

ANDERS ONDERWEG



De mobiliteit van *allochtonen*
en *autochtonen* vergeleken

S I G N A L E M E N T

Sociaal en Cultureel Planbureau
Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Anders onderweg

Anders onderweg

De mobiliteit van allochtonen en
autochtonen vergeleken

Een verkennend onderzoek in opdracht
van het ministerie van Verkeer en
Waterstaat

Lucas Harms

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat



Sociaal en Cultureel Planbureau
Den Haag, november 2006

Het Sociaal en Cultureel Planbureau is ingesteld bij Koninklijk Besluit van 30 maart 1973.

Het Bureau heeft tot taak:

- a wetenschappelijke verkenningen te verrichten met het doel te komen tot een samenhangende beschrijving van de situatie van het sociaal en cultureel welzijn hier te lande en van de op dit gebied te verwachten ontwikkelingen;
- b bij te dragen tot een verantwoorde keuze van beleidsdoelen, benevens het aangeven van voor- en nadelen van de verschillende wegen om deze doeleinden te bereiken;
- c informatie te verwerven met betrekking tot de uitvoering van interdepartementaal beleid op het gebied van sociaal en cultureel welzijn, teneinde de evaluatie van deze uitvoering mogelijk te maken.

Het Bureau verricht zijn taak in het bijzonder waar problemen in het geding zijn die het beleid van meer dan één departement raken. De minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport is als coördinerend minister voor het sociaal en cultureel welzijn verantwoordelijk voor het door het Bureau te voeren beleid. Omtrent de hoofdzaken van dit beleid treedt de minister in overleg met de minister van Algemene Zaken, van Justitie, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, van Financiën, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, van Economische Zaken, van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

© Sociaal en Cultureel Planbureau, Den Haag 2006

Signalement

Zet- en binnenwerk: Textcetera, Den Haag

Figuren: Mantext, Moerkapelle

Omslagontwerp: Bureau Stijlorg, Utrecht

Omslagillustratie: Herman Zonderland, Delft

ISBN 10 90-377-0281-3

ISBN 13 978-90-377-0281-1

NUR 740

Dit rapport is gedrukt op chloorvrij papier.

Voor zover het maken van reprografische verveelvoudigingen uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16h Auteurswet 1912 dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.repro-recht.nl). Voor het overnemen van (een) gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (art. 16 Auteurswet 1912) kan men zich wenden tot de Stichting PRO (Stichting Publicatie- en Reproductierechten Organisatie, Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.cedar.nl/pro).

Sociaal en Cultureel Planbureau

Parnassusplein 5

2511 VX Den Haag

Telefoon (070) 340 70 00

Fax (070) 340 70 44

Website: www.scp.nl

E-mail: info@scp.nl

Inhoud

Voorwoord	7	
1	Inleiding	9
1.1	Mobiliteit van allochtonen	9
1.2	Leefsituatie van allochtonen in vogelvlucht	11
1.3	Eerder onderzoek naar mobiliteit van allochtonen	13
1.4	Gebruikte gegevens	17
1.5	Leeswijzer	22
	Noten	23
2	Mobiliteitsgedrag belicht	24
2.1	Inleiding	24
2.2	Mobiliteit en mate van uithuizigheid	24
2.3	Motieven voor mobiliteit: werk, school, huishouden en vrije tijd	26
2.4	Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets	28
2.5	Bezit van vervoermiddelen, rijbewijzen en OV-abonnementen	30
2.6	Mobiliteit naar geslacht en generatie	33
2.7	Resumerend	36
	Noten	37
3	Mobiliteitsgedrag herleid	39
3.1	Inleiding	39
3.2	Sociale en ruimtelijke verklaringen voor mobiliteitsgedrag	39
3.3	Mate van uithuizigheid	43
3.4	Aantallen verplaatsingen, reisduur en afgelegde afstanden	48
3.5	Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets	50
3.6	Bezit van vervoermiddelen	58
3.7	Resumerend	63
	Noten	64
4	Samengevat: minder mobiel	65

Lijst van bijlagen (De bijlagen zijn te vinden op internet via www.scp.nl/andersonderweg)	69
Literatuur	71
Publicaties van het Sociaal en Cultureel Planbureau	75

Voorwoord

Een groot deel van de bevolking van grootstedelijk Nederland bestaat uit niet-westerse allochtonen van Turkse, Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse origine. Hoewel er de afgelopen jaren veel onderzoek is verricht naar diverse aspecten van de leefsituatie van deze groepen, is er weinig bekend over hun mobiliteitsgedrag. Hoe vaak zijn allochtonen onderweg, voor welke doeleinden, over welke afstanden, en hoe vaak maken zij daarbij gebruik van auto, openbaar vervoer of fiets? Is hun mobiliteitsgedrag anders dan dat van autochtone Nederlanders, of vertoont het juist veel overeenkomsten?

Het doel van dit Signalement is het opvullen van deze kennisleemte. Daarbij is gebruikgemaakt van nieuwe onderzoeksgegevens, die het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) met financiële ondersteuning van Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer (RWS-AVV) in 2004 en 2005 heeft verzameld. De rapportage is tot stand gekomen in samenwerking met en in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Speciale dank gaat uit naar de deskundigen buiten het SCP die eerdere conceptteksten van nuttig commentaar hebben voorzien: drs. Bert Zinn van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, drs. Otto van Boggelen van het Fietsberaad, drs. Peter Bakker van RWS-AVV en drs. Peter Jorritsma en drs. Frans van Beek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Prof. dr. Paul Schnabel
Directeur SCP

1 Inleiding

1.1 Mobiliteit van allochtonen

‘De fiets is een levensgevaarlijk vervoermiddel, er één bezitten doet bovendien afbreuk aan je status.’ Dat is een van de vooroordelen die leven onder Turken in de Haagse Schilderswijk, aldus een artikel in *Trouw* van 17 juni 2004.

Het krantenartikel wekt de suggestie dat het fietsenbezit onder met name Turken veel lager ligt dan onder autochtone stadsbewoners. Een rit door de Schilderswijk lijkt dit te bevestigen: er staan bijna nergens fietsen op straat, in portieken of bij stallingen, en het aantal fietsers is op de vingers van één hand te tellen.

Klopt het dat niet-westerse allochtonen¹ zo weinig fietsen? Hoe uithuizig zijn allochtonen überhaupt, hoe vaak zijn ze onderweg, over welke afstanden, hoe vaak maken ze daarbij gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets, en hoe verschilt dit van autochtone Nederlanders? Het beantwoorden van dergelijke vragen is van belang gezien het grote en groeiende aandeel van allochtonen in Nederland: Ruim een tiende van de Nederlandse bevolking is thans van niet-westerse afkomst. De in omvang grootste groepen niet-westerse allochtonen zijn Turken (350.000 personen), Marokkanen (315.000 personen), Surinamers (330.000 personen) en Antillianen (130.000 personen). Het grootste deel van deze zogenoemde ‘allochtonen’ woont in het westen van Nederland, en daar weer vooral in de vier grote steden (Garssen en Zorlu 2005: 14).

Omdat de allochtonen niet systematisch worden onderscheiden in het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) van Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer (RWS-AVV), was het tot op heden niet mogelijk om dergelijke vragen te beantwoorden. Maar nu kan dat wel, want in 2004-2005 is er op initiatief van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) een grootschalig onderzoek uitgevoerd waarin diverse aspecten van de leefsituatie van Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen zijn geïnventariseerd. Aan de hand van de verzamelde gegevens is het

mogelijk om een betrouwbare beschrijving te geven van de mobiliteit van allochtone bevolkingsgroepen, te kijken in hoeverre er onderlinge verschillen zijn tussen de groepen en die verschillen te vergelijken met de autochtone bevolking.

De wetenschappelijke legitimatie van een studie naar de mobiliteit van allochtonen is het goeddeels ontbreken van eerder onderzoek op dit terrein, in ieder geval in Nederland. Nooit eerder werd er op deze schaal voor zowel Turken, Marokkanen, Surinamers als Antillianen voor zoveel diverse aspecten van mobiliteit informatie verzameld. Maatschappelijk en beleidsmatig is het onderwerp vooral interessant vanwege de invloed die van de mobiliteit van allochtonen uitgaat op de verkeersstromen in stedelijke gebieden en daarbinnen met name de vier grote steden. Als de mobiliteit van allochtonen daadwerkelijk anders is dan die van autochtonen, heeft dat consequenties voor de bruikbaarheid van bestaande verkeersmodellen en prognoses, omdat deze bijna zonder uitzondering geheel zijn gebaseerd op het mobiliteitsgedrag van de autochtone bevolking. Ook het integratiebeleid kan baat hebben bij informatie over de mobiliteit van allochtonen. Mobiliteit vormt immers een belangrijke voorwaarde voor maatschappelijke participatie en ontplooiing. Zo spreekt men in de *Nota Mobiliteit* over mobiliteit als een ‘...verworvenheid, die mensen de kans biedt zich te ontplooiën en ontspannen’ (v&w 2004: 16). Niet-mobiel zijn vermindert de ruimtelijke en temporele bewegingsvrijheid, waarmee het de mogelijkheden om deel te nemen aan maatschappelijke activiteiten beperkt, en wellicht ook afbreuk doet aan de mate waarin men zich thuis voelt in de Nederlandse samenleving.² In buitenlandse literatuur over dit onderwerp is in dit verband gewezen op *mobilitétsarmoede*, een vorm van achterstand die sociale uitsluiting in de hand zou werken (zie Lucas et al. 2001; Wilson en Douma 2005).

Het doel van dit rapport is een beschrijving te geven van de mobiliteit van allochtonen. Hoe uithuizig zijn allochtonen, welke afstanden overbruggen zij, voor welke doeleinden, met welke vervoermiddelen? En hoe verschilt dit van de mobiliteit van autochtone Nederlanders, en welke verklaringen kunnen hiervoor worden aangevoerd?

