerste generatie Marokkanen is dat zij in Marokko zijn opgegroeid en in de meeste gevallen nooit hebben leren fietsen. Een student geeft aan dat het ook niet bij ouderen past om nog te gaan fietsen:

“Ze zien fietsen als iets van de jeugd en dat past niet bij ouderen die respect moet afdwingen in de Marokkaanse gemeenschap.”

Tevens geeft hij aan dat wanneer ze nog nooit gefietst hebben, het bij ouderen een te grote stap is om nog te leren fietsen op latere leeftijd. Hetgeen wordt beaamd door de beleidsmakers, die aangeven dat het op latere leeftijd moeilijk is om nog te leren fietsen. De coördinator van het fietsbeleid in Amsterdam zegt hierover het volgende:

“Je moet het jong leren, want dan is je evenwichtsorgaan nog soepel. Net als bij schaatsen.”

De Marokkaanse ouderen fietsen dus weinig en zullen in de toekomst waarschijnlijk ook niet meer gaan fietsen. De hoofdreden hiervoor is dat ze het nooit geleerd hebben, omdat er in Marokko destijds nauwelijks gefietst werd. Dit onderzoek is echter gericht op de categorie Marokkanen onder wie het fietsgebruik wel gestimuleerd zou kunnen worden en daar vallen de oudere Marokkanen niet onder.

6.13 Financiën

Tijdens de gesprekken over fietsgebruik hebben de meeste Marokkaanse respondenten het ook over de kosten die een fiets met zich meebrengt. Enerzijds geven zij aan dat een fiets zo handig is omdat het gebruik ervan vrijwel gratis is, maar anderzijds geven sommigen aan dat een fiets voor hen of voor andere Marokkanen te duur is.

Als voordeel van de fiets ten opzichte van andere vervoersmiddelen noemen alle respondenten dat het gebruik van de fiets gratis is en dat vooral de kosten voor de auto erg hoog zijn. Maatregelen tegen het

gebruik van de auto lijken veel invloed te hebben op het autogebruik onder Marokkanen. Ze klagen over de hoge parkeerkosten en de schaarste aan parkeerplaatsen in de binnenstad. Maar ook de kosten voor benzine en verzekeringen voor de auto vinden veel Marokkanen te hoog. Een Marokkaanse arbeidsconsulent (50 jaar) zegt het volgende:

“Met de komst van de euro zie je ook dat Marokkanen niet de auto nemen, maar een ander vervoersmiddel kiezen, bijvoorbeeld het openbaar vervoer of misschien de fiets.”

Ook de meeste scholieren en de twee religieuze jongeren vinden het een voordeel dat fietsen een relatief goedkoop vervoersmiddel is. Een scholier zegt hierover:

“Het is toch geldverspilling om met het openbaar vervoer of de auto te gaan wanneer dat niet nodig is!”

Daar staat tegenover dat de *aanschaf* van een fiets wel als financiële belemmering wordt gezien. Het lijkt erop dat dit vooral geldt voor de Marokkanen die zelf (nog) geen geld verdienen, zoals de scholieren en de huisvrouwen. Een cursiste van de fietsles in Amsterdam Noord (35 jaar) zegt hierover:

“In Marokko is een fiets niet zo duur, maar in Nederland zijn de fietsen wel behoorlijk duur. Voor 85 euro kan je een tweedehands fiets kopen, dat is veel geld.”

En sommige scholieren geven aan dat ze geen fiets hebben, omdat ze die niet kunnen betalen. Een scholiere zegt daarover het volgende:

“Je hebt een fiets nodig van goede kwaliteit, maar mijn vader wil geen fiets voor me kopen.”

Sommigen Marokkanen geven aan dat de kwaliteit van de fietsen in Marokko te wensen overlaat en dat een fiets daar bijvoorbeeld geen remmen heeft, maar dat wanneer men in Nederland een fiets aanschaft, deze wel van goede kwaliteit moet zijn.

Het repareren van de fiets, wanneer die kapot gaat, lijkt niet iets vanzelfsprekends voor de Marokkaanse respondenten. Een student (26 jaar) beschrijft dit mooi in het volgende fragment:

“Ze willen graag een goede fiets, die niet elk moment stuk gaat. Als hun fiets eenmaal stuk is, zullen ze die niet zo snel naar de fietsenmaker brengen of zelf repareren. Het zou kunnen dat financiën een rol spelen, omdat veel Marokkanen het financieel niet goed hebben en vervolgens niet ineens 200-300 euro aan een fiets uit willen geven. Dan kopen ze liever een paar mooie schoenen dan een fiets.”

Blijkbaar vormt enerzijds de aanschaf van een fiets voor sommige Marokkanen een financiële belemmering. Anderzijds is voor hen het feit dat het gebruiken van een fiets verder grotendeels gratis is, een voordeel van de fiets is.

Het lijkt erop dat het gebruik van de fiets, inclusief de aanschaf van een fiets, vooral goedkoop moet zijn. De fiets lijkt voor de meeste Marokkanen geen vervoersmiddel te zijn waar men financieel in investeert. Uit onderzoek bleek dat Marokkanen per huishouden jaarlijks relatief meer besteden aan verkeer en vervoer dan autochtone Nederlanders. Dit valt echter te verklaren uit het feit dat zij meer uitgeven aan het openbaar vervoer dan autochtone Nederlanders en niet aan fietsgebruik (Anoniem 1, 1994).

6.14 Overige redenen

In deze paragraaf komen een aantal minder prominente redenen aan de orde die door Marokkanen genoemd werden. Het gaat om redenen die slechts door enkele respondenten genoemd werden en waarschijnlijk dus niet voor alle Marokkanen een even grote rol spelen. Het is echter interessant om deze redenen toch even kort te bespreken, aangezien het daardoor duidelijk wordt welke redenen waarschijnlijk minder belangrijk zijn als verklarende factor voor het fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam.

6.14.1 Fiets bezit

Een aantal beleidsmakers denkt dat het niet bezitten van een fiets ook een reden is voor het lage fietsgebruik onder Marokkanen. In hoofdstuk vier kwam al naar voren dat het fietsbezit onder Marokkanen in Amsterdam 40% lager is dan onder autochtone Nederlanders.

Bijna alle respondenten die geïnterviewd werden gaven echter aan wel een fiets te bezitten. Alleen sommige cursistes van de fietsles hadden nog geen fiets, maar waren wel van plan om een fiets aan te gaan schaffen. Een uitzondering waren de scholieren van het lager beroeps onderwijs, waarvan velen aangaven geen fiets te hebben.

6.14.2 Fietsen als vrijetijdsbesteding

Door sommige Marokkanen wordt de fiets niet als dagelijks vervoersmiddel gebruikt, maar wel om, met vrienden of met het hele gezin, bij mooi weer een fietstochtje te gaan maken. Een student (26 jaar) beschrijft dit als volgt:

“Ik weet nog dat toen ik jong was en nog thuis woonde, dat ik dan altijd fietstochtjes ging maken met mijn broertje en zusje. Dan gingen we in Amsterdam Noord fietsen, daar heb je platteland en het is gemakkelijk bereikbaar. Dan gingen we daar een uurtje fietsen. Dat was heel leuk.”

Een van de scholieren – maar hij is ook de enige - geeft aan dat hij gewoon een beetje rond gaat fietsen door de buurt:

“Gewoon rustig hosselen, fietsen, een beetje hier kijken, een beetje daar kijken...”

6.14.3 Meisjes versieren op de fiets

De scholieren zijn de enige respondenten geweest die aankaartten dat het voor hen van belang is dat je op de fiets iemand zou kunnen versieren. Dit is natuurlijk een onderwerp dat voor de leeftijdsgroep 16-20 jaar een belangrijke rol speelt. Een scholiere (17 jaar) beschrijft het volgende voorval:

“Laatst was er jongen –een mooie Marokkaan- die probeerde mijn vriendin te versieren terwijl hij op de fiets zat. Dat is toch een schande! Belachelijk! Hoe durft hij! Natuurlijk ging ze niet tegen hem praten! Je gaat toch geen meisjes proberen te versieren terwijl je fietst?”

Maar een van haar mannelijke klasgenoten zegt over hem en zijn vrienden:

“Wij gaan wel chickies hosselen op de fiets!” (Oftewel: meisjes versieren op de fiets.)

Soms spelen bij jongeren bepaalde factoren een rol, waar je als beleidsmaker niet zo snel aan zou denken, zoals de mogelijkheid van iemand versieren op de fiets.

6.14.4 De fiets als boodschappenkarretje en vervoer voor de kinderen

Bijna alle respondenten die wel eens gebruik maken van een fiets geven aan dat zij de fiets handig vinden om boodschappen mee te doen. Ten eerste is men dan sneller bij de supermarkt en kan eventueel nog een andere bestemming bezocht worden, ten tweede kan men de boodschappentassen dan aan het stuur hangen of in fietstassen vervoeren.

Verder geven vooral de fietscursistes aan dat zij graag willen leren fietsen om de kinderen met de fiets naar school te kunnen brengen. Een cursiste (35 jaar) beschrijft dit in het volgende fragment:

“Een fiets is handig en gemakkelijk; om boodschappen te doen, om de kinderen van school te halen, dat duurt maar vijf minuutjes. En als je een afspraak hebt dan hoef je niet op de tram te wachten.”

Een andere cursiste zegt hierover:

“De school van mijn kinderen is vlakbij, dus ik hoefde de kinderen nooit met de fiets te brengen. Maar als mijn kinderen naar het zwembad of het park willen, dan is het handiger om op de fiets te gaan. Mijn kinderen kunnen namelijk wel fietsen.”

6.14.5 Gezondheid

Vanuit de gezondheidszorg zijn er veel voorstanders te vinden voor het stimuleren van fietsgebruik onder allochtonen, omdat veel allochtone jongeren, maar ook ouderen, last hebben van overgewicht. Fietsen is wat dat betreft een goede optie voor een dagelijkse portie lichaamsbeweging. Een aantal van de geïnterviewde beleidsmakers geeft aan dat dit voor hen een belangrijke reden is voor het stimuleren van fietsgebruik onder deze bevolkingsgroep.

Een aantal van de geïnterviewde Marokkanen geeft aan dat zij door hun huisarts of fysiotherapeut zijn geadviseerd om te gaan fietsen. Een Marokkaanse respondent beschrijft dit als volgt:

“Ik denk dat de Marokkaanse vrouwen door de arts worden geadviseerd om veel te bewegen. Ze zijn vaak veel thuis en zitten dan de hele dag. Daar gaat hun cholesterol van omhoog. Daarom krijgen ze het advies van de huisarts om te gaan fietsen.”