In het resterende deel van dit inleidende hoofdstuk wordt eerst kort

ingegaan op de leefsituatie van allochtonen, waarbij vooral aandacht wordt besteed aan de kenmerken die relevant zijn voor het mobiliteitsgedrag, zoals sociale en ruimtelijke aspecten van de leefsituatie (§ 1.2). Vervolgens wordt een kort overzicht geboden van eerder onderzoek naar de mobiliteit van allochtonen (§ 1.3). In paragraaf 1.4 wordt ingegaan op de kenmerken en achtergronden van de in dit rapport gebruikte gegevens, en met name de wijze waarop de informatie over mobiliteit is verzameld.

1.2 Leefsituatie van allochtonen in vogelvlucht

Sinds het begin van de jaren zeventig is het aantal niet-westerse allochtonen vertienvoudigd tot een totaal van 1,7 miljoen, wat neerkomt op een tiende van de Nederlandse bevolking. Het merendeel van de niet-westerse allochtonen bestaat uit Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen. Gezamenlijk maken deze zogenoemde 'klassieke' minderheidsgroepen ongeveer twee derde van de niet-westerse allochtonen uit.

Allochtonen wonen vooral in de grote steden, met name in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Dat geldt vooral voor Marokkanen en Surinamers. Turken zijn relatief vaker woonachtig in de andere stedelijke gebieden, zoals in de voormalige industriestad Enschede. Binnen deze steden wonen zij geconcentreerd in bepaalde wijken, vaak in relatief kleine woningen van niet al te goede kwaliteit (Wittebrood et al. 2005: 137).

Het aandeel van de mensen met een betaalde baan ligt onder allochtonen lager dan bij autochtonen. In 2003-2004 had minder dan de helft van de Turken een betaalde baan, van de Marokkanen lag het aandeel op nog geen 40%. Onder Surinamers ligt het aandeel werken wel vrij hoog, bij vrouwen ligt de arbeidsparticipatie zelfs op een met autochtone vrouwen vergelijkbaar niveau (Dagevos en Bierings 2005: 83). De geringe arbeidsparticipatie wordt weerspiegeld in de hoge werkloosheid onder allochtonen: in de periode 2003-2004 was deze ruim drie keer zo hoog (16%) als onder autochtonen (5%). Met name onder Marokkaanse mannen ligt het werkloosheidspercentage hoog: bijna een kwart van hen kan tot de werkloze beroepsbevolking worden gerekend. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het aandeel huishou-

dens met een laag inkomen onder allochtonen flink hoger ligt dan onder autochtonen. Van de allochtone huishoudens heeft een kwart tot een derde een inkomen dat onder de armoedegrens ligt. Van de autochtonen is dat slechts 8% (voor achtergronden en verdere uitleg, zie Dagevos en Bierings 2005: 101).

Wat betreft de vrijetijdsbesteding blijkt dat allochtonen vaker bezoek hebben van vrienden en/of burens dan autochtonen. Met name Surinamers en Antillianen krijgen veel bezoek (Van den Broek 2006, 195). Voor culturele activiteiten zoals het bezoek aan een museum, klassiek concert, opera, dans en toneel is onder allochtonen minder belangstelling dan onder autochtonen. Het merendeel van de allochtonen bezoekt in de loop van een jaar geen enkele culturele instelling. Ook het bezoek aan restaurant of café is onder allochtonen minder populair. De gang naar het thee- of koffiehuis weet men wel vaker te vinden; dit geldt met name voor Turkse en Marokkaanse mannen. Ook het picknicken en/of barbecueën in stadsparken komt onder Turken en Marokkanen veel voor (Van den Broek 2006: 197).

Samengevat kan worden gesteld dat een groot deel van de allochtonen wat betreft hun leefsituatie een achterstandspositie inneemt ten opzichte van de autochtone Nederlanders. Zij beschikken vaker over slechte woningen in de meest dichtbebouwde delen van de stad en zijn vaker werkloos. Verder komen met name de allochtone vrouwen in de vrije tijd over het algemeen weinig buiten de deur. Tussen de groepen allochtonen zijn er overigens wel forse verschillen: Turken en Marokkanen hebben de minst gunstige leefsituatie, Surinamers en Antillianen nemen op veel fronten een betere positie in, soms vergelijkbaar met die van autochtonen. Toch doet het overwegend hoge werkloosheidsniveau en de beperkte mate van uithuizigheid voor vrijetijdsoeinden vermoeden dat de mobiliteit van allochtonen beperkt is. Of en in welke mate dat ook daadwerkelijk het geval is zal moeten blijken uit de analyses in dit rapport. Maar eerst volgt een kort overzicht van eerder onderzoek op dit terrein.

1.3 Eerder onderzoek naar mobiliteit van allochtonen

Onderzoek naar de mobiliteit van allochtonen is schaars. De belangrijkste studie is het inmiddels enigszins verouderde onderzoek van MuConsult (1995) naar de mobiliteit van bewoners van oude stadswijken. Aan de hand van algemene vragen en een dagboekje werd daarbij een beeld geschetst van het mobiliteitsgedrag van Turken, Surinamers en autochtonen uit twee wijken in Amsterdam en twee wijken in Rotterdam. Aanleiding voor het onderzoek was een kwalitatieve studie van MuConsult uit 1994 waarin op basis van een beperkt aantal gesprekken met deskundigen en Turkse en Marokkaanse respondenten werd geconstateerd dat het mobiliteitsgedrag van allochtonen aanzienlijk verschilde met dat van autochtonen. Zo zouden allochtonen een zeer sterke voorkeur hebben voor de auto, maar zouden van de vrouwen onder hen juist relatief weinigen de beschikking hebben over een rijbewijs. Fietsen zou onder allochtonen niet gebruikelijk zijn. Zelfs wanneer zij zouden kunnen fietsen, zouden zij er in de praktijk nog steeds niet of nauwelijks gebruik van maken. Bij Turkse en Marokkaanse meisjes zou het 'vrouw-zijn' en de sociale beperkingen die hiermee samenhangen een grote rol spelen (MuConsult 1994). Het kwantitatieve vervolgonderzoek uit 1995 had tot doel de gevonden verschillen nader te duiden en ook cijfermatig te onderbouwen. Uit het onderzoek bleek dat allochtonen zich inderdaad minder vaak verplaatsen dan autochtonen, en bovendien kortere afstanden afleggen. Verder bleken zij (conform de verwachtingen uit het vooronderzoek) relatief vaak gebruik te maken van de auto en het openbaar vervoer, en heel weinig van de fiets.

Een deel van de gevonden verschillen tussen allochtonen en autochtonen kon echter worden herleid tot verschillen in leeftijd en sociaaleconomische positie, met name de hoogte van het inkomen. De conclusie die hieraan verbonden werd is dat niet de culturele achtergrond van allochtonen hun andersoortige mobiliteitsgedrag bepaalt, maar hun sociaaleconomische achterstand. Met andere woorden:

'...het ligt in de lijn der verwachting aan te nemen dat bij het verminderen van de achterstandspositie van allochtonen hun feitelijke mobiliteitsgedrag meer overeenkomsten zal vertonen met dat van autochtone bewoners.'

(bewerkt citaat; MuConsult 1995: ii).

Hierop werden echter twee uitzonderingen gemaakt: Ten eerste fietsen allochtonen zeer weinig, ook als rekening wordt gehouden met verschillen tussen allochtonen en autochtonen naar achtergrondkenmerken. Veel allochtonen kunnen überhaupt niet fietsen, vooral allochtone vrouwen hebben dat vaak nooit geleerd. Ten tweede bleken Turken wat meer autominded (een meerderheid van hen vond de auto de gemakkelijkste manier van verplaatsen) en de Surinamers wat meer openbaarvervoerminded (bijna de helft vond bus, tram en metro de makkelijkste manier van verplaatsen) (MuConsult 1995: 50).

Een groot voordeel aan het onderzoek van MuConsult was dat de gekozen wijken vergelijkbaar zijn qua stedelijkheid, openbaarvervoeraanbod en voorzieningenniveau. Daarmee is de variatie in het mobiliteitsgedrag die het gevolg is van ruimtelijke verschillen tot een minimum beperkt. De keerzijde van het beperken van het onderzoek tot de twee stadswijken in Amsterdam en Rotterdam is dat er per saldo relatief weinig allochtonen zijn ondervraagd. In totaal zijn er 320 Turken, 302 Surinamers en 218 autochtonen geïnterviewd. Marokkanen en Antillianen zijn buiten het onderzoek gebleven. Ook informatie over verschillen tussen eerste- en tweedegeratieallochtonen was niet voorhanden.

De studie van MuConsult is het meest bekende onderzoek naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen. Het is echter niet het enige. Zo heeft de gemeente Amsterdam recent een studie verricht naar het vervoermiddelenbezit en het mobiliteitsgedrag van allochtone stadsbewoners (Niepoth 2004; O+S 2004). Daartoe is gebruikgemaakt van een jaarlijkse gemeentelijke enquête, waarin personen van 12 jaar en ouder onder andere zijn gevraagd naar het bezit van vervoermiddelen en aantallen gemaakte verplaatsingen. Groot voordeel is dat de gegevens over meerdere jaren bekend zijn, waardoor ontwikkelingen in de tijd gevolgd kunnen worden. In de rapportage zijn de jaren 1986 en 2003 met elkaar vergeleken. De resultaten bevestigen de conclusies uit het eerdere onderzoek van MuConsult dat allochtonen minder verplaatsingen maken en minder kilometers afleggen dan autochtonen. Vooral het fietsbezit en fietsgebruik ligt op een veel lager niveau, met name onder Marokkanen. Het bezit van openbaarvervoerabonnementen ligt

juist veel hoger, met name bij stadsbewoners van Surinaamse afkomst. Sinds medio jaren tachtig zijn allochtonen zich vaker gaan verplaatsen en ook over wat grotere afstanden, het meest per auto. Ook het fietsbezit en fietsgebruik onder allochtonen is enigszins toegenomen, maar de kloof ten opzichte van autochtonen blijft groot. Vooral allochtone jongeren blijken nog altijd weinig fietsgeneigd (O+S 2004: 4-5): terwijl autochtone jongens en meisjes in de leeftijd van 12 tot en met 25 jaar massaal gebruikmaken van de fiets (84% fietst minimaal één keer per maand), geldt dit slechts voor 39% van de Marokkaanse en 43% van de Turkse jongeren: dit is zelfs nog minder dan onder allochtonen van 26 jaar en ouder. Ook de attitude tegenover de fiets verschilt nogal van hetgeen autochtonen over de fiets denken: stellingen zoals ‘de fiets past bij mij’ of ‘in mijn kennissenkring wordt veel gefietst’ worden door allochtone jongeren vaak ontkennend beantwoord (tabel 1.1).

Tabel 1.1

Attitude van jongeren van 12-25 jaar tegenover fietsen, 2003 (in procenten)

	allochtonen			autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	
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: O+S (drrv'03)

De wijze waarop allochtone en autochtone jongeren van en naar school reizen is in 1996 ook onderzocht aan de hand van het Nationaal Scholieren Onderzoek (NSO), waarover is gerapporteerd in Vogels (2002). Hieruit bleek dat allochtone leerlingen veel vaker gebruikmaken van het openbaar vervoer of lopend van en naar school gaan, terwijl autochtonen hoofdzakelijk van de fiets gebruikmaken. Ook in de vier grote steden, waar veel allochtonen wonen en het openbaarvervoergebruik over het algemeen hoger ligt dan elders, zijn de verschillen fors: allochtone jongeren maken er bijna drie keer zo vaak gebruik van het open-

baar vervoer als autochtonen, terwijl het fietsgebruik onder hen bijna vier keer zo laag is (Vogels 2002: 239).

Onderzoek buiten Nederland

Ook buiten Nederland is het verplaatsingsgedrag van minderheden al eens onderwerp van onderzoek geweest: in het Verenigd Koninkrijk wees een verkennende studie eind jaren negentig uit dat etnische minderheden voor hun woon-werkverplaatsingen vaker gebruikmaken van het openbaar vervoer dan autochtonen (Green 1998). Dit bleek gedeeltelijk te kunnen worden herleid tot verschillen in stedelijkheid van de woonlocatie van allochtonen en autochtonen. Vergelijkbaar onderzoek bevestigt de ‘afhankelijkheid’ van het openbaar vervoer. De fiets is vaak geen alternatief, het lopen duurt te lang en de auto is onbetaalbaar (Atkins 2004).

Vooraf in de Verenigde Staten is relatief veel onderzoek verricht naar de mobiliteit van etnische minderheden. De resultaten hiervan zijn echter slechts zeer ten dele toepasbaar op de situatie in Nederland. Ten eerste betreft het geheel andere bevolkingsgroepen, met name Afro-Amerikaanse en Spaanstalige minderheden. Daarnaast is de leefsituatie van de etnische minderheden in de VS onvergelykbaar met die in Nederland, en ook de ruimtelijke structuur en het verkeers- en vervoerssysteem zijn van een geheel andersoortige aard. In een samenleving die is ingericht naar de maatstaven van de auto, leidt het ‘autoloos’ zijn veel eerder tot sociale achterstanden en uitsluiting.

Ondanks de grote verschillen zijn hieronder toch enkele hoofdlijnen uit het onderzoek samengevat, die van belang kunnen zijn voor de interpretatie van de Nederlandse onderzoeksgegevens:

- Etnische minderheden die nog niet zo lang geleden in de Verenigde Staten zijn gearriveerd, maken verhoudingsgewijs veel gebruik van het openbaar vervoer en lopen vaak (Tal en Handy 2005). Vermoedelijk beïnvloedt dit hun mogelijkheden tot zelfontplooiing en arbeidsdeelname in negatieve zin (zie Zenou 2003). Greico (1995) spreekt in dit verband zelfs van ‘temporele armoede’ als gevolg van de afhankelijkheid van langzame vervoermiddelen (zie ook Shen 2000).
- Na een aantal jaar in de Verenigde Staten begint het mobiliteitsgedrag meer op dat van autochtonen te lijken (zie Myers 1996; McGuckin en Srinivasan 2003).

- In veel gevallen zijn de mobiliteitspatronen een uitkomst van sociaal-demografische, sociaaleconomische en ruimtelijke verschillen in de leefsituatie van allochtonen en autochtonen. Maar cultuurspecifieke behoeften en attitudes lijken ook een zelfstandige invloed uit te oefenen op het mobiliteitsgedrag (Tal en Handy 2005, 33). Dit komt onder andere tot uitdrukking in:
 - 1) verschillen in activiteitenpatronen, bijvoorbeeld voor sociaal-recreatieve doeleinden;
 - 2) verschillen in ruimtelijke kennis en vaardigheden, bijvoorbeeld over de verkeersregels, het openbaarvervoerstelsel en de stratenpatronen;
 - 3) verschillen in attitudes en waardepatronen, bijvoorbeeld in de manier waarop het openbaar vervoer wordt gepercipieerd.

1.4 Gebruikte gegevens

Het LAS als informatiebron

Het eerdere onderzoek overziend kan worden vastgesteld dat de mobiliteit van allochtonen tot op heden alleen is bestudeerd op het niveau van enkele wijken (MuConsult) of een afzonderlijke gemeente (O+S). Sinds kort is er echter een grootschalig onderzoek van het SCP beschikbaar, waarin een uitgebreide inventarisatie is gemaakt van uiteenlopende aspecten van de leefsituatie van Turken, Marokkanen, Antillianen, Surinamers en autochtonen. Voor dit zogenoemde onderzoek Leefsituatie Allochtone Stedelingen (LAS) is een vragenlijst ontwikkeld waarin onder andere is ingegaan op de vrijetijdsbesteding, de taakverdeling binnen huishoudens, de sociale contacten die mensen hebben, hun veiligheid en gezondheid, en de mobiliteit. In het onderzoek is gebruikgemaakt van speciaal daartoe opgeleide enquêteurs, die de respondenten thuis bezochten en de vragenlijst mondeling hebben afgenomen, desgewenst in het Turks of Arabisch. Het onderzoek is niet landsdekkend uitgevoerd, maar bleef beperkt tot de 50 grootste steden van Nederland (zie kader). Het merendeel van de allochtonen woont in die 50 grootste steden (tussen de 75% en 79%), zodat de resultaten van het LAS een hoge dekkingsgraad kennen. Dat geldt echter niet voor de autochtonen uit het onderzoek die als referentiegroep voor de allochtonen fungeren. Omdat een minderheid van hen in de 50 grootste steden woont

(35%), vormen zij per definitie een selecte groep. De implicatie hiervan is dat de autochtonen uit het onderzoek goed vergelijkbaar zijn met de allochtonen (immers, beide groepen zijn woonachtig in de stedelijke gebieden), maar dat zij niet representatief zijn voor de gemiddelde Nederlander. Bij de interpretatie van de bevindingen dient men hiermee rekening te houden.

Medio 2005 zijn de resultaten van het LAS opgeleverd. In totaal hebben bijna 4 duizend respondenten meegewerkt aan het onderzoek (zie het kader voor een overzicht van de steekproefomvang en respons per bevolkingsgroep). Bijna driekwart van hen heeft ook een dagboekje ingevuld, waarin aanvullend materiaal over de tijdsbesteding en het

Enkele kenmerken van het LAS

Steden in het LAS

G4:

Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht

G46:

Overige grote steden in de Randstad

Alkmaar, Almere, Alphen aan den Rijn, Amersfoort, Amstelveen, Delft, Dordrecht, Gouda, Haarlem, Haarlemmermeer, Hilversum, Hoorn, Leiden, Leidschendam, Lelystad, Purmerend, Schiedam, Spijkenisse, Velsen, Vlaardingen, Zaanstad, Zoetermeer.

Overige grote steden buiten de Randstad

Almelo, Apeldoorn, Arnhem, Bergen op Zoom, Breda, Deventer, Ede, Eindhoven, Emmen, Enschede, Groningen, Heerlen, Helmond, Hengelo (O), 's-Hertogenbosch, Leeuwarden, Maastricht, Nijmegen, Oss, Roosendaal, Sittard-Geleen, Tilburg, Venlo, Zwolle.

Steekproefomvang en respons per bevolkingsgroep

	steekproefomvang	respons	responspercentage
Turken	1864	946	51
Marokkanen	2022	919	45
Surinamers	2009	763	38
Antillianen	1746	825	47
autochtonen	1295	642	50

Voor meer technische informatie over het LAS en een verslag van het veldwerk, zie Veldkamp (2005).

mobilitetsgedrag is verzameld (Veldkamp 2005). Om enigszins te corrigeren voor de mogelijke selectiviteit die het gevolg is van de non-respons, zijn de resultaten gewogen op belangrijke kenmerken zoals geslacht, leeftijd en migratiegeneratie.³ Inmiddels is reeds in enkele rapporten over de gegevens gepubliceerd. Daarbij is onder andere aandacht besteed aan de arbeids- en woonsituatie van allochtonen, de positie van de vrouw, en de vrijetijdsbesteding (zie SCP/WODC/CBS 2005; Keuzenkamp en Merens 2006).