Verder geven vooral de scholieren en de cursistes van de fietsles aan dat een voordeel van fietsen is dat het gezond is, een sportieve bezigheid, goed voor je conditie, etc. etc. Sommige respondenten noemen fietsen een sport en twee respondenten geven aan amateur wielrenner te zijn geweest.

6.14.6 Fietsen als milieuvriendelijk alternatief

Een aantal beleidsmakers geeft aan dat zij denken dat het milieu, bij de keuzeoverweging om al dan niet op de fiets te gaan, geen rol speelt voor een Marokkaan. Een van de geïnterviewde beleidsmakers beschrijft dit als volgt:

“Men moet niet uitgaan van het automatisme: ‘Ga toch fietsen, want dat is beter voor het milieu!’ Het milieu speelt vandaag de dag al voor heel weinig autochtone Nederlanders een rol, laat staan voor allochtonen. Voor allochtonen gaat dat helemaal niet op; die zullen vanwege het milieu hun auto niet zo gemakkelijk laten staan.”

Sommige geïnterviewden Marokkanen geven echter aan dat het milieu voor hen wel een rol speelt bij hun keuze om met de fiets te gaan. Een Marokkaanse arbeidsconsulent beschrijft dit als volgt:

“Ik vind het niet zo prettig om hier een auto te gebruiken vanwege het milieu. Moet je kijken hoeveel auto’s er in Amsterdam zijn! Die auto’s veroorzaken stress, geluidsoverlast en produceren teveel uitlaatgassen! Voorlichting over het milieu is een manier om mensen te stimuleren die auto gewoon weg te doen. Of je koopt gewoon een ‘goede’ auto als dat nodig is. Het stadsdeel moet milieuvoorlichting geven: ‘Weg die auto! Pak de fiets!’ Je ziet dat steeds meer mensen milieubewust worden.”

6.14.7 Verkeersveiligheid

Een aantal beleidsmakers gaf aan dat zij dachten dat verkeersveiligheid voor Marokkanen een grote rol speelt bij de overweging om al dan niet op de fiets te gaan. Hoewel verkeersveiligheid niet een heel belangrijk aandachtspunt was in dit onderzoek, zijn er ook nauwelijks Marokkaanse respondenten geweest die dit onderwerp zelf ter sprake hebben gebracht. Slechts een aantal geïnterviewden hadden het over de onveiligheid van het verkeer in Amsterdam, maar dat was voornamelijk in de vorm van ouderlijke bezorgdheid over de deelname van hun kinderen in het verkeer. Een student (26 jaar) beschrijft de bezorgdheid van zijn oma:

“Heel veel ouders vinden het toch eng als hun kind gaat fietsen en willen liever dat ze gaan lopen of met het openbaar vervoer. Ik weet nog dat mijn oma zei; ‘Dat moet je niet doen, je moet niet met de fiets de straat op gaan, dat is veel te gevaarlijk.’ Ze zijn bang dat je met de fiets een ongeluk krijgt.”

Daarentegen geven sommige Marokkanen aan dat de verkeerssituatie voor fietsers in Nederland veel beter geregeld is dan in Marokko. Zo zegt een Marokkaanse arbeidsconsulent hierover het volgende:

“Sommige Marokkanen zijn bang voor de chaos van de stad. Trams, bussen, drukte...dan zijn ze ook voorzichtig. In Nederland heb je een apart fietspad voor fietsers, dat vind ik wel prettig, want dat hebben we in Marokko niet.”

Verder is er geen enkele Marokkaanse respondent geweest die heeft aangegeven dat de fietsinfrastructuur en –voorzieningen in Amsterdam een rol speelden bij zijn of haar keuzeoverweging om te gaan fietsen. Blijkbaar is de fietsinfrastructuur op dit moment voor Marokkanen geen bewuste factor om wel of niet te gaan fietsen.

6.14.8 Stallingmogelijkheden voor de fiets en fietsendiefstal

Twee respondenten gaven aan dat de hoge kans op fietsdiefstal en vandalisme een nadeel is van het gebruik van een fiets in Amsterdam. Ook gaven zij aan niet te weten waar zij hun fiets het beste konden stallen in verband met diefstal. Een scholiere (19 jaar) beschrijft de problematiek rondom de stallingmogelijkheden voor de fiets als volgt:

“Ik geen zin heb om mijn fiets helemaal uit de box te halen en daar weer terug te zetten.”

Anderzijds werd vaak als voordeel van de fiets genoemd dat men een fiets juist overal kan stallen in vergelijking tot de beperkte parkeermogelijkheden voor de auto.

6.14.9 Controles op fietsen zonder licht

Sinds enige tijd voert Amsterdam strengere politiecontroles uit op het fietsen zonder fietsverlichting; de boete hiervoor bedraagt 35-50 €. Een aantal respondenten geeft aan dat dit voor hen een belemmering is om te gaan fietsen.

6.15 Tot slot

In bovenstaande paragrafen is beschreven welke factoren en motieven bij Marokkanen een rol spelen om al dan niet op de fiets te stappen. In het volgende hoofdstuk zal worden beschreven of deze factoren aanleiding geven voor het maken van fietsbeleid specifiek gericht op deze doelgroep.

7. Specifiek beleid

In dit hoofdstuk komt het tweede deel van de gestelde onderzoeksvraag aan de orde, namelijk of de factoren die het fietsgebruik onder Marokkanen beïnvloeden dusdanig verschillen van de factoren die het fietsgebruik onder andere inwoners van Amsterdam beïnvloeden dat er reden is voor het maken van specifiek fietsbeleid gericht op Marokkanen.

7.1 Positieve redenen om te gaan fietsen

Wat zijn voor autochtone Nederlanders redenen om de fiets te pakken? In de Beleidswijzer Fietsverkeer wordt beschreven dat uit verscheidene onderzoeken blijkt dat: “Nederlandse burgers, als ze voor de fiets kiezen, dat grotendeels doen om positieve redenen. Zij vinden fietsen normaal, praktisch, snel, gezond, goed voor het milieu, leuk en kostenbesparend” (Hartog, 2005: 54). Verdere voordelen van de fiets ten opzichte van andere vervoersmiddelen zijn het niet hebben van parkeerproblemen (zoals dat wel vaak het geval is met de auto) en het onafhankelijk zijn van dienstregelingen van het openbaar vervoer.

Deze voordelen van het gebruik van een fiets werden ook door de Marokkaanse respondenten genoemd als reden om een fiets te gebruiken. Daarbij werd echter nog een argument genoemd dat door autochtone Nederlanders tegenwoordig meestal niet meer genoemd wordt en dat is het feit dat de fiets voor vrouwen een mogelijkheid biedt tot onafhankelijk vervoer. Zij zijn bij het gebruik van een fiets niet afhankelijk van anderen, zoals van hun man en kunnen sneller een grotere afstand afleggen dan lopend. De fiets draagt op die manier bij aan hun emancipatie.

Verder gaven de Marokkaanse vrouwen dezelfde redenen aan om een fiets te gebruiken als de meeste Nederlandse vrouwen, namelijk dat de fiets handig is om een combinatie van ritten te maken, om bijvoorbeeld de kinderen naar school te brengen, boodschappen te doen en een vriendin te bezoeken. Bij het boodschappen doen wordt de mogelijkheid van de tassen aan het stuur van de fiets hangen genoemd als voordeel vergeleken met het boodschappen doen met het openbaar vervoer.

De redenen om juist wel op de fiets te gaan komen voor autochtone Nederlanders en Marokkanen dus ongeveer overeen.

7.2 Redenen om geen fiets te bezitten

Wanneer men echter naar de nadelen van het fietsen vraagt, dan verschillen de redenen voor allochtone en autochtone Nederlanders op een aantal punten.

Uit het onderzoek dat door de gemeente Amsterdam gehouden werd bleek dat de belangrijkste redenen die autochtone Nederlanders noemden om geen fiets hebben, de volgende zijn:

- Geen fiets nodig.
- De gezondheid laat het niet toe.
- Het verkeer is te onveilig.
- Het diefstal gevaar is te groot.
- Ik houd niet van fietsen.

Uit het Amsterdamse onderzoek bleken allochtonen de volgende redenen te noemen voor het niet hebben van een fiets:

- Geen fiets nodig.
- Ik houd niet van fietsen.
- De fiets biedt geen comfort.
- Het verkeer is te onveilig.
- Het diefstal gevaar is te groot.

De redenen voor allochtone en autochtone Nederlanders om geen fiets te hebben verschillen dus van elkaar, aangezien allochtonen vaker aangeven niet van fietsen te houden en dat de fiets geen comfort biedt, terwijl voor autochtone Nederlanders hun gezondheid en de verkeersveiligheid een grotere rol speelt (Wiel et al, 2003: 28). Deze verschillen geven op zich al aanleiding tot het besteden van specifieke aandacht aan allochtonen binnen gemeentelijk fietsbeleid.

7.3 Verschillen in motieven voor fietsgebruik

Er blijken duidelijke verschillen aanwijsbaar tussen de motieven die autochtone Nederlanders noemen en de motieven die Marokkanen in Amsterdam noemen voor het al dan niet gebruiken van een fiets.