Afbakening en definiëring

In het LAS is informatie verzameld over Turken, Marokkanen, Surinamers, Antillianen en een autochtone referentiegroep. Wat maakt dat mensen tot één van deze bevolkingsgroepen zijn gerekend? Of anders gezegd: wat bepaalt dat men een allochtoon is, en wanneer is men een autochtoon? In het LAS is hiervoor gebruikgemaakt van het zogenoemde 'geboortelandcriterium'. Dat wil zeggen dat men een autochtoon is als men zelf en beide ouders geboren zijn in Nederland. Als men zelf of minimaal één ouder geboren is in Turkije, Marokko, Suriname, de Nederlandse Antillen of Aruba behoort men respectievelijk tot de Turkse, Marokkaanse, Surinaamse, Antilliaanse (of Arubaanse) allochtonen.

De gegevens over mobiliteit zijn verzameld in de vragenlijst en in het aanvullende dagboekje. In de vragenlijst is gevraagd naar de aantallen auto's, fietsen en bromfietsen per huishouden, en is per ondervraagde persoon gekeken naar het bezit van een rijbewijs en openbaarvervoerabonnementen. Het mobiliteitsgedrag is gemeten met behulp van een dagboekje, waarbij de enquêteur aan de respondent vroeg om (per kwartier) de activiteiten van de dag voorafgaand aan het interview te noemen. Hoewel informatie is verzameld over alle wekdagen is besloten de vrijdagen en zaterdagen in de rapportage buiten beschouwing te laten. Als gevolg van het geringe aantal interviews dat is afgenomen op zaterdag en zondag, is er over de vrijdagen en zaterdagen namelijk te weinig informatie voorhanden om betrouwbare uitspraken uit af te leiden. Bovendien zijn de bezigheden op de vrijdag voor gelovige Turken en Marokkanen afwijkend van andere doordeweekse dagen, waardoor een vertekening kan ontstaan bij de presentatie van gemiddelden en vergelijkingen met andere bevolkingsgroepen. Alle informatie over het mobiliteitsgedrag heeft dus steeds betrekking op de gemiddelden over zondag tot en met donderdag. Wellicht geheel ten overvloede: de gegevens hebben steeds betrekking op de gewone, 'dagelijkse' mobiliteit. Informatie over de mobiliteit van en naar vakantieadressen (zoals het gaan van en naar Turkije of Marokko) ontbreekt.

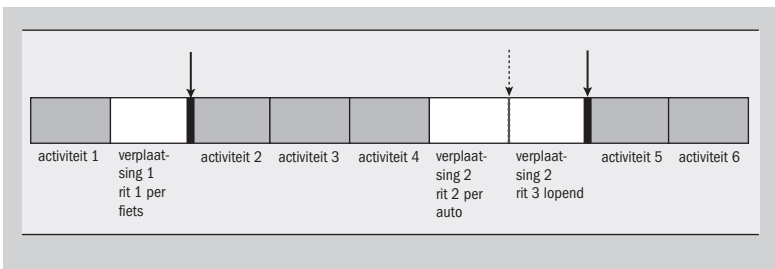
Verplaatsingen en ritten

Omdat mobiliteit in het dagboekje van het LAS per tijdseenheid is geregistreerd, vormt het dagboekje een goede bron voor het analyseren van de aan mobiliteit bestede reistijd. Immers, de sommatie van alle afzonderlijke kwartieren waarop de respondent zich heeft verplaatst, geeft inzicht in de tijd die per persoon per dag besteed is aan mobiliteit. Daarnaast is voor elk kwartier dat de respondent onderweg was, gevraagd naar het vervoermiddel waarmee men zich heeft verplaatst, naar de afgelegde afstand en naar de persoon of personen met wie men samen heeft gereisd. De gerealiseerde aantallen verplaatsingen kunnen echter niet rechtstreeks uit het dagboekje worden gehaald. Eén verplaatsing kan immers gespreid zijn over meerdere kwartieren. Maar omdat het onderzoek is opgezet als dagboek en dus in chronologische volgorde alle opeenvolgende activiteiten zijn geregistreerd, kan toch op een indirecte

manier worden afgeleid hoe vaak iemand zich heeft verplaatst. Daarbij is de ‘overgang’ van verplaatsen als bezigheid naar een andersoortige activiteit steeds als meeteenheid aangemerkt (zie figuur 1.1). Dit is gedaan volgens twee soorten methoden. In de eerste methode is een verplaatsing gedefinieerd als een aantal aaneengesloten tijdseenheden waarin het vervoersmotief steeds hetzelfde is, maar het vervoermiddel verschillend mag zijn. Een concreet voorbeeld: een woon-werkverplaatsing van drie kwartier waarin eerst per fiets wordt gereisd en vervolgens per trein, wordt volgens deze methodiek als één ‘verplaatsing’ aangemerkt. Volgens de tweede, alternatieve methode zou deze ene woon-werkverplaatsing uiteengelegd worden in twee zogenaemde ‘ritten’, namelijk: een rit per fiets en een rit per trein. Met andere woorden: bij verplaatsingen wordt gedoeld op de mobiliteit tussen twee activiteiten, terwijl bij ritten de mobiliteit tussen vervoermiddelen het uitgangspunt vormt (in figuur 1.1 levert dat 2 ‘verplaatsingen’ en 3 ‘ritten’ op).

Figuur 1.1

Het ‘tellen’ van verplaatsingen in het LAS (in aantallen ritten en verplaatsingen)



Waar in dit rapport materiaal over de frequentie van verplaatsingen wordt gepresenteerd, is uitgegaan van de eerste methode. De resultaten die betrekking hebben op het gebruik van de verschillende vervoermiddelen, zijn gebaseerd op de tweede methode.

Uithuizigheid en mobiliteit

In dit rapport is onderscheid gemaakt tussen *uithuizigheid* en *mobiliteit*. Met ‘uithuizigheid’ wordt gedoeld op de vraag of men gedurende de dag waarop het onderzoek betrekking had wel of niet één of meerdere ver-

plaatsingen heeft gemaakt. De term ‘mobiliteit’ heeft betrekking op de feitelijke verplaatsingen, ofwel: als men verplaatsingen heeft gemaakt, voor welke doeleinden was dat dan, hoe vaak, en van welke vervoerwijze is daarbij gebruikgemaakt?

Motieven voor mobiliteit

De verplaatsingsmotieven zijn ontleend aan de activiteit die men onderneemt op de plek van bestemming, ofwel: de activiteit die volgt op de verplaatsing. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen woon-werkverplaatsingen, het gaan naar school of studielocaties, het doen van boodschappen, het halen en brengen van kinderen (zogenoemde ‘zorggerelateerde mobiliteit’), vrijetijdsverplaatsingen en overige verplaatsingen. Wat betreft de categorisering is steeds getracht om zo veel mogelijk aan te sluiten op de motievenindeling zoals die in het Mobiliteitsonderzoek Nederland wordt gehanteerd. Wanneer de activiteit volgend op de verplaatsing een thuisactiviteit was, is het motief afgeleid van de activiteit op de plek van herkomst (ofwel: de activiteit die voorafging aan de verplaatsing). Ook dit is overeenkomstig de werkwijze zoals gebruikt in het MON. Voor een uitgebreide toelichting op de werkwijze en classificatie, zie bijlage B.

1.5 Leeswijzer

In de rest van dit rapport zal verslag worden gedaan van de mobiliteitsgerelateerde bevindingen uit het onderzoek Leefsituatie Allochtone Stedelingen. Hoofdstuk 2 biedt een beschrijving van het mobiliteitsgedrag van allochtonen en autochtonen. Naast de mate van uithuizigheid wordt daarbij onder andere aandacht besteed aan de aantallen verplaatsingen, de reisduur, de afgelegde afstanden, de gebruikte vervoermiddelen, en de motieven voor het uithuizig zijn. Daarnaast zal worden ingegaan op het bezit van auto, fiets en abonnementen voor het openbaar vervoer. In hoofdstuk 3 wordt onderzocht of de gevonden verschillen in mobiliteit tussen allochtonen en autochtonen ook blijven bestaan als rekening wordt gehouden met verschillen in sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken tussen allochtonen en autochtonen. Hoofdstuk 4 biedt een samenvatting en een slotbeschouwing.

Noten

- 1 Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen behoren tot de groep niet-westerse allochtonen. Andere groepen niet-westerse allochtonen zoals de Irakezen, Afghanen, Iraniërs en Somaliërs, die qua omvang veel kleiner zijn, blijven in dit rapport buiten beeld. Ook over westerse allochtonen zoals Duitsers en Belgen is geen informatie opgenomen. Voor het gemak zijn de vier geselecteerde groepen niet-westerse allochtonen die het onderwerp zijn van dit rapport, steeds aangeduid als ‘allochtonen’.
- 2 Illustratief in dit verband is de vanuit het emancipatie- en integratiebeleid geïnitieerde campagne Thuis in Nederland? Doe mee!, waarmee sinds 2005 allochtone vrouwen worden aangespoord om buitenshuis actief te worden (zie www.doemee.nl).
- 3 Het bestand is gewogen op de volgende kenmerken: etnische herkomst (in vijf klassen), aanwezigheid van kinderen, geslacht, burgerlijke staat, gemeente (G4, G46), leeftijd (in tien klassen) en migratiegeneratie (eerste of tweede generatie).

2 Mobiliteitsgedrag belicht

2.1 Inleiding

In de eerdere onderzoeken van MuConsult (1995) en de gemeente Amsterdam (O+S 2004) werd gevonden dat allochtonen minder vaak onderweg zijn, minder grote afstanden afleggen, en vaker gebruikmaken van de auto en het openbaar vervoer en minder vaak van de fiets dan autochtone stedelingen. In dit hoofdstuk worden de bevindingen uit het onderzoek Leefsituatie Allochtone Stedelingen (LAS) gepresenteerd.

Het doel van dit hoofdstuk is de mobiliteit van Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen te beschrijven, en te bekijken in hoeverre deze verschilt van de mobiliteit van autochtone stadsbewoners. Achtereenvolgens zal aandacht worden besteed aan de aantallen verplaatsingen en afgelegde afstanden, de motieven voor mobiliteit (woon-werkverplaatsingen, onderwijs, huishouden en vrije tijd) en de gebruikte vervoermiddelen. Daarnaast zal worden ingegaan op het bezit van auto, fiets en abonnementen voor het openbaar vervoer en op de verschillen in mobiliteit tussen mannen en vrouwen en tussen eerste- en tweedegeneratieallochtonen.

In hoofdstuk 3 zal worden onderzocht of de verschillen in mobiliteit tussen allochtonen en autochtonen ook blijven bestaan indien rekening wordt gehouden met verschillen in sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken.

2.2 Mobiliteit en mate van uithuizigheid

Allochtonen verplaatsen zich minder vaak dan autochtonen (tabel 2.1). Met name Turken en Marokkanen zijn minder vaak onderweg. Tussen Surinamers en autochtonen is er evenwel geen significant verschil in aantallen gemaakte verplaatsingen. De reisduur van autochtonen – gemeten in minuten per persoon per dag – bedraagt ruim 70 minuten.¹ Van de allochtone bevolkingsgroepen zijn alleen de Turken significant minder lang onderweg, namelijk ruim 50 minuten. De grootste

verschillen in mobiliteitsgedrag zitten echter niet in de aantallen verplaatsingen of de reisduur, maar in de afgelegde afstanden: Turken en Marokkanen leggen per dag gemiddeld 18 kilometer af, Surinamers en Antillianen 24 kilometer en autochtonen 34 kilometer.² Opvallend is ten slotte het verschil tussen allochtone groepen: er lijkt een scheiding in omvang en reikwijdte van het mobiliteitsgedrag waarneembaar tussen Turken en Marokkanen enerzijds, en Surinamers en Antillianen anderzijds. Turken en Marokkanen zijn minder vaak, minder lang en ook minder ver onderweg dan Surinamers en Antillianen.

Tabel 2.1

Aantallen verplaatsingen, reisduur en afgelegde afstanden, per persoon per dag, personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in aantallen, minuten en kilometers)

	allochtonen				autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
aantallen verplaatsingen	1,35***	1,46***	1,91	1,72**	2,02
reisduur (min.)	51,5***	57,7	67,7	64,0	71,0
afgelegde afstand (km) ^a	17,5***	17,8***	23,4***	24,7***	34,4

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

* $p < .10$; ** $p < .05$; *** $p < .01$ (significante verschillen ten opzichte van autochtonen)

Bron: SCP (LAS'05)

Een groot deel van de gevonden verschillen in mobiliteitsgedrag kan echter worden toegeschreven aan personen die überhaupt geen verplaatsingen maken, althans niet op de dag waarover in het onderzoek informatie is verzameld. Ruim een vijfde van de autochtone Nederlanders heeft op de desbetreffende dag geen verplaatsing gemaakt.³ Voor allochtonen liggen deze aandelen aanzienlijk hoger: met name Turken en Marokkanen verplaatsen zich relatief weinig: respectievelijk 42% en 44% hebben geen verplaatsingen gemaakt. De Surinamers en Antillianen hebben zich in respectievelijk 28% en 27% van de gevallen niet verplaatst, waarmee zij vaker uithuis zijn dan Turken en Marokkanen, maar nog altijd minder dan autochtonen.

Indien de aantallen verplaatsingen, de reisduur en de afgelegde afstanden worden ‘gecorrigeerd’ voor de personen die zich niet hebben verplaatst, vallen veel van de eerder gevonden verschillen weg (tabel 2.2). Alleen wat betreft de afgelegde afstanden blijkt dat allochtone groepen nog altijd aanzienlijk minder mobiliteit genereren dan autochtonen, per saldo ongeveer een kwart tot een derde minder. De verschillen tussen Turken en Marokkanen enerzijds en Surinamers en Antillianen anderzijds zijn dan overigens niet meer significant. Deze kunnen dus bijna in het geheel worden toegeschreven aan het feit dat Turken en Marokkanen minder uithuizig zijn dan Surinamers en Antillianen.

Tabel 2.2

Aantallen 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 procenten, aantallen, minuten en kilometers)

	allochtonen				autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
% personen die geen verplaatsing hebben gemaakt	41***	43***	28	26	22
aantallen verplaatsingen	2,31*	2,56	2,64	2,33	2,58
reisduur (min.)	87,9	101,5	93,6	86,4	90,6
afgelegde afstand (km) ^a	30,4***	31,7**	32,4**	33,7*	44,0
afstand per verplaatsing (km) ^a	15,1	14,8	12,5	15,6	17,0

a Exclusief verplaatsingen van meer dan 300 km (1,8%).
 * p < .10; ** p < .05; *** p < .01 (significante verschillen ten opzichte van autochtonen)

Bron: SCP (LAS'05)

2.3 Motieven voor mobiliteit: werk, school, huishouden en vrije tijd

In de verdeling van de mobiliteit naar soorten verplaatsingen zijn weinig opvallende verschillen waarneembaar (tabel 2.3 en 2.4). Hoewel allochtonen wat minder vaak onderweg zijn om woon-werkredenen,

zijn er naar rato van het totale aantal verplaatsingen nauwelijks verschillen.⁴ Steeds grofweg een derde van de mobiliteit is toe te rekenen aan woon-werkverplaatsingen. Onderwijsgerelateerde verplaatsingen worden door allochtonen wel significant vaker gemaakt dan door autochtonen, met name door Antillianen. Het is echter goed denkbaar dat dit geheel te herleiden is tot de jongere leeftijdsstructuur van allochtonen.⁵ Mobiliteit in verband met het boodschappen doen komt met name significant vaker voor onder Surinamers; verplaatsingen om zorgredenen komen verhoudingsgewijs vaak voor bij Turken en Marokkanen, het verschil met andere groepen allochtonen en met autochtonen is hier echter niet significant. Ook wat betreft de mobiliteit om vrijetijdsdoeleinden zijn er weinig verschillen tussen allochtonen en autochtonen zichtbaar.

Tabel 2.3

Motieven voor mobiliteit (exclusief de personen die geen verplaatsingen hebben gemaakt), personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in verplaatsingen per persoon per dag)

	allochtonen				autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
woon-werk	0,80	0,76	0,87	0,72	0,89
onderwijs	0,14*	0,16**	0,14*	0,17***	0,05
boodschappen	0,16	0,18	0,27**	0,15	0,14
zorg	0,22	0,31	0,25	0,14	0,21
vrije tijd	0,54	0,64	0,63	0,68	0,64
overig	0,45**	0,50	0,49	0,47*	0,65
alle motieven	2,31*	2,56	2,64	2,33	2,58

* p < .10; ** p < .05; *** p < .01 (significante verschillen ten opzichte van autochtonen)

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel 2.4

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

	allochtonen				autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
woon-werk	35	30	33	31	34
onderwijs	6	6	5	7	2
boodschappen	7	7	10	6	6
zorg	10	12	9	6	8
vrije tijd	23	25	24	29	25
overig	19	20	18	20	25
alle motieven	100	100	100	100	100

Bron: SCP (LAS'05)

2.4 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

Van welke vervoermiddelen maken allochtonen gebruik, en in welke mate wijkt dit af van de manier waarop autochtonen zich verplaatsen? (tabel 2.5 en 2.6).⁶ Het meest in het oog springende verschil is dat allochtonen veel minder fietsen dan autochtonen. Autochtonen maken in ruim een kwart van de gevallen gebruik van de fiets, terwijl Turken en Marokkanen voor slechts een tiende van alle ritten de fiets pakken. Surinamers en Antillianen fietsen iets vaker, maar nog steeds beduidend minder vaak dan autochtonen: 13% tot 15% van de door hen gemaakte ritten gaat per fiets. Per saldo zijn autochtonen twee tot drie keer zo vaak onderweg per fiets als allochtonen. Voor het lopen kan juist het tegenovergestelde worden geconcludeerd. Allochtonen lopen verhoudingsgewijs twee keer zo vaak als autochtonen. Met name Marokkanen lopen veel, bijna in een kwart van alle gevallen. Ook het openbaar vervoer wordt meer gebruikt door allochtonen: vooral Surinamers en Antillianen maken er veel gebruik van, voor respectievelijk 21% en 25% van de door hen gemaakte ritten. Turken (en in mindere mate ook Marok-

kanen) maken niet significant vaker gebruik van het openbaar vervoer dan autochtonen.⁷ Bij het autogebruik is sprake van een wisselend beeld: Turken maken vaker gebruik van de auto (64% van de verplaatsingen) dan autochtonen (55%), Marokkanen (51%), Surinamers (50%) en vooral de Antillianen (43%) doen dit juist minder vaak.

Autobestuurder en autopassagier, en samen reizen

In de gegevens over de autoritten is geen onderscheid gemaakt naar het gebruik als autobestuurder of het gebruik als passagier. Wel is onderzocht hoe vaak allochtonen samen reizen en of zij hierin verschillen van autochtonen. Alleen Turken en Marokkanen lijken vaker samen te reizen dan autochtonen: zij doen dit in respectievelijk 40% en 34% van de gevallen, terwijl autochtonen in 31% van de verplaatsingen samen reizen. Deze verschillen zijn evenwel niet statistisch significant.

Tabel 2.5

Vervoermiddelgebruik (exclusief de personen die geen verplaatsingen hebben gemaakt), personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in gemiddeld aantal ritten per persoon per dag)

	allochtonen				autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
onderweg per auto	1,49	1,32	1,42	1,05***	1,51
onderweg per openbaar vervoer	0,27	0,42	0,59***	0,61***	0,24
onderweg per motor of brommer ^a	0,02	0,02	0,03	0,02	0,02
onderweg per fiets	0,22***	0,29***	0,36***	0,36***	0,74
onderweg lopend	0,35	0,57***	0,44**	0,38	0,22
totaal onderweg	2,35***	2,62	2,84	2,41**	2,74

a Of scooter.