De belangrijkste redenen waarom Marokkanen niet gaan fietsen gelden niet voor autochtone Nederlanders. Zo is fietsen geen onderdeel van de Marokkaanse cultuur, terwijl het wel een belangrijk onderdeel van de Nederlandse cultuur is. Veel Marokkanen beschikken niet over de benodigde fietsvaardigheden om op een fiets aan het verkeer deel te nemen, terwijl het overgrote deel van de Nederlanders prima kan fietsen. In tegenstelling tot het negatieve imago dat veel Marokkanen aan de fiets toekennen, is de fiets een normaal geaccepteerd vervoersmiddel in de Nederlandse samenleving en heeft het gebruik van bepaalde dure fietsen zelfs enig aanzien. Veel Marokkaanse vrouwen dragen lange rokken en sommige Marokkaanse mannen een djellaba en geven aan dat ze hiervan hinder ondervinden tijdens het fietsen. De meeste autochtone Nederlanders zijn echter niet aan heel strikte kledingvoorschriften gebonden. Bij Marokkanen zien we dat slechts enkele geëmancipeerde Marokkaanse vrouwen op de fiets stappen. In tegenstelling tot de Nederlandse vrouw, die de afgelopen eeuw dusdanig geëmancipeerd is, dat het fietsgebruik onder vrouwen in Nederland een volkomen geaccepteerd verschijnsel is. Wellicht met uitzondering van enkele zeer religieuze gemeentes. Tot slot noemden veel Marokkaanse respondenten de aanschaf van een fiets een financiële belemmering, terwijl de meeste autochtone Nederlanders de aanschaf van een fiets niet beschouwen als een financiële belemmering of in ieder geval wordt dit door hen niet genoemd als reden om geen fiets te bezitten. De grootte van de Marokkaanse gezinnen en het feit dat veel Marokkanen in een achterstandspositie zitten zorgt er waarschijnlijk voor dat zij de aanschaf van een fiets (voor ieder gezinslid) wel als een financiële belemmering beschouwen. Verder is het aannemelijk dat de woonlocatie ook een rol speelt bij de mate van fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam. In hoofdstuk vier werd namelijk al aangegeven dat de hoogste percentages Marokkanen zich aan de stadtrand bevinden, waardoor voor veel Marokkanen de afstand naar werk- en winkelgebieden groter is, dan voor bewoners van de centrale stadsdelen.

Doordat fietsen geen onderdeel is van de Marokkaanse cultuur, zoals fietsen wel een onderdeel is van de Nederlandse cultuur, zijn er voor Marokkanen dus allerlei redenen om niet te gaan fietsen. Zo is het voor autochtone Nederlanders natuurlijk ook een nadeel van fietsen dat je nat wordt als het regent, maar ondanks dat ziet men wel Nederlanders fietsen met slecht weer. Terwijl de meeste Marokkaanse respondenten aangaven dat het Nederlandse weer niet geschikt is om te fietsen. Er zijn waarschijnlijk ook

maar weinig autochtone Nederlanders trots op het oude barrel waarop ze rondfietsen, maar toch heeft fietsen voor hen geen negatief imago, in tegen stelling tot de Marokkanen die aangeven dat het negatieve imago van de fiets een reden is om niet te gaan fietsen. Ook worden autochtone Nederlanders wel eens vies van het fietsen of raken bezweet, maar nog steeds is dat voor hen geen reden om niet op de fiets te gaan. Dat komt doordat de fiets als dagelijks vervoersmiddel onder autochtone Nederlanders als heel gewoon wordt beschouwd en het gebruik maken van de fiets vaak een kwestie van gewoontegedrag is geworden. Voor de meeste Marokkanen is dit niet het geval, zij reizen eerder met het openbaar vervoer of te voet. Dit routine gedrag wordt slechts doorbroken wanneer er een concrete aanleiding is om van een fiets gebruik te maken. Zo gaven de cursistes van de fietsles aan dat zij graag wilden kunnen fietsen om de kinderen met de fiets naar school te brengen en boodschappen te doen. Ook fietsen sommige Marokkanen vanwege hun gezondheid op advies van hun huisarts.

Slechts een aantal redenen die voor allochtone Nederlanders een rol spelen komt *wel* overeen met de redenen die voor autochtone Nederlanders een rol spelen, zoals; de weersomstandigheden, de afstand naar de bestemming en het feit dat de auto voor velen een statusverhogend vervoersmiddel is. Het merendeel van de redenen voor Marokkanen om niet te gaan fietsen, gaat echter niet op voor autochtone Nederlanders.

7.4 Argumenten voor specifiek fietsbeleid

Uit recent onderzoek is gebleken dat veel beleidsmakers zich wel realiseren dat zij het fietsgebruik in hun gemeente zouden kunnen stimuleren door het fietsgebruik onder allochtonen te stimuleren. Toch zijn er nauwelijks gemeentes waar het fietsbeleid inspeelt op het stimuleren van fietsgebruik onder allochtonen. Waarschijnlijk ontbreekt bij beleidsmakers de kennis voor het maken van fietsbeleid specifiek gericht op allochtonen.¹⁴

Uit onderzoek van Fietsberaad bleek dat bij een hoge kwaliteit van fietsvoorzieningen in een gemeente het fietsgebruik onder allochtonen relatief hoger is, maar dat het fietsgebruik onder allochtonen dan nog steeds 57% lager is dan onder autochtonen. Ten tweede bleek dat wanneer de concurrentiepositie van de fiets in een gemeente ten opzichte van de auto *en* het openbaar vervoer sterk is, dat dan het fietsgebruik onder allochtonen relatief hoger ligt, maar nog steeds lager dan onder autochtone Nederlanders. En ten derde bleek dat in gemeentes waar het aantal fietsverplaatsingen ten opzichte van alle verplaatsingen korter dan 7,5 km hoog is, het fietsgebruik onder allochtonen ook relatief hoger is, maar dat nog steeds het fietsgebruik onder allochtonen lager is dan onder autochtonen (Van Boggelen & Harms, 2006: 12).

Hieruit blijkt dat wanneer men het fietsgebruik onder allochtonen wil verhogen, het noodzakelijk is om naast het algemene fietsbeleid ook specifieke maatregelen te nemen die het fietsgebruik onder deze doelgroep stimuleert.

De factoren die het fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam beïnvloeden geven aanleiding tot specifieke maatregelen voor deze bevolkingsgroep, aangezien ze afwijken van de factoren die voor autochtone Nederlanders een rol spelen. De redenen zijn heel specifiek voor deze bevolkingsgroep en gaan niet op voor autochtone Nederlanders. Indien men het fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam wil stimuleren zal men aandacht moeten besteden aan deze factoren die het fietsgebruik onder Marokkanen belemmeren. Men zou onder andere kunnen denken aan fietslessen en verkeerseducatie op de basisschool, gesubsidieerde fietsles voor volwassenen of het voeren van fietspromotie campagnes. Aan de

¹⁴ Informele teamanalyse Fietsberaad/ Goudappel en Coffeng (11-12-2006)

verschillende mogelijkheden van specifiek fietsbeleid wordt in de aanbevelingen uitgebreid aandacht besteed.

7.5 Argumenten voor specifiek minderhedenbeleid

De vraag is of er daadwerkelijk behoefte is aan specifiek fietsbeleid voor Marokkanen (of allochtonen in het algemeen) of dat er behoefte is aan specifiek minderhedenbeleid.

Aangezien in hoofdstuk zes bleek dat de meningen over fietsgebruik onder hoog opgeleide Marokkanen en onder geëmancipeerde Marokkanen verschilden van de meningen van de lager opgeleide Marokkanen en van meer conservatieve Marokkanen, zou men kunnen aannemen dat wanneer Marokkanen meer geëmancipeerd of hoger opgeleid zijn, zij een ander verplaatsingsgedrag gaan vertonen. Dit is zeker het geval, maar het is onduidelijk in welke mate achtergrond kenmerken, zoals mate van emancipatie en opleidingsniveau een rol spelen als verklarende factor voor het fietsgebruik onder Marokkanen.

Het is de vraag of deze achtergrond kenmerken als verklarende factor voor de mate van fietsgebruik onder Marokkanen dezelfde mate van samenhang vertonen als bij autochtone Nederlanders. Uit het onderzoek van Fietsberaad bleek dat: “ook wanneer gecorrigeerd wordt voor achtergrondkenmerken blijft het fietsgebruik onder allochtonen aanzienlijk lager dan dat van autochtonen in vergelijkbare omstandigheden” (Van Boggelen & Harms, 2006: 11). Het blijkt dat achtergrond kenmerken zowel bij allochtonen als bij autochtonen een verklarende factor zijn voor de mate van fietsgebruik, maar dat er onder allochtonen ook nog andere redenen zijn die de mate van fietsgebruik beïnvloeden, de belangrijkste daarvan is het ontbreken van een fietscultuur.

Wellicht dat het fietsgebruik onder Marokkanen stijgt wanneer in de toekomst hun opleidingsniveau verbetert, wanneer zij door middel van minderhedenbeleid beter geïntegreerd raken in de Nederlandse samenleving of wanneer zij subsidie krijgen op de aanschaf van een fiets. Het is echter onwaarschijnlijk dat alleen door middel van specifiek minderhedenbeleid de mate van fietsgebruik onder Marokkanen op een gelijk niveau zal komen met dat van autochtone Nederlanders. Ten eerste omdat het onrealistisch is om te denken dat het door middel van minderhedenbeleid *op korte termijn* mogelijk is om het opleidingsniveau onder Marokkanen te verbeteren én te zorgen dat zij beter geïntegreerd raken én een subsidie te verstrekken op de aanschaf van een fiets. Ten tweede is het onwaarschijnlijk, dat als Marokkanen al hoger opgeleid en beter geïntegreerd zijn in de toekomst, zij ook daadwerkelijk evenveel gaan fietsen als autochtone Nederlanders, aangezien een fietscultuur, zoals autochtone Nederlanders die kennen, binnen de Marokkaanse gemeenschap ontbreekt.

7.6 Fietsbeleid specifiek voor Marokkanen of voor allochtonen in het algemeen?

Uit de statistische data beschreven in hoofdstuk vier bleek dat het verplaatsingsgedrag en fietsgebruik onder Marokkanen, Turken, Surinamers en Antillianen enigszins verschilt. Opzienbarend is het hoge autogebruik onder Turken. Verder gebruiken Surinamers en Antillianen relatief vaker de fiets of het openbaar vervoer dan Turken en Marokkanen. Het is daarom raadzaam om binnen het fietsbeleid aandacht te besteden aan verschillende etnische minderheidsgroepen en er niet vanuit te gaan dat het verplaatsingsgedrag en fietsgebruik onder andere allochtonen exact hetzelfde patroon vertoont als dat van de Marokkanen.

Wanneer men kijkt naar de motieven voor het al dan niet gebruiken van een fiets, dan zijn verschillen in motieven tussen Turken & Marokkanen en Surinamers & Antillianen aannemelijk, vanwege cultuur verschillen. Zo zal kleding - bijvoorbeeld het dragen van lange rokken - bij Surinaamse & Antilliaanse vrouwen minder een rol spelen dan bij Turkse & Marokkaanse vrouwen.

Tevens is het opvallend dat goed geïntegreerde Surinamers & Antillianen wel een relatief hoger fietsgebruik kennen in tegenstelling tot goed geïntegreerde Marokkanen & Turken (Van Boggelen & Harms, 2006: 18). Blijkbaar vertoont deze laatste groep ondanks de mate van integratie een ander verplaatsingsgedrag dan Surinamers en Antillianen, wellicht doordat goed geïntegreerde Marokkanen vaak ook hoger opgeleid zijn en/of een hoger inkomen hebben en hun status willen uitdragen door (meer) auto te gaan rijden.

Overigens kunnen veel motieven van Marokkanen voor het al dan niet gebruiken van een fiets waarschijnlijk *wel* doorgetrokken worden naar andere etnische minderheidsgroepen. Het is goed mogelijk dat de volgende motieven niet alleen voor Marokkanen, maar ook voor Turken, Surinamers, Antillianen en andere allochtonen een reden zijn om niet te gaan fietsen:

- Fietsen behoort niet tot de cultuur/ traditie van deze groep, daardoor zijn ze het niet gewend om te fietsen.
- Men beschikt niet over de benodigde fietsvaardigheden om op een fiets aan het verkeer deel te nemen.
- Men vindt de Nederlandse weersomstandigheden niet geschikt om te fietsen.
- De fiets heeft een negatief imago/ lage status en is niet helemaal sociaal geaccepteerd binnen deze etnische groep.
- Men vindt de afstand te groot om te gaan fietsen.
- Allochtonen maken veel gebruik van het openbaar vervoer/ Ze gaan liever met het openbaar vervoer dan op de fiets.
- De auto geeft meer status en zal daarom eerder gebruikt worden wanneer dat mogelijk is.
- Men heeft geen fiets./ De aanschaf van een fiets is voor sommigen een financiële belemmering.

Een aantal van deze motieven gaat niet alleen op voor allochtone Nederlanders, maar ook voor autochtone Nederlanders. Zie paragraaf 7.4. De voorkeur voor gebruik van openbaar vervoer, het niet beschikken over een fiets of fietsvaardigheden, het ontbreken van een fietscultuur en de matige sociale acceptatie van de fiets als dagelijks vervoersmiddel binnen de eigen etnische groep, zijn echter redenen die voornamelijk voor allochtonen gelden en meestal niet voor autochtone Nederlanders.

7.7 Tot slot

In dit hoofdstuk bleek dat naast de overeenkomstige redenen voor Marokkanen en autochtone Nederlanders om al dan niet een fiets te bezitten en te gebruiken, er ook een aantal specifieke redenen zijn waarom Marokkanen in Amsterdam zo weinig fietsen, die niet voor autochtone Nederlanders opgaan. Er werd aangetoond dat wanneer men het fietsgebruik onder Marokkanen effectief wil stimuleren, er specifieke maatregelen voor deze doelgroep zullen moeten worden genomen.

8. Conclusie

De aanleiding voor dit onderzoek was een recentelijk onderzoek waaruit bleek dat het percentage allochtonen de belangrijkste verklarende factor is voor de mate van fietsgebruik in een gemeente. Er werd in het bijzonder een negatieve samenhang geconstateerd tussen de mate van fietsgebruik en het percentage moslims. Uit onderzoek van de gemeente Amsterdam dat in 2003 werd verricht bleek dan ook dat onder Marokkanen (en Turken) in de hoofdstad het fietsgebruik – en bezit lager was dan onder andere allochtone groeperingen. Slechts de helft van de Marokkanen heeft een fiets en wanneer Marokkanen wel een fiets hebben, gebruiken ze deze aanzienlijk minder vaak dan autochtone Nederlanders. Waarom fietsen Marokkanen minder dan andere inwoners van Amsterdam? En is er reden om in het gemeentelijke fietsbeleid specifieke aandacht te besteden aan bepaalde allochtone groepen, zoals Marokkanen?

Uit deze probleemstelling rees de volgende onderzoeksvraagstelling:

Verschillen de sociaal-culturele factoren die het fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam beïnvloeden dusdanig van de factoren die het fietsgebruik onder andere inwoners van Amsterdam beïnvloeden, dat er reden is voor deze gemeente om fietsbeleid te maken specifiek gericht op Marokkanen?

8.1 Verklarende factoren voor fietsgebruik

De redenen die het lage fietsgebruik onder Marokkanen zouden kunnen verklaren worden hieronder nog één maal genoemd; te beginnen met de redenen die het meest prominent naar voren kwamen en eindigend met redenen die een minder grote rol leken te spelen. Deze volgorde is echter een indicatie en geen statisch gegeven. De factoren zijn gecategoriseerd aan de hand van het theoretische model voor fietsgebruik in figuur 1.6, hoofdstuk 2.

8.1.1 Sociaal-culturele factoren

Op de eerste plaats blijken de sociaal-culturele factoren traditie en afkomst een rol te spelen bij het lage fietsgebruik onder Marokkanen. De Marokkaanse afkomst en het ontbreken van de traditie om te fietsen hebben vervolgens weer (een negatieve) invloed op verschillende andere sociaal-culturele factoren, zoals het imago van de fiets en de sociale acceptatie van de fiets binnen de Marokkaanse gemeenschap. Het ontbreken van een fietscultuur heeft ook weer invloed op de fietsvaardigheden en de comfort- en gemakseisen die aan het fietsen gesteld worden. Veel Marokkanen beschikken niet over de benodigde fietsvaardigheden om aan het verkeer deel te nemen en vinden het comfort van de fiets maar gering. Ze geven aan dat ze fietsen vermoeiend vinden en bang zijn dat hun kleding vies wordt of dat ze bezweet raken van het fietsen.

Marokkanen hebben een voorkeur om met het openbaar vervoer of de auto te reizen of lopend naar hun bestemming te gaan. Samen met de hoge status die veel Marokkanen aan autogebruik toekennen, heeft deze voorkeur een negatieve invloed op de mate van fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam.

De Islam lijkt geen directe rol te spelen bij de mate van fietsgebruik, aangezien nergens in de Koran staat dat moslims niet mogen fietsen. Het is echter waarschijnlijk dat de Islam wel van invloed is op de rol/positie van de vrouw en op het soort kleding dat veel Marokkanen dragen. Sommige Marokkanen beschouwen het als ongepast voor een Marokkaanse vrouw om te gaan fietsen en veel Marokkaanse vrouwen schamen zich een beetje om te fietsen. Ook willen de djellaba's en lange rokken nog wel eens een belemmering vormen voor het fietsen. Indirect heeft de Islam dus wel enige invloed op de mate van fietsgebruik.

Monetaire kosten spelen ook een rol voor de mate van fietsgebruik, in de zin van dat veel Marokkanen de fiets niet beschouwen als een vervoersmiddel waar men financieel in investeert. Dat het gebruik van een fiets nagenoeg kosteloos is, is een belangrijk voordeel van de fiets ten opzichte van andere vervoersmiddelen en de aanschaf van een fiets vormt vaak een financiële belemmering. Veel Marokkanen hebben geen fiets, omdat ze niet fietsen, maar als ze geen fiets hebben, dan kunnen ze natuurlijk ook niet gaan fietsen.

8.1.2 Achtergrond kenmerken/ individuele kenmerken

Verder is het aannemelijk dat achtergrond kenmerken van een individu een rol spelen bij de mate van fietsgebruik, waarbij men moet denken aan de verschillen in sociale klasse, opleiding, leeftijd, sekse, beroep en inkomen. Deze achtergrond kenmerken hebben invloed op het fietsbezit/ autobezit, de mate van activiteit en het milieubewustzijn van een persoon en deze laatst genoemde factoren beïnvloeden op hun beurt de mate van fietsgebruik. Een aantal achtergrond kenmerken hebben ook weer invloed op het imago en op de sociale acceptatie van de fiets. Zo bestaan er dus allerlei onderlinge relaties tussen verschillende factoren, achtergrond kenmerken van een persoon en de mate van fietsgebruik. Van de achtergrond kenmerken zijn leeftijd en sekse twee belangrijke factoren die het fietsgebruik onder Marokkanen beïnvloeden, aangezien er grote verschillen zijn in de mate van fietsgebruik bij verschillende leeftijdscategorieën en tussen beide seksen, zoals het feit dat de meeste Marokkaanse ouderen helemaal niet kunnen fietsen en fietsen voor Marokkaanse vrouwen niet als heel gebruikelijk wordt beschouwd. Tijdens dit onderzoek werd echter hoofdzakelijk aandacht besteed aan de sociaal-culturele factoren en het was dan ook niet mogelijk om eenduidig vast te stellen wat voor samenhang er bestaat tussen bepaalde achtergrond kenmerken van Marokkanen en de mate van fietsgebruik. Dat achtergrond kenmerken onderlinge verschillen veroorzaken in de mate van fietsgebruik onder Marokkanen, is echter wel aannemelijk.

8.1.3 Kenmerken van de locatie

Verder bleken kenmerken van de locatie van invloed te zijn op het fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam. Hierbij gaat het dan om (hun perceptie van) de weersomstandigheden, de af te leggen woon-werk afstand en de reistijd. Bij deze factoren is het niet duidelijk of het de *perceptie* van prettige weersomstandigheden, fietsafstanden en reistijden is of de *daadwerkelijke* weersomstandigheden, reisafstand en reistijd zijn, die een rol spelen bij de mate van fietsgebruik onder Marokkanen.

De verhoogde kans op vernieling of diefstal van fietsen in Amsterdam werd ook wel genoemd als een kenmerk van de locatie die het fietsgebruik negatief beïnvloed.

Dat de fiets in Amsterdam een volledig sociaal geaccepteerd vervoersmiddel is, is niet iets wat de Marokkanen in Amsterdam in hun denken automatisch overgenomen hebben. Zij maken onderscheid onder wat voor Nederlanders 'gewoon' is en wat onder Marokkanen als 'gewoon' wordt beschouwd.

8.1.4 Kenmerken van het (lokale) beleid

De kwaliteit van de fietspaden en de verkeershinder die fietsers ondervinden wanneer zij in Amsterdam aan het verkeer deelnemen, werden door de Marokkanen niet genoemd als reden om al dan niet op de fiets te stappen. Blijkbaar spelen de fietsinfrastructuur en de fietsvoorzieningen nauwelijks een (bewuste) rol bij de keuzeoverweging van Marokkanen om te gaan fietsen. Dit is een kenmerk van het (lokale) beleid waar door beleidsmakers juist veel aandacht aan wordt besteed.

Een ander speerpunt van het gemeentelijke fietsbeleid in Amsterdam is de verkeersveiligheid. Ook de mate van verkeersveiligheid werd door Marokkanen niet als reden aangedragen om al dan niet te gaan fietsen.