* $p < .10$; ** $p < .05$; *** $p < .01$ (significante verschillen ten opzichte van autochtonen)

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel 2.6

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)

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

a Of scooter.

Bron: SCP (LAS'05)

2.5 Bezit van vervoermiddelen, rijbewijzen en ov-abonnementen

In vergelijking met autochtone stedelingen zijn allochtonen over het algemeen minder vaak onderweg per auto en fiets, en vaker per openbaar vervoer. Het is de vraag of deze verschillen in mobiliteitsgedrag ook tot uitdrukking komen in het bezit van auto, fiets, rijbewijs en openbaarvervoerabonnementen.

Autobezit

Personen uit allochtone huishoudens hebben over het algemeen minder vaak een auto ter beschikking dan autochtonen (tabel 2.7). Met name personen van Surinaamse en Antilliaanse afkomst moeten het vaker doen zonder een auto in het huishouden (in respectievelijk 34% en 46% van de gevallen). Bij niet-westerse allochtonen komt het bezit van één of meerdere auto's bij Turkse huishoudens het meest voor (76%), gevolgd door Marokkaanse gezinnen (68%). Ongeveer een tiende van de alloch-

tonen heeft de beschikking over twee of meer auto's in het huishouden, tegen een kwart bij autochtonen.⁸

Fietsbezit

Nederland is een fietsland bij uitstek. Met 18 miljoen exemplaren zijn er in Nederland meer fietsen dan personen (Bovag-RAI 2006). Van de autochtone bevolking heeft 97% één of meerdere fietsen ter beschikking (tabel 2.7).⁹ Voor allochtonen geldt dit in veel mindere mate: ongeveer driekwart van de allochtone huishoudens heeft een fiets.

Ook het bromfietsenbezit ligt bij autochtonen hoger dan bij allochtonen (tabel 2.7). Van alle ondervraagde Turken en Marokkanen heeft slechts 6% een bromfiets in het huishouden. Bij autochtonen ligt het aandeel huishoudens met één of meerdere brommers op ruim een tiende.¹⁰ Surinamers en Antillianen wijken qua bromfietsbezit niet significant af van de autochtone bevolking.

Tabel 2.7

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)

	allochtonen				autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
bezit 1 of meerdere auto's	76**	68**	66**	54**	86
1 auto	64	60	52	44**	59
2 auto's	11**	8**	12**	9**	23
3 of meerdere auto's	1**	1**	2*	1**	4
bezit fiets (1 of meerdere)	73***	73***	76***	73***	97
bezit bromfiets (1 of meerdere)	6**	6**	8	9	11

* $p < .10$; ** $p < .05$; *** $p < .01$ (significante verschillen ten opzichte van autochtonen)

Bron: SCP (LAS'05)

Rijbewijsbezit

Allochtonen hebben minder vaak de beschikking over een rijbewijs dan autochtone stedelingen (tabel 2.8). Met name van de Marokkanen (56%) en in mindere mate ook de Surinamers (64%) hebben relatief weinigen een rijbewijs, de Turken (71%) zijn juist wat vaker in het bezit van een rijbewijs.¹¹

Abonnementen voor het openbaar vervoer

Met uitzondering van de Turken zijn allochtonen vaker in het bezit van een abonnement voor het stad/streekvervoer dan autochtone stadsbewoners; met uitzondering van de Antillianen zijn ze minder vaak in bezit van een abonnement voor de trein (tabel 2.8). Surinamers en Antillianen en in mindere mate ook Marokkanen hebben vaak de beschikking over een abonnement voor het stad/streekvervoer. Turken hebben maar in één op de tien gevallen een stad/streekvervoerabonnement, hetgeen vergelijkbaar is met het aandeel van de autochtone stadsbewoners dat zo'n abonnement bezit. Een treinabonnement komt relatief vaak voor onder Antillianen en in mindere mate ook onder Surinamers.

Tabel 2.8

Rijbewijsbezit, aandeel personen dat een rijbewijs bezit, personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in procenten)

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

* p < .10; ** p < .05; *** p < .01 (significante verschillen ten opzichte van autochtonen)

Bron: SCP (LAS'05)

2.6 Mobiliteit naar geslacht en generatie

Binnen de onderscheiden groepen allochtonen en autochtonen zijn er grote verschillen in de mate van uithuizigheid en mobiliteit naar persoonskenmerken. Twee van de belangrijkste onderscheidende persoonskenmerken zijn de verschillen tussen mannen en vrouwen en de verschillen tussen eerste- en tweedegeneratieallochtonen. Met name Turkse en Marokkaanse vrouwen participeren op vele maatschappelijke fronten minder dan allochtone mannen en ook minder dan autochtone vrouwen. Zij zijn over het algemeen lager opgeleid, hebben minder vaak een betaalde baan, en zijn ook aanzienlijk minder uithuizig vanwege vrijetijdsdoelinden (zie Keuzenkamp en Merens 2006). Een tweede belangrijk persoonskenmerk is het behoren tot de eerste of tweede 'migratiegeneratie'. Daarmee wordt bedoeld op de verschillen tussen allochtonen die geboren zijn in het land van herkomst (de eerste generatie) en de allochtonen die geboren zijn in Nederland (de tweede generatie). De tweedegeneratieallochtonen zijn gemiddeld jonger, hebben een hogere opleiding genoten en zijn meer en beter geïntegreerd in de Nederlandse samenleving (zie Zorlu en Traag 2005; Beekhoven en Dagevos 2005). De veronderstelling is dat ze daardoor ook in de mate van uithuizigheid en mobiliteit minder zouden verschillen van de autochtone Nederlanders dan het geval is bij de eerstegeneratieallochtonen.

Geslacht

Zowel voor autochtonen als voor allochtonen geldt dat mannen uithuiziger zijn dan vrouwen (tabel 2.9). Onderling zijn er echter grote verschillen. Zo zijn Turkse en Marokkaanse mannen relatief minder uithuizig dan autochtonen: 30% van de Turkse mannen en 40% van de Marokkaanse mannen heeft zich op de dag van het onderzoek in het geheel niet verplaatst. Bij Surinaamse en Antilliaanse mannen ligt dit aandeel tussen de 20 en 25%, van de autochtone mannen heeft 17% geen verplaatsingen gemaakt. Onder vrouwen zijn de verschillen nog veel groter: daar heeft ongeveer de helft van Turkse en Marokkaanse vrouwen zich op de dag van het onderzoek niet verplaatst, tegen een kwart van de autochtone vrouwen. Surinaamse en Antilliaanse vrouwen nemen een tussenpositie in, van hen heeft ongeveer 30% zich niet verplaatst.

Indien wordt gekeken naar het vervoermiddelgebruik blijkt dat mannen veel vaker gebruikmaken van de auto dan vrouwen; die zijn meer aangewezen op het openbaar vervoer en op het lopen (zie bijlage E). Onder Turken en Marokkanen zijn de sekseverschillen in vervoermiddelgebruik het grootst. Bijna twee derde tot driekwart van de verplaatsingen van Turkse en Marokkaanse mannen geschiedt per auto, ten opzichte van ruim een derde tot minder dan de helft onder de vrouwen. Het openbaar vervoer wordt het meest gebruikt door Surinaamse en Antilliaanse vrouwen: ongeveer een kwart van de door hen gemaakte ritten gaat per openbaar vervoer. De Turkse mannen maken relatief het meest gebruik van de auto (75% van de verplaatsingen), en het minst van de fiets (6% van de verplaatsingen).

Tabel 2.9

Aandeel verplaatste personen en rijbewijsbezit naar geslacht, personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in procenten)

	allochtonen				autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
verplaatste personen					
mannen	69**	61***	76	78	83
vrouwen	47***	52***	69	70	74
rijbewijsbezit					
man	89	78***	74***	75***	91
vrouw	53***	31***	56***	62***	80

* $p < .10$; ** $p < .05$; *** $p < .01$ (significante verschillen ten opzichte van autochtonen)

Bron: SCP (LAS'05)

Ten slotte zijn er ook aanzienlijke verschillen in rijbewijsbezit naar geslacht. Mannen hebben vaker de beschikking over een rijbewijs dan vrouwen. Van de autochtone stadsbewoners heeft negen op de tien mannen een rijbewijs, onder Marokkanen, Surinamers en Antillianen ligt dit aandeel om en nabij de driekwart van de mannen (tabel 2.9). Turkse mannen hebben een met autochtone mannen vergelijkbaar

niveau van rijbewijsbezit. Bij vrouwen lopen de verschillen tussen allochtonen en autochtonen veel sterker uiteen. Van alle autochtone vrouwen heeft acht op de tien een rijbewijs. Onder de Turken, Surinamers en Antillianen heeft vijf à zes op de tien vrouwen een rijbewijs, van alle Marokkaanse vrouwen nog geen derde.

Generatie

Wat betreft de verschillen tussen eerste- en tweedegeneratieallochtonen lijken allochtonen van de eerste generatie over het algemeen wat minder uithuizig dan allochtonen van de tweede generatie (tabel 2.10). Dat geldt zo op het eerste gezicht met name voor de Turken, Marokkanen en Antillianen. Een nadere beschouwing leert echter dat geen van de verschillen statistisch significant is.