De kosten van overige vervoersmiddelen ten opzichte van de fiets lijken wel een verklarende factor voor de mate van fietsgebruik. Vooral de hoge parkeertarieven en weinig beschikbare parkeerplaatsen voor de auto lijken een belangrijke stimulator voor het gebruiken van een fiets.

Het ruime aanbod van openbaar vervoer in Amsterdam is echter een factor die een negatieve invloed heeft op het fietsgebruik onder Marokkanen, aangezien zij een voorkeur lijken te hebben voor reizen met het openbaar vervoer.

8.2 Verschillen in motieven voor fietsgebruik

Een aantal factoren die voor Marokkanen een rol spelen bij de mate van fietsgebruik komen overeen met de factoren die voor andere bevolkingsgroepen in Amsterdam ook een rol spelen. Zo spelen de weersomstandigheden, de afstand tot de bestemming en de hoge status die men aan de auto toekent zowel voor alloctonen als voor autoctonen een rol bij de mate van fietsgebruik.

Het overgrote deel van de factoren gaat echter niet op voor autochtone Nederlanders. Zo hebben de Marokkanen geen fietscultuur en beschikken ze vaak niet over de benodigde fietsvaardigheden om aan het verkeer deel te nemen. In tegenstelling tot Nederlanders die een sterke fietscultuur hebben en bijna allemaal kunnen fietsen. Onder de Marokkanen heeft de fiets een negatief imago en is niet helemaal sociaal geaccepteerd binnen de Marokkaanse gemeenschap. Onder Nederlanders heeft de fiets vaak geen negatief imago en de fiets is een heel sociaal geaccepteerd vervoersmiddel. Ook zijn Nederlanders minder aan kledingvoorschriften gebonden dan de Marokkaanse moslims en is het voor Nederlandse vrouwen heel gebruikelijk om te fietsen. In tegenstelling tot de Marokkaanse vrouwen voor wie het door Marokkanen vaak als ongepast wordt beschouwd om te gaan fietsen. Verder lijkt de aanschaf van een fiets voor de meeste autochtone Nederlanders geen financiële belemmering te vormen, terwijl Marokkanen aangeven dat dit voor hen wel het geval is. Vaak hebben Marokkanen dan ook geen fiets, terwijl bijna alle autochtone Nederlanders één of meerdere fietsen tot zijn beschikking heeft. Veel van de redenen, de kledingvoorschriften uitgezonderd, gaan waarschijnlijk niet alleen voor Marokkanen op, maar ook voor andere etnische minderheidsgroepen, zoals Surinamers en Antillianen.

8.3 Fietsbeleid specifiek gericht op Marokkanen

De factoren die het fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam beïnvloeden geven aanleiding tot het maken van fietsbeleid specifiek gericht op deze bevolkingsgroep, aangezien ze grotendeels verschillen van de factoren die voor autochtone Nederlanders een rol spelen. Indien men het fietsgebruik onder Marokkanen wil stimuleren zal men aandacht moeten besteden aan de factoren die specifiek voor hen het fietsgebruik belemmeren.

Het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam maakt geen onderscheid tussen allochtone en autochtone Nederlanders. De doelstellingen van het gemeentelijke beleid zijn gericht op 'de Amsterdammer'. Hierdoor is het huidige fietsbeleid niet toereikend om Marokkanen te stimuleren meer te gaan fietsen.

Om de factoren die het fietsgebruik onder Marokkanen belemmeren te verminderen, zou men onder andere kunnen denken aan fietslessen en verkeerseducatie op de basisschool, gesubsidieerde fietsles voor volwassenen of het voeren van fietspromotie campagnes.

8.4 Gedragspraktijkenmodel en fietsgebruik

De verklarende factoren voor de mate van fietsgebruik werden ingedeeld aan de hand van het gedragspraktijkenmodel. Enerzijds zijn er de verklarende factoren op het niveau van het individu, zoals achtergrond kenmerken en sociaal-culturele factoren. Anderzijds zijn er verklarende factoren die

samenhangen met de institutionele en fysische structuur waarbinnen het (fiets)gedrag moet plaatsvinden, zoals het (lokale) beleid, de beschikbaarheid van andere mogelijkheden en kenmerken van de locatie.

Het huidige fietsbeleid in Amsterdam is voornamelijk gericht op factoren die op macro niveau het fietsgebruik zouden kunnen beïnvloeden, zoals de fietsinfrastructuur, de fietsvoorzieningen en de verkeersveiligheid. Eén van haar doelstellingen is het aantal niet-fietsers terug te dringen, maar het is de vraag of bijvoorbeeld het huidige fietsbeleid daarvoor toereikend is; aangezien het percentage niet-fietsers onder allochtonen het hoogst is en hier nauwelijks aandacht aan wordt besteed.

Voor Marokkanen in Amsterdam bleken de factoren die niets met de fietsinfrastructuur te maken hebben namelijk een veel grotere rol te spelen, zoals dat fietsen geen Marokkaanse traditie is en dat veel Marokkanen niet kunnen fietsen.

Wil men Marokkanen (of andere allochtonen) stimuleren meer te gaan fietsen dan is de huidige insteek van het gemeentelijke fietsbeleid daarvoor waarschijnlijk niet de meest effectieve.

Het gedragspraktijken model was voor dit onderzoek een bruikbaar en verhelderend instrument om de verschillende factoren die fietsgebruik beïnvloeden te categoriseren. Aan de hand van dit model is aangetoond dat de belangrijkste maatregelen die in het huidige fietsbeleid aan de orde komen, aangevuld zouden moeten worden met een aantal specifieke maatregelen die ook het fietsgebruik onder allochtonen, of in dit geval specifiek de Marokkanen, stimuleren. Op dit moment is het fietsbeleid namelijk vooral gericht op de (institutionele en fysische) structuur waarbinnen het fietsgedrag moet plaatsvinden en dit onderzoek heeft aangetoond dat, wanneer men het fietsgebruik onder allochtonen wil verhogen, het raadzaam is binnen het fietsbeleid ook aandacht te besteden aan de (sociaal-culturele) factoren op het niveau van het individu.

8.5 Tekortkomingen fietsbeleid

De meeste gemeentes in Nederland richten hun fietsbeleid voornamelijk op het verbeteren en uitbreiden van infrastructurele fietsvoorzieningen en minder op maatregelen die burgers moeten overtuigen van de voordelen van het fietsen. Wanneer er binnen het fietsbeleid geen aandacht wordt besteed aan het beïnvloeden van deze redeneringen van mensen bij de keuzeoverweging om al dan niet te gaan fietsen, dan worden er mogelijkheden om het fietsgebruik te stimuleren onbenut gelaten.

Naast infrastructurele maatregelen zijn er vele andere mogelijkheden tot gedragsbeïnvloeding, zoals educatie en voorlichting. Bijvoorbeeld fietslessen en verkeerseducatie, maar men zou ook kunnen denken aan het voeren van campagne om het imago van de fiets te verbeteren.

Het is vaak wenselijk bij gedragsbeïnvloeding het gedrag van een hele groep tegelijk aan te pakken en niet per individu. Wanneer men bijvoorbeeld het imago van de fiets wil veranderen, dan zal men voor een bepaalde doelgroep campagne moeten voeren en niet hopen dat individuen op zichzelf anders tegen de fiets gaan aankijken. De Beleidswijzer Fietsverkeer (2005) schrijft hierover het volgende: ‘Zelfs als iemand vindt dat fietsen heel wenselijk is, doet hij het lang niet altijd. Bijvoorbeeld omdat mensen in zijn sociale omgeving zich er negatief over uitlaten. Je bent er dus niet als mensen zelf positief denken over fietsgebruik, de sociale norm moet meewerken. Als mensen die nog negatief denken over fietsen met zachte aandrang ertoe kunnen worden bewogen af en toe de fiets te pakken, passen zij vervolgens hun houding aan bij hun gedrag. Zo gaan ook zij op den duur positief denken over fietsgebruik. Het is dus een kwestie van lange termijn beleid’ (Hartog, 2005).

Om het fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam te verhogen is een cultuurverandering nodig. De fiets zal een ‘gewoon’ vervoersmiddel moeten worden voor Marokkanen. Het gebruiken van een fiets moet onderdeel worden van het gewoontegedrag van Marokkanen, zoals zij nu gewoonlijk het openbaar vervoer gebruiken.

Een cultuurverandering teweeg brengen is doorgaans moeilijk, maar in dit onderzoek werd aangetoond dat het in dit geval voor het verhogen van fietsgebruik onder allochtonen wel noodzakelijk is. Er moeten specifieke maatregelen genomen worden om dit te bewerkstelligen. Waarschijnlijk is het mogelijk om onder allochtonen een fietscultuur te creëren door bijvoorbeeld fietslessen te geven op de basisschool, door fietsactiviteiten te organiseren en door promotie te maken voor de fiets. In het volgende en tevens laatste hoofdstuk worden uitgebreid aanbevelingen gedaan voor maatregelen die genomen zouden kunnen worden om het fietsgebruik onder allochtonen te verhogen.

Hoofdstuk 9. Aanbevelingen

In dit laatste hoofdstuk worden aanbevelingen gedaan over de eventuele mogelijkheden van fietsbeleid specifiek gericht op Marokkanen. Zoals in hoofdstuk zeven al werd beschreven is het wellicht mogelijk om deze specifieke beleidsmaatregelen niet alleen op Marokkanen te richten, maar ook op andere allochtone groepen, bijvoorbeeld Turken, Surinamers en Antillianen. Daarom wordt in dit hoofdstuk afwisselend gesproken over Marokkanen en allochtonen.

9.1 Cultuur verandering

Het is belangrijk om verandering te brengen in deze niet-fietscultuur. Een manier om die teweeg te brengen is door Marokkanen al op jonge leeftijd met fietsen kennis te laten maken. Een mogelijkheid van fietsbeleid specifiek voor Marokkanen zou daarom het geven van verkeerseducatie en fietslessen op basisscholen kunnen zijn. Zo leren Marokkaanse kinderen al op jonge leeftijd fietsen en leren zij de belangrijkste regels om aan het verkeer te kunnen deelnemen. Bij het geven van fietslessen is het echter wel van belang dat er op wordt gelet of Marokkaanse leerlingen wel in het bezit zijn van een fiets. Wanneer zij niet over een fiets beschikken en er geen leenfietsen op de school beschikbaar zijn, kunnen zij namelijk niet aan de fietslessen deelnemen. Dit is op dit moment het geval tijdens veel fietsexamens in Amsterdam.

De aanleg van verkeerstuinen in woonwijken waar veel allochtone kinderen wonen zou een extra stimulerende werking kunnen hebben op het leren fietsen aan jonge kinderen, omdat kinderen hier spelenderwijs veilig kunnen leren fietsen.

Een goede reden voor het stimuleren van fietsgebruik op de basisschool is dat niet alleen de kinderen gestimuleerd worden te fietsen, maar indirect ook de ouders. Jonge ouders van leerlingen die kunnen fietsen zullen namelijk waarschijnlijk zelf ook eerder geneigd zijn om te leren fietsen of te gaan fietsen. Hetzelfde geldt andersom: wanneer je de ouders stimuleert te gaan fietsen, zullen zij op hun beurt eerder geneigd zijn om ook hun kinderen te leren fietsen.

9.2 Fietslessen

Ten tweede heeft het natuurlijk geen zin om volwassen Marokkanen te stimuleren te gaan fietsen wanneer zij niet over de benodigde fietsvaardigheden beschikken. Daarom is het subsidiëren van fietslessen en verkeerseducatie voor volwassen mannen en vrouwen een belangrijke andere mogelijkheid van specifiek fietsbeleid voor allochtonen.

Het is echter niet zeker dat wanneer Marokkanen *kunnen* fietsen zij ook daadwerkelijk *gaan* fietsen. Om het dagelijks fietsgebruik onder Marokkanen die wel kunnen fietsen te stimuleren zijn er een aantal mogelijkheden die hieronder zullen worden beschreven.

9.3 Fietsactiviteiten

Om de jongeren te stimuleren meer te gaan fietsen zouden basis – en middelbare scholen of buurthuizen uitstapjes met de fiets kunnen organiseren. Hierdoor raken de jongeren gewend aan het ook daadwerkelijk gebruiken van een fiets. Via buurthuizen of sportcentra zouden mountainbike en BMX- lessen georganiseerd kunnen worden. Dit zijn fietsactiviteiten die over het algemeen een positief imago hebben onder jongeren. Door middel van het aanbieden van dergelijke activiteiten aan allochtone jongeren is het

mogelijk hen te laten fietsen in het kader van vrijetijdsbesteding en wellicht een imago verandering van fietsgebruik teweeg te brengen.

Verder zijn er recentelijk projecten opgezet om allochtonen bekend te maken met snelle en veilige fietsroutes in de stad, waarbij autochtone Nederlanders allochtonen op de fiets begeleiden naar een bepaalde bestemming, zoals de school van de kinderen of de markt.¹⁵

Hierdoor kunnen allochtonen op een veilige en plezierige manier kennismaken met de verkeerssituatie in hun gemeente.

Ook zou men kunnen denken aan het houden van fiets graveeracties in allochtone woonwijken of bij de moskee, omdat men zich er op deze manier van vergewist dat ook allochtonen profiteren van dergelijke activiteiten.

9.4 Imago verandering

Om iets aan het imago van de fiets onder allochtonen te veranderen zijn andere beleidsstrategieën wenselijk. Waarschijnlijk is het voor het imago van fietsen van belang dat het aanbod van fietsen gedifferentieerder wordt. Aangezien duurdere en bijzondere auto's een status verhogende werking hebben, zal ook de fiets eerder een status verhogend vervoersmiddel worden wanneer er meer duurdere en bijzondere fietsen op de markt komen,

Indien men echter in grote steden gebruik wil maken van relatief duurdere fietsen van betere kwaliteit dan is het noodzakelijk dat de omvang van fietsendiefstal in grote steden vermindert. Op dit moment is de kans dat een fiets gestolen wordt in de hoofdstad 10-16% en waarschijnlijk ligt dit percentage nog hoger voor fietsen uit een hogere prijsklasse. Wanneer het wenselijk is dat men (eenmalig) een financiële investering doet in een goede fiets die de status van een persoon in ieder geval niet zal verlagen, dan zullen gemeentes in hun fietsbeleid uitgebreid aandacht moeten besteden aan fietsendiefstal. Om dezelfde reden is het raadzaam vandalisme van fietsen tegen te gaan en het aanbod van fietsenstallingen te vergroten. De concurrentiepositie van de fiets, ten opzichte van andere vervoersmiddelen, verslechtert namelijk naarmate het moeilijker wordt in directe nabijheid van de bestemming een veilige parkeerplaats voor de fiets te vinden.

9.5 Subsidie

Mogelijkerwijs vormt de aanschaf van een fiets daadwerkelijk een financiële drempelvoor Marokkanen, aangezien velen van hen in een achterstandspositie verkeren. Om de financiële belemmeringen die fietsgebruik in de weg staan te verhelpen, zou men subsidies kunnen verstrekken op de aanschaf en eventueel op de reparaties van een fiets. Dit zou kunnen via subsidie voor achterstandsgezinnen of via de werkgever.

Om het fietsgebruik in het woon-werkverkeer te bevorderen zou men kunnen denken aan een fiets van de zaak, een dienstfiets of een fietsvergoeding. Uit onderzoek is gebleken dat het fietsgebruik voor woon-werkverkeer toeneemt wanneer het mogelijk is om via de zaak een fiets te krijgen. (Anoniem 2, 2004: 20) Het is echter raadzaam om deze subsidies niet alleen aan Marokkanen of andere etnische minderheidsgroepen te verstrekken, maar om subsidies bijvoorbeeld op basis van werk en inkomen te verstrekken. Zo voorkomt men dan anderen het gevoel krijgen dat bepaalde etnische minderheidsgroepen een voorkeursbehandeling krijgen.

¹⁵ Het project "Fietsvriendinnen". Zie www.steunpuntfiets.nl

9.6 Andere vervoersmiddelen

Verder zou men kunnen denken aan het stimuleren van fietsgebruik onder allochtonen door de mogelijkheden van andere vervoersmiddelen te beperken. Er wordt door Marokkanen veel gebruik gemaakt van het openbaar vervoer, vooral het gebruik van het openbaar vervoer onder jongeren is erg hoog. De kostenloze beschikking over een ov-jaarkaart voor studenten lijkt hiervoor een van de verklarende factoren. Wellicht zou het fietsgebruik onder Marokkaanse jongeren gestimuleerd kunnen worden door de week of weekend ov-jaarkaart van studenten te vervangen door een trajectkaart. Uit onderzoek bleek namelijk dat door de introductie van de Ov-jaarkaart het fietsgebruik van studenten tussen 1990 en 1991 met meer dan 10% daalde. (Fietsersbond, 2004)

Maatregelen die de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeteren/ verminderen of de kosten voor het openbaar vervoer verlagen/ verhogen hebben, door de hoge mate van gebruik van het openbaar vervoer en het gedeeltelijk ontbreken van het alternatief van de fiets, een grotere invloed op Marokkanen, dan op autochtone Nederlanders.

Routinegedrag veranderen wordt gemakkelijker wanneer er tegelijkertijd met stimulerende maatregelen ook beperkende maatregelen worden genomen. Zo kan men om het fietsgebruik te verhogen, in plaats van te proberen het beslissingsproces te beïnvloeden waarbij men vrijwillig de auto laat staan, ook restrictieve maatregelen nemen tegen het gebruik van andere vervoersmiddelen (Jansen et al, 1998: 7). Het bleek uit de interviews dat de hoge parkeertarieven en de weinig beschikbare parkeerplaatsen voor auto's in Amsterdam voor sommige Marokkanen een reden zijn om de auto zo nu en dan te laten staan en van de fiets gebruik te maken. Wil men het fietsgebruik onder Marokkanen stimuleren, dan kan men stijgend autogebruik in de toekomst proberen tegen te gaan door vast te blijven houden aan beperkende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer in grote steden.

9.7 Voorlichting

Tot slot zou het voeren van campagne een andere mogelijkheid kunnen zijn om fietsgebruik onder Marokkanen in Amsterdam te stimuleren. Het is onwaarschijnlijk dat de overheid alleen door middel van communicatiestrategieën het gedrag van burgers zou kunnen veranderen, maar wanneer communicatie als instrument samen met andere maatregelen (zoals in dit geval fietslessen, fietsactiviteiten, etc.) wordt ingezet, dan kan het wel degelijk een effectieve strategie zijn.

Hierbij zou men kunnen denken aan campagnes gericht op het doen van boodschappen met de fiets, zoals de campagne "Met belgerinkel naar de winkel!" in de gemeente Breukelen, waarbij getracht wordt winkelend publiek te overreden om met de fiets boodschappen te gaan doen in plaats van met de auto.¹⁶

Om ouders te stimuleren hun kinderen met de fiets naar school te brengen, is het voeren van campagne in samenwerking met basisscholen ook een mogelijkheid.

Ook het verspreiden van voorlichtingsfolders via artsen en fysiotherapeuten, over de positieve invloed van fietsen op je gezondheid, zou een stimulans kunnen zijn voor het fietsgebruik onder allochtonen.

Vanuit milieuvorlichting zou men zich kunnen richten op de fiets als milieuvriendelijk alternatief voor de auto.

Tevens zou men via campagnes kunnen proberen het imago van fietsen te veranderen door bijvoorbeeld bekende Marokkanen, met een vooraanstaande positie in de Marokkaanse gemeenschap, in reclamespotjes op de fiets te laten verschijnen.

Bij het geven van voorlichting over fietsgebruik zouden Marokkaanse belangenbehartiging organisaties of moskeeën eventueel een rol kunnen spelen.

¹⁶ www.belgerinkel.be

Verder is het belangrijk dat door middel van voorlichting de voordelen van fietsen benadrukt worden, zoals dat fietsen goedkoop is en dat men met de fiets vaak relatief sneller is dan met de auto of het openbaar vervoer.

9.8 Doelgroepen

Fietsbeleid zou enerzijds aandacht moeten besteden aan Marokkaanse kinderen op de basisschool, voornamelijk door middel van fietslessen en verkeerseducatie. Ook zou er aandacht besteedt moeten worden aan Marokkaanse jongeren op de middelbare school, voornamelijk door het imago van de fiets onder deze leeftijdsgroep te veranderen.

Anderzijds moet er aandacht zijn voor het stimuleren van fietsgebruik onder Marokkaanse adolescenten en volwassenen, waarvoor de specifieke beleidsmogelijkheden in bovenstaande paragrafen beschreven zijn.