Tabel 2.10

Aandeel verplaatste personen naar migratiegeneratie, personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in procenten)

	allochtonen			
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen
verplaatste personen				
eerste generatie	57	55	72	72
tweede generatie	66	66	73	85

* p < .10; ** p < .05; *** p < .01 (significante verschillen ten opzichte van autochtonen)

Bron: SCP (LAS'05)

Uitgesplitst naar vervoermiddelgebruik blijken de tweedegeneratieallochtonen met name veel vaker gebruik te maken van het openbaar vervoer (bijlage F). Vermoedelijk is dit grotendeels te herleiden tot de jonge leeftijd van de tweedegeneratieallochtonen en de veelvoorkomende school- en studiegerelateerde verplaatsingen die hiermee samenhangen. Het is des te meer opvallend dat vooral de tweede generatie Turken met 5% van alle verplaatsingen veel minder fietsgeneigd lijkt dan de eerste generatie, die twee keer zoveel fietst (11%). Niet alleen het fietsen, ook het lopen lijkt onder Turken en Marokkanen voorbehouden aan de

eerste generatie. Vooral onder Marokkanen zijn de verschillen groot: een kwart van de verplaatsingen onder eerste generatie Marokkanen geschiedt te voet, onder de tweede generatie Marokkanen bedraagt het aandeel lopen daarentegen nog geen tiende van alle verplaatsingen.

2.7 Resumerend

Het mobiliteitsgedrag van allochtonen wijkt aanzienlijk af van dat van autochtonen. Allochtonen zijn minder vaak onderweg, leggen minder grote afstanden af, en maken over het algemeen minder vaak gebruik van de auto en de fiets en vaker van het openbaar vervoer. Met name vrouwen van Turkse en Marokkaanse afkomst zijn minder vaak uithuis: de helft van hen is op de dag van het onderzoek niet naar buiten geweest. En als zij wel verplaatsingen maken, gaat dit verhoudingsgewijs vaak per openbaar vervoer of te voet. De meest opvallende uitkomst is evenwel het lage fietsgebruik: dit varieert van twee derde minder dan autochtonen onder Turken, tot de helft minder onder Surinamers en Antillianen. Van alle allochtone groepen ligt het openbaarvervoergebruik het hoogst onder Surinamers en Antillianen, en dan met name de vrouwen: ongeveer een kwart van de door hen gemaakte ritten gaat per bus, tram, metro of trein. In het autogebruik nemen Turken een bijzondere positie in: zij maken zelfs relatief vaker gebruik van de auto dan autochtonen. Van alle allochtonen beschikken de Turken bovendien het vaakst over één of meerdere eigen auto's, en eveneens het vaakst over een eigen rijbewijs. In hoofdstuk 3 zal worden gezocht naar verklaringen voor de gevonden verschillen in mobiliteit tussen allochtonen en autochtonen.

Noten

- 1 Dit komt overeen met de landelijke gemiddelden, zoals bekend uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON).
- 2 Indien in het MON een selectie wordt gemaakt van de 50 grote steden, de leeftijdsgroep van 20 tot en met 65 jaar en de weekdays zondag tot en met donderdag, dan komen de gemiddelden wat hoger uit: bijna 40 kilometer per persoon per dag (zie ook bijlage C2).
- 3 Ter vergelijking: in het MON van 2004 ligt dit aandeel op 16% (voor de in het LAS geselecteerde gebieden zelfs op 12%), zie ook bijlage C2.
- 4 Er zijn wel forse verschillen in de motievenverdeling tussen het LAS en het MON: in het MON komt een kleiner deel van alle verplaatsingen voor rekening van woon-werkverplaatsingen, en is het winkelen/boodschappen doen juist veel belangrijker (zie verder bijlage C2).
- 5 Van de Antillianen van 20 jaar of ouder is 11% schoolgaand en/of studerend. Dat is ruim twee keer zo veel als de andere allochtone groepen (Turken 4%, Marokkanen 5% en Surinamers 5%) en bijna dubbel zo veel als bij autochtonen (6%).
- 6 Autochtone Nederlanders gebruiken voor iets meer dan de helft van hun ritten de auto, en voor nog geen tiende het openbaar vervoer. De fiets is in ruim een kwart van alle gevallen het gekozen vervoermiddel, het lopen in 8% van de gevallen. Ter vergelijking: in het Mobiliteitsonderzoek Nederland heeft de auto een aandeel van bijna 50% in alle verplaatsingen, het openbaar vervoer 8%, de fiets 24% en het lopen 17% (zie bijlage C). Volgens het MON wordt dus met name veel meer gelopen dan volgens het LAS. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat in het LAS een onderregistratie heeft plaatsgevonden van de hele korte verplaatsingen, waardoor het aandeel van het lopen – en mogelijk in mindere mate ook het fietsen – is onderschat.
- 7 Helaas is het hier niet mogelijk om onderscheid te maken naar soorten openbaar vervoer; anders gezegd: er is niet gevraagd of de verplaatsingen per trein, bus, tram of metro zijn gemaakt. De combinatie van aantallen verplaatsingen en afgelegde afstanden doet echter vermoeden dat onder allochtonen het stads- en streekvervoer domineert, terwijl autochtonen onderhoudingsgewijs vaker gebruik maken van de trein. De gemiddelde afstand per openbaarvervoerplaatsing ligt bij autochtonen namelijk veel hoger dan bij allochtonen, hetgeen aannemelijk maakt dat het aandeel per trein afgelegde kilometers groter is (zie ook bijlage D).

- 8 De gevonden cijfers wijken enigszins af van die van het Mobiliteitsonderzoek Nederland. Als hierin een selectie wordt gemaakt van de 50 grote steden die ook in het LAS centraal staan en daarnaast alleen wordt gekeken naar de antwoorden van de respondenten in de leeftijd van 20 tot en met 65 jaar, blijkt dat een vijfde van de Nederlandse huishoudens geen auto heeft, dat vier vijfde één of meerdere auto's bezit, en een vijfde twee of meer (zie bijlage C1).
- 9 In het MON bedraagt het aantal huishoudens met één of meerdere fietsen 93% (bij een met het LAS vergelijkbare selectie van respondenten, zie bijlage C1).
- 10 In het MON bedraagt het aantal huishoudens met één of meerdere brom- en/of snorfietsen 5% (bij een met het LAS vergelijkbare selectie van respondenten, zie bijlage C1).
- 11 In het MON beschikt 83% van de ondervraagden over een rijbewijs (bij een met het LAS vergelijkbare selectie van respondenten, zie verder bijlage C1).

3 Mobiliteitsgedrag herleid

3.1 Inleiding

Allochtonen zijn, zo blijkt uit het voorgaande hoofdstuk, minder vaak onderweg, leggen minder grote afstanden af, en maken minder vaak gebruik van de auto (met uitzondering van de Turken) en van de fiets dan autochtonen; wel lopen zij vaker en reizen vaker met het openbaar vervoer. In dit hoofdstuk wordt nagegaan of en in hoeverre de mobiliteit van allochtonen en autochtonen samenhangt met achtergrondkenmerken, zoals het geslacht, het wel of niet hebben van een betaalde baan en het opleidingsniveau. Eerst worden op basis van het bestaande onderzoek en de literatuur een aantal hypothesen opgesteld aan de hand waarvan kan worden gezocht naar verklaringen voor verschillen in mobiliteitsgedrag tussen allochtonen en autochtonen (§ 3.2). Vervolgens wordt onderzocht of en in hoeverre de aanvankelijk gevonden verschillen in uithuizigheid en mobiliteit kunnen worden herleid tot de veronderstelde verklaringen (§ 3.3 tot en met § 3.6).

3.2 Sociale en ruimtelijke verklaringen voor mobiliteitsgedrag

Sociaaldemografische verklaringen

Een eerste belangrijke verklaring voor verschillen in mobiliteit ligt in het onderscheid tussen mannen en vrouwen. Uit eerder onderzoek naar de mobiliteit van Nederlanders is gebleken dat vrouwen zich over het algemeen ongeveer even vaak verplaatsen als mannen, maar dat ze minder lang onderweg zijn en ook minder kilometers afleggen. Gedeeltelijk wordt dit verklaard uit de verschillen in activiteitenpatronen tussen mannen en vrouwen: mannen zijn relatief vaker onderweg naar en van het werk, en vrouwen genereren meer huishoudelijke en zorggerelateerde mobiliteit. De emancipatie van de vrouw in termen van arbeidsparticipatie en toegenomen rijbewijs- en autobezit heeft er evenwel toe geleid dat het mobiliteitspatroon van vrouwen de laatste jaren meer is gaan lijken op dat van mannen (Harms 2003: 36). De ver-

wachting is echter dat dit onder allochtonen niet of in veel mindere mate het geval is. Met name voor Turkse en Marokkaanse vrouwen geldt namelijk dat zij over het algemeen lager zijn opgeleid, minder vaak een betaalde baan hebben, en ook aanzienlijk minder uithuizig zijn vanwege vrijetijdsdoeleinden (zie Keuzenkamp en Merens 2006). Dat deze achterstandspositie zich ook vertaalt in minder mobiliteit is reeds geconstateerd in paragraaf 2.6.

Een tweede verklaring voor verschillen in mobiliteit is de leeftijd van allochtonen en autochtonen. Over het algemeen zijn Nederlanders in de leeftijd tussen 25 tot 50 jaar het meest mobiel. Dit is de meest hectische levensfase met veel uithuizige activiteiten en verplichtingen als gevolg van de combinatie van carrière en gezin. Jongeren en ouderen verplaatsen zich minder frequent, minder lang en over minder grote afstanden (Harms 2005: 215). Aangezien de gemiddelde leeftijd bij allochtonen lager ligt dan bij autochtonen, heeft dit mogelijk ook zijn weerslag op de mate van uithuizigheid en mobiliteit. Bij allochtonen speelt echter nog een ander aspect een rol van betekenis, namelijk de migratiegeneratie. Daarmee wordt bedoeld op de verschillen tussen allochtonen die geboren zijn in het land van herkomst (de eerste generatie) en de allochtonen die geboren zijn in Nederland (de tweede generatie). De veronderstelling is dat de tweedegeneratieallochtonen in de mate van uithuizigheid en mobiliteit veel overeenkomsten vertonen met autochtone Nederlanders, terwijl dat voor eerstegeneratieallochtonen veel minder het geval is. In de uitkomsten van hoofdstuk 2 is deze hypothese echter reeds ten dele ontkracht.