Slechts de Marokkaanse ouderen, van boven de 65 jaar, behoeven geen specifieke aandacht binnen het fietsbeleid, aangezien het onwaarschijnlijk is dat zij nog zullen leren fietsen of ooit nog zullen gaan fietsen.

9.9 Overig onderzoek

Er werd al eerder onderzoek gedaan naar de mate van fietsgebruik onder allochtonen en naar de motieven van allochtonen om al dan niet een fiets te gebruiken. De gemeente Amsterdam deed dit door middel van enquêtes, waarin autochtonen en allochtonen naar hun fietsgedrag gevraagd werden. Het Sociaal Cultureel Planbureau deed onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van allochtonen in heel Nederland. Dit werd gedaan door allochtonen gedurende één dag een dagboekje bij te laten houden waarin zij hun verplaatsingen moesten bijhouden.

Mijn onderzoek is echter voor een groot deel gebaseerd op face-to-face interviews, waarvan een gedeelte in groepsverband werd gehouden. Hopelijk is na het lezen van dit onderzoek duidelijk geworden dat dit een zeer informatieve onderzoeksmethode bleek te zijn. En is dit onderzoek daardoor een welkome aanvulling op de reeds bestaande hoeveelheid kwantitatieve kennis over dit onderwerp.

De aanbevelingen in dit laatste hoofdstuk zijn slechts suggesties voor maatregelen. Om vast te stellen welke maatregelen het meest effectief zijn om allochtonen te stimuleren meer te gaan fietsen, zal er verder onderzoek moeten worden gedaan.

Referenties

- Ajzen, I. (1991) The theory of planned behavior. In: *Organizational Behavior and Human Decision Processes* (50) 179-211.
- Alders, M. (1999) *Allochtonen in Nederland 1999 en Maandstatistiek van de bevolking 99/4*. Centraal Bureau voor de Statistiek. (www.cbs.nl bezocht op 31-08-2006)
- Anoniem (1994) *Mobiliteit van allochtonen; verslag van een voorstudie*. MuConsult, Utrecht
- Anoniem 1 (1995) *Bewoners van oude stadswijken. Mobiliteit van allochtonen en autochtonen*. MuConsult, Utrecht.
- Anoniem 2 (2003) Fiets van de zaak relevant voor gemeentelijk verkeersbeleid. In: *Fietsverkeer* (5) 2003. P. 20-21
- Beckers, T.A.M. et al (2004) *Maatschappelijke waardering van duurzame ontwikkeling*. Rapport van het Rijksinstituut voor Verkeer en Milieu, Bilthoven.
- Boggelen, O. van (2000) *Goed gemeentelijk beleid doet fietsgebruik fors groeien*. (www.fietsersbond.nl bezocht op 24-08-2006)
- Boggelen, van O. & Harms, L. (2006) *Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht*. Fietsberaad, Rotterdam.
- Bruhèze, A.A.A, de la & Veraart, F.C.A. (1999) *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.
- Buis, J. & Wittink, R. (2000) *The Economic Significance of Cycling*. Verenigde Nederlandse Gemeenten Uitgeverij, Den Haag
- Buuren, van R. (2006) *Mobiliteit en Milieu: mogelijkheden voor verduurzaming van het verplaatsingsgedrag van burgerconsumenten*. Master scriptie, Universiteit Wageningen
- CBS (2005) *Demografische kerncijfers per gemeente*. Centraal Bureau voor de Statistiek, Voorburg/ Heerlen
- Fietsbalans (2006) *Fietsersbond Nederland* (www.fietsbalans.nl bezocht op 18-08-2006)
- Fietsersbond (2004) *Stalling in Ov-studentenkaart*. (www.fietsersbond.nl bezocht op 29-07-2006)
- Fishbein M. & Ajzen I. (1975) *Belief, Attitude, Intention, and Behavior: An Introduction to Theory and Research*. Addison-Wesley, MA, Reading.
- Harms, L. (2006) *Anders Onderweg; de mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken*. Sociaal Cultureel Planbureau, Den Haag
- Hartog, M. (2005) *Beleidswijzer Fietsverkeer. Kennis voor fietsbeleid gebundeld*. Fietsberaad, Ede
- Jansen, et al. (1998) *Mobilopolis, de actieve fietsstad*. K.U.Nijmegen, Haskoning Nijmegen & Goudappel Coffeng, Deventer.
- Landelijk Steunpunt Fiets (www.steunpuntfiets.nl bezocht op 13-12-2006)
- Lash (1992) *Structure, Agency, and Practical Knowledge*. In: *Contemporary Sociology*.
- Leest, L.A.T.M. van, Dis, S.J. van & Verschuren, W.M.M. (2002) *Hart- en vaatziekten bij allochtonen in Nederland. Een cijfermatige verkenning naar leefstijl- en risicofactoren, ziekte en sterfte*. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Bilthoven.
- Ligtermoet, D. et al. (2000) *Ontwerpwijzer fietsverkeer*. CROW (230) Ede

- Ligtermoet, D. (2005) Verschillen fietsgebruik goed verklaarbaar. In: *Fietsverkeer* 10 (4) P. 9-13
- Litman, T. & Burwell, D. (2003) *Issues In Sustainable Transportation*. Victoria Transport Policy Institute, Canada.
- Loon, J. van, Timmerman, T & Drooglever Fortuijn, J. (1997) '*Fietsen...daar heb ik geen tijd voor!*' Emancipatiebureau, Amsterdam
- Lowe, M. (1989) *The bicycle: Vehicle for a small planet*. Worldwatch Paper (90)
- Mackett (2003) *Why do people use their car for short trips?* In: *Transportation* (30) P.332-333
- Nota Mobiliteit (2006) *Van A naar Beter*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat/ VROM
- Nota Mobiliteit Deel IV (2006) Ministerie van Verkeer en Waterstaat/ VROM
- Punch (2005) *Introduction to social research: quantitative and qualitative approaches*. Sage, London.
- Raes, L. & Asperges, T. (2002) *Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets*. Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Brussel
- Rietveld, P & Daniel, V. (2004) Determinants of bicycle use; do municipal policies matter? In: *Transportation Research*. Part A. (38) P.531-550
- Rijkswaterstaat (2005) *Mobiliteit in Cijfers 2004*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Schmeets & Bie, van der (2005) *Enquête onderzoek onder allochtonen: Problemen en Oplossingen*. Centraal Bureau voor de Statistiek, Voorburg/ Heerlen
- Shove, E. (2003) Converging Conventions of Comfort, Cleanliness and Convenience. In: *Journal of Consumer Policy* (26) p. 395-418.
- Spaargaren, G. (2005) *Environment and Society*. Studie materiaal, Wageningen Universiteit. Niet gepubliceerd.
- Spaargaren, G., Beckers, T., Martens, S., Bargeman, B. & Es, van T. (2002) *Gedragpraktijken in Transitie; De gedragpraktijkenbenadering getoetst in twee gevallen: Duurzaam wonen en Duurzame toeristische mobiliteit*. Publicatiereeks Milieustrategie 2002 (1) Tilburg / Wageningen.
- Spaargaren, G & Vliet, van B. (2000) Lifestyles, Consumption and the Environment: The Ecological Modernisation of Domestic Consumption. In: *Environmental Politics* 9(1) 2000
- Ververs, R. & Ziegelaar, A. (2006) *Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten*. Research voor beleid BV, Leiden.
- Wiel, B. van de, Lukey, R. & Hermans, C. (2003) *Amsterdam op de fiets!* Dienst Onderzoek en Statistiek, Amsterdam
- WHO (1999) *Charter on Transport, Environment and Health*. World Health Organisation, Copenhagen.

Geraadpleegde internet bronnen:

www.belgerinkel.be (Bezocht op 13-12-2006)

<http://www.senternovem.nl/co2-personenvervoer/> (Bezocht op 27-10-2006)

www.motivaction.nl (Bezocht op 15-09-2006)

<http://statline.cbs.nl> (Bezocht op 11-12-2006)

www.tussenschoolenthuis.amsterdam.nl (Bezocht op 22-10-2006)

Bijlagen

Bijlage 1 Interviews

Persoonlijke interviews:

A. Sleutelpersonen

1. Beleidsexperts:

- Fietsberaad: Otto van Boggelen (coördinator) op 12 oktober 2006.
- Fietsersbond Amsterdam: Marjolein de Lange (beleidsmedewerker) op 14 sept. 2006.
- Landelijk Steunpunt Fiets: Angela Kloof (oprichtster) op 6 oktober 2006.
- Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer: Ria Hilhorst (fietsbeleid) op 16 november 2006.
- Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling, voorheen Sport Service Amsterdam: Roxanne Stienstra (fietslesconsulent) op 14 november 2006.

2. Marokkaanse sleutelfiguren:

- Voorzitter moskee Amsterdam West op 28 september 2006.
- Voorzitter Marokkaans Platform Amsterdam (arbeidsconsulent) op 28 september 2006.
- Voorzitter Marokkaanse Raad Zeeburg (maatschappelijk werker) op 2 oktober 2006.

3. Docenten fietsles:

- Karima op 19 oktober 2006.
- Natasha op 19 oktober 2006.

B. Marokkanen

- Scholier (MBO) / vrouw/ 20 jaar op 2 oktober 2006.
- Scholier (MBO) / man/ 18 jaar op 11 oktober 2006.
- Student (Universiteit) / man/ 25 jaar op 5 oktober 2006.
- Student (Universiteit) / man/ 23 jaar op 11 oktober 2006.
- Studente, docente Nederlandse taal (HBO) / vrouw/ 25 jaar op 28 november 2006.
- Religieuze jongeren (HBO) / 2 mannen/ 21 en 23 jaar op 18 oktober 2006.
- Werkloos, atleet (Universiteit) / man/ 40 jaar op 2 oktober 2006.
- Werkloos, huisvrouw (MBO) / vrouw/ 51 jaar op 26 november 2006.
- Kapper (MBO) / man/ 35 jaar op 18 oktober 2006.
- Tolk (HBO) / vrouw/ 45 jaar op 26 november 2006.

Groepsinterviews:

A. Scholieren:

- Klas 1A administratie (10 leerlingen 16-18 jaar) op 5 oktober 2006.
- Klas 1B secretariael (10 leerlingen 18-20 jaar) op 2 oktober 2006.
- Klas 2A administratie (15 leerlingen 16-18 jaar) op 5 oktober 2006.
- Klas 2B secretariael (10 leerlingen 18-20 jaar) op 11 oktober 2006.

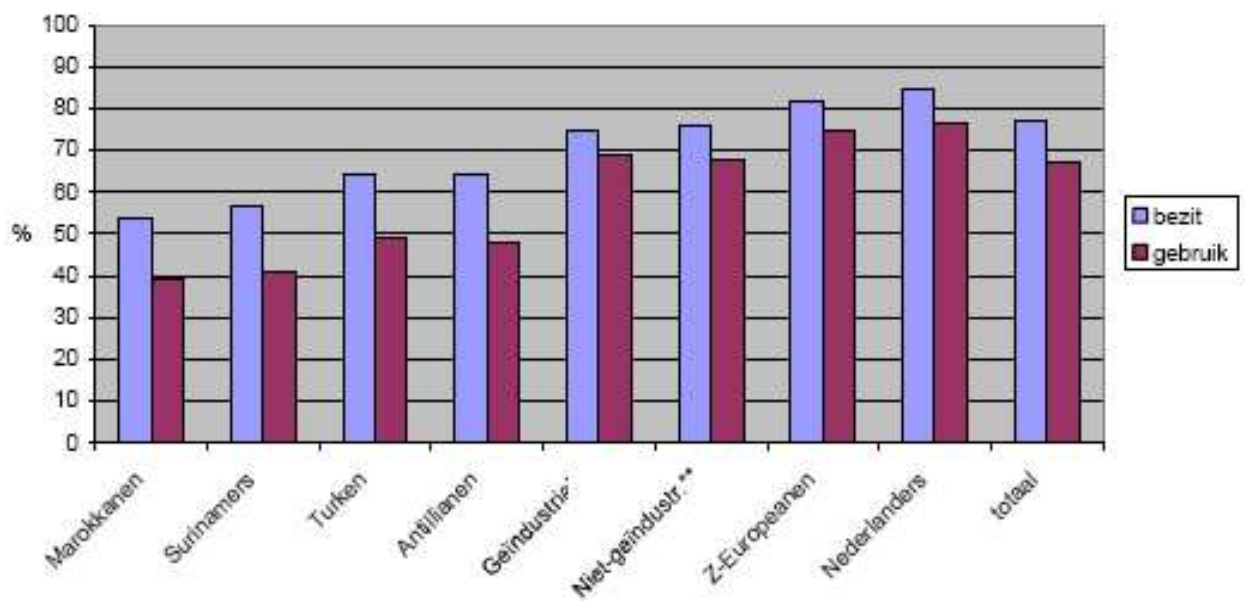
B. Fietsles cursisten:

- Amsterdam West (4 vrouwen, 20-40 jaar) op 19 oktober 2006.
- Amsterdam Noord (4 vrouwen, 20-40 jaar) op 19 oktober 2006.

Bijlage 2 Interview introductie

Ik ben op dit moment bezig met het laatste jaar van mijn studie Milieubeleid aan de Universiteit van Wageningen. Voor mijn afstudeervak doe ik onderzoek naar de vraag waarom Marokkanen minder fietsen dan andere inwoners van Amsterdam en of er specifiek fietsbeleid moet komen om bepaalde allochtone groepen te stimuleren meer te gaan fietsen. In deze figuur ziet u dat van alle etnische groepen in Amsterdam de Marokkanen het laagste fietsbezit en -gebruik kennen en ik onderzoek hoe dat komt.

Figuur 1. Fietsbezit en -gebruik naar etnische groep (percentages)



Bron: Wiel et al (2003)

Bijlage 3 Topic list

Ik ben op dit moment bezig met het laatste jaar van mijn studie Milieubeleid aan de Universiteit van Wageningen. Voor mijn afstudeervak doe ik onderzoek naar de vraag waarom Marokkanen minder fietsen dan andere inwoners van Amsterdam en of er specifiek fietsbeleid moet komen om bepaalde allochtone groepen te stimuleren meer te gaan fietsen. In deze figuur ziet u dat van alle etnische groepen in Amsterdam de Marokkanen het laagste fietsbezit en -gebruik kennen en ik onderzoek hoe dat komt.

1. Vindt u het goed als ik dit interview opneem op cassette?

Het interview is vertrouwelijk en uw naam wordt niet in het onderzoek vermeld.

Fietsgebruik:

2. Kunt u fietsen?
3. Indien nee; waarom niet?
4. Hebt u een fiets?
5. Indien ja; Waarom hebt u een fiets?
6. Indien nee; Waarom hebt u geen fiets? Hebt u wel eens een fiets gehad?
7. Bent u van plan om een fiets aan te schaffen?
8. Zo ja; Waar gaat u die fiets dan voor gebruiken?
9. Hoe vaak gebruikt u uw fiets?
10. Waarvoor gebruikt u uw fiets?
11. Waarom gebruikt u een fiets?
12. Gaat u wel eens gewoon voor uw plezier een fietstochtje maken?
13. Als u naar uw werk gaat, gaat u dan op de fiets? Waarom wel/niet?
14. Als u uitgaat, gaat u dan op de fiets? Waarom wel/niet?
15. Als boodschappen gaat doen, gaat u dan op de fiets? Waarom wel/niet?
16. Als u naar een belangrijke gelegenheid gaat, zoals een bruiloft of een sollicitatie, gaat u dan op de fiets? Waarom wel/ niet?

Andere vervoersmiddelen:

17. Hebt u een auto?
18. Zo ja; waarom hebt u een auto?
19. Zo nee; waarom niet?
20. Waarvoor gebruikt u de auto?
21. Welke andere vervoersmiddelen gebruikt u?
22. Waarom gebruikt u deze vervoersmiddelen?

Opinie over het fietsen:

23. Wat vindt u van fietsen in algemene zin?
24. Wat zijn volgens u de voordelen van fietsen?
25. Wat zijn volgens u de nadelen van fietsen?

26. Wat voor imago heeft de fiets voor u?
27. Wat vindt u van fietsen als vervoersmiddel?
28. Wat vindt u van fietsen als vrije tijd besteding?
29. Hoe zou u fietsen omschrijven? (vermoeiend/ gevaarlijk/ moeilijk/ leuk/ plezierig)

Marokko:

30. Fietste u in de plaats in Marokko waar u opgegroeid bent? Of daar waar uw ouders vandaan komen?
31. Is het daar gewoon om te fietsen?
32. Welke bevolkingsgroepen maken daar gebruik van de fiets? (rijken/ armen/ jongeren/ ouderen)

Anderen die fietsen:

33. Wordt er in uw kennissenkring veel gefietst?
34. Fietsen uw familieleden?
35. Waarom denkt u dat andere Marokkanen al dan niet fietsen?
36. Stimuleert u uw kinderen om te (gaan) fietsen?

Fietsbeleid:

37. Wat zou ervoor kunnen zorgen dat u wel/ meer gaat fietsen?
38. Wie zou ervoor kunnen zorgen dat Marokkanen gestimuleerd worden meer te gaan fietsen?
39. Wat moet er gedaan worden om Marokkanen te stimuleren meer te gaan fietsen?

Stellingen/ Beweringen:

Bent u het eens/ oneens met de volgende stellingen? Beargumenteer waarom.

1. Een fiets is kinderspeelgoed.
2. Als je valt met de fiets dan leidt je in het openbaar gezichtsverlies.
3. Fietsen is iets typisch Nederlands.
4. Het is niet netjes als een Marokkaans meisje/ vrouw gaat fietsen.
5. Een man met een auto is stoerder dan een man op de fiets.
6. Naar een belangrijke gebeurtenis, zoals een sollicitatie gesprek of bruiloft, ga je niet op de fiets.
7. Een persoon met een belangrijke functie, zoals een minister, hoort niet op de fiets naar zijn werk te gaan.
8. Iemand die fietst, kan blijkbaar geen Ov-jaarkaart of auto betalen.

Persoonlijke gegevens:

Tot slot een paar vragen over uw persoonlijke kenmerken. Deze informatie zal strikt vertrouwelijk behandeld worden.

40. Wat is uw geboorteplaats?
41. Indien in Nederland geboren: Wat is de geboorteplaats van uw moeder?
42. Indien de moeder in Nederland geboren is: Wat is de geboorteplaats van uw vader?
43. Wat is uw geboortejaar?
44. Wat is uw beroep?
45. Wat is uw hoogst afgeronde opleiding?
46. Werkt u in Amsterdam?
47. Woont u in Amsterdam?

Bijlage 4 Groepsinterviews met scholieren

Interview

Beantwoord onderstaande vragen en beargumenteer je antwoord.

Vraag 1. Wat vinden jullie van fietsen?

-
-
-
-
-

Vraag 2. Hebben jullie een eigen fiets?

Schrijf hier op hoeveel leerlingen uit jouw groepje een fiets hebben.

.....

Vraag 3. Waarom hebben jullie een fiets?

.....
.....
.....

Vraag 4. Waarom hebben sommigen geen fiets?

.....
.....
.....

Vraag 5. Kunnen jullie goed fietsen?

Schrijf hier op hoeveel leerlingen uit jullie groepje goed kunnen fietsen.

.....

Vraag 6. Hoe vaak gebruiken jullie je fiets?

.....
.....

Vraag 7. Waarvoor gebruiken jullie je fiets?

.....
.....
.....

Vraag 8. Met welk vervoersmiddel reizen jullie het liefst? (lopen/ met de fiets/ auto/ tram/ bus/ metro) Waarom?

.....
.....
.....

Maak de onderstaande zinnen af. Beargumenteer je antwoord.

Fietsen is niet cool, omdat...

.....
.....
.....

Fietsen is wel cool, omdat...

.....
.....
.....

Een fiets is handig, omdat...

.....
.....
.....

Een fiets heb je niet nodig, omdat...

.....
.....
.....

Geef bij onderstaande stellingen aan of je het er mee eens of oneens bent. Beargumenteer je antwoord.

Stelling 1: Fietsen is iets typisch Nederlands.

-
-
-

Stelling 2: Mannen met een auto zijn stoerder dan mannen met een fiets.

-
-
-

Stelling 3: Naar een belangrijke gebeurtenis, zoals een sollicitatie gesprek of bruiloft, ga je niet op de fiets.

-
-
-

Stelling 4: Een persoon met een belangrijke functie, zoals een minister, hoort niet op de fiets naar zijn werk te gaan.

-
-
-

Stelling 5: Wanneer ik later veel geld verdien, een belangrijke baan heb en veel status, dan kan ik prima op de fiets naar mijn werk gaan.

-
-
-