Een andere sociaaldemografische verklaring voor de verschillen in mobiliteit is de gezinssituatie. Over het algemeen geldt dat van alle huishoudensvormen gezinnen met kinderen per saldo minder kilometers afleggen en ook minder lang onderweg zijn dan andere huishoudens. Wel wordt verhoudingsgewijs vaker gebruikgemaakt van de auto (Harms 2005: 215). Een strategie die gezinnen met kinderen toepassen om de mobiliteit tot een minimum te beperken is het combineren van de verplaatsingen van en naar het werk met het brengen en halen van kinderen en of het doen van boodschappen. De snelheid en flexibiliteit die dergelijke ketenverplaatsingen vereisen, vergroten in de praktijk

vaak de afhankelijkheid van de auto (Harms 2003, 40). Alleenstaanden en éénoudergezinnen zijn minder uithuizig dan gezinnen met kinderen, maar maken vaker gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Met name onder Turken en Marokkanen komen gezinnen met kinderen vaker voor dan onder autochtonen, hetgeen mogelijk de uithuizigheid en mobiliteit dempt.

Sociaaleconomische verklaringen

Eén van de belangrijkste verklaringen voor de verschillen in mobiliteit is de sociaaleconomische positie van allochtonen en autochtonen. De vraag of men betaalde arbeid verricht, of men schoolgaand of student is, of dat men primair fungeert als huisvrouw of huisman, heeft immers een directe relatie met de mate van uithuizigheid en de daarmee gemoeide mobiliteit: werkenden zijn over het algemeen uithuiziger dan niet-werkenden en leggen per saldo ook meer kilometers af. Hetzelfde geldt voor scholieren en studenten, die bovendien veel gebruikmaken van het openbaar vervoer. Het feit dat allochtonen minder vaak onderweg zijn en minder kilometers afleggen, zou dus (deels) kunnen worden veroorzaakt doordat het aandeel werkenden onder hen lager ligt dan bij autochtone Nederlanders. Verder zou het veelvuldige openbaarvervoergebruik van Surinamers en Antillianen wellicht kunnen worden teruggevoerd op het hoge aandeel schoolgaanden.

Naast de maatschappelijke positie zijn ook de inkomenssituatie en het opleidingsniveau sterk mobiliteitsdeterminerende factoren. Hoe hoger de welstand, des te frequenter trekt men er op uit, en des te vaker maakt men gebruik van de auto. Gemeten naar opleidingsniveau zijn de verschillen het grootst: Nederlanders met een afgeronde studie op hbo- of universitair niveau genereren tweemaal zo veel kilometers als laagopgeleiden (Harms 2005: 215). Dat allochtonen minder uithuizig en ook minder mobiel zijn, kan dus wellicht mede worden verklaard uit het feit dat zij een lager inkomen en lager opleidingsniveau hebben.

Sociaal-culturele verklaringen

De mate van uithuizigheid en mobiliteit wordt niet alleen beïnvloed door sociaaldemografische en sociaaleconomische, maar ook door

sociaal-culturele verschillen tussen allochtonen en autochtonen. Een manier om de sociale en culturele 'afstand' tussen allochtonen en autochtonen te meten is door de mate van sociaal-culturele integratie als uitgangspunt te nemen. In eerder onderzoek is dit geoperationaliseerd aan de hand van drie onderling samenhangende dimensies (zie Dagevos 2001: 34; Beekhoven en Dagevos 2005):

- de mate waarin allochtonen sociale contacten onderhouden met autochtonen (sociale integratie);
- de mate waarin moderne, westerse opvattingen worden aangehangen, bijvoorbeeld in relatie tot emancipatievraagstukken (culturele integratie);
- de mate waarin men de Nederlandse taal beheerst (geschreven en gesproken);

De drie dimensies blijken onderling samen te hangen, en wel zo dat allochtonen die weinig sociale contacten hebben met autochtonen ook weinig integratie vertonen op cultureel en taalkundig vlak (zie ook bijlage G). Andersom geldt dat de allochtonen die veel sociale contacten onderhouden met autochtonen, moderne waarden aanhangen en een goede beheersing van de Nederlandse taal hebben. Volgens deze maatstaven zijn allochtonen van Surinaamse en Antilliaanse afkomst het meest geïntegreerd, terwijl Turkse en in iets mindere mate ook Marokkaanse allochtonen het minst geïntegreerd zijn. Het ligt voor de hand dat er ook een verband is tussen de mate van sociaal-culturele integratie en mobiliteit. Een voorbeeld hiervan zijn de allochtone vrouwen uit de zeer traditionele gezinnen, die vaak alleen met toestemming of zelfs onder begeleiding van hun echtgenoot uithuizig mogen zijn (zie Meander 2004). Andersom mag worden verwacht dat mobiliteit ook de mate van integratie kan bevorderen: zo heeft iemand die over een auto beschikt een grotere geografische reikwijdte met meer mogelijkheden om te werken of activiteiten in de vrije tijd te ondernemen, en zodoende zijn of haar maatschappelijke positie te verbeteren.

Ruimtelijke verklaringen

Een laatste verklaring voor verschillen in mobiliteitsgedrag tussen allochtonen en autochtonen vormen de ruimtelijke kenmerken van de woonplek, zoals de stedelijke dichtheid, het al dan niet woonachtig zijn

in één van de vier grote steden, de afstand van de woning tot het meest nabijgelegen treinstation, en de aantallen aanwezige openbaarvervoerhaltes. De ruimtelijke kenmerken zijn vooral van invloed op het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets. Zo wordt er in stedelijke gebieden met een hoge bebouwingsdichtheid over het algemeen meer gelopen en gefietst dan in gebieden met een meer gespreide bebouwing (zie Banister et al. 1997; Newman en Kenworthy 1999; zie ook Harms 2006). Omdat allochtonen over het algemeen vaker woonachtig zijn in de (zeer) dichtbebouwde gebieden van steden dan autochtonen, heeft dat wellicht consequenties voor het gebruik van langzame vervoermiddelen zoals lopen en fietsen. Een ander ruimtelijk aspect is het onderscheid tussen de vier grote steden en de overige stedelijke gebieden: in de vier grote steden is het aanbod van openbaarvervoerbindingen over het algemeen beter ontwikkeld dan elders, waardoor het gebruik er ook navenant hoger ligt (AVV 2004). Indicatief hiervoor is de aanwezigheid van één of meerdere treinstations en openbaarvervoerhaltes. Het veelvuldige openbaarvervoergebruik onder allochtonen kan dus wellicht deels worden verklaard uit het feit dat allochtonen verhoudingsgewijs vaker woonachtig zijn in de vier grote steden dan autochtonen, die juist oververtegenwoordigd zijn in de overige stedelijke gebieden van de G50 (G4 + G46, zie hoofdstuk 1).

Samengevat kan worden gesteld dat de verschillen in uithuizigheid en mobiliteit tussen allochtonen en autochtonen vermoedelijk deels worden veroorzaakt door sociaaldemografische, sociaaleconomische, sociaal-culturele en ruimtelijke kenmerken van de onderzochte groepen. In de paragrafen 3.3 tot en met 3.6 zal worden onderzocht of en in hoeverre dit het geval is voor de mate van uithuizigheid, de aantallen verplaatsingen en afgelegde afstanden, evenals voor het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets.

3.3 *Mate van uithuizigheid*

In hoofdstuk 2 is gebleken dat allochtonen minder vaak uithuizig zijn dan autochtonen. Met name onder Turken en Marokkanen zijn er velen die zich gedurende de dag van het onderzoek in het geheel niet verplaatst

hebben. In hoeverre zijn deze verschillen te herleiden tot sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken van allochtonen en autochtonen, en in welke mate worden de eerder gevonden resultaten hierdoor tenietgedaan?

In figuur 3.1 en tabel 3.1 is dit onderzocht met behulp van een multivariate logistische-regressieanalyse. Het principe van een dergelijke analyse is dat steeds gekeken wordt naar de kans dat iets gebeurt ten opzichte van de kans dat iets niet gebeurt. In dit geval gaat het om de kans dat er een verplaatsing is gemaakt versus de kans dat er geen verplaatsing heeft plaatsgevonden. Om te kijken hoe de kans op uithuizigheid onder bijvoorbeeld Turken zich verhoudt tot de kans op uithuizigheid onder autochtonen, worden de kansen van beide groepen op elkaar gedeeld. Het resultaat is de zogenaamde *odds-ratio* of kansenverhouding. Hoe dichter dit verhoudingsgetal bij 1 ligt, des te kleiner de verschillen tussen Turken en autochtonen in de kans op uithuizigheid. Als de kansenverhouding 1 is, is er geen verschil in de kans op uithuizigheid; naarmate de kans dichter bij 0 ligt, wordt de kans dat Turken minder uithuizig zijn dan autochtonen groter; naarmate de kans groter dan 1 is, is het omgekeerde het geval: Turken zullen in dat geval uithuiziger zijn dan autochtonen.

Odds-ratio en R-kwadraat

In tabel 3.1 is de *odds-ratio* voor uithuizigheid bij Turken 0,43 (linkerkolom). Dat betekent dat allochtonen van Turkse afkomst een veel kleinere kans hebben om uithuizig te zijn dan autochtonen. Autochtonen zijn immers de referentiecategorie en hebben een waarde voor uithuizigheid die 1,00 bedraagt. Indien wordt gecontroleerd voor allerlei mogelijke achterliggende variabelen, blijkt dat de kans op uithuizigheid voor Turken ten opzichte van autochtonen is 'vergroot' tot 0,59 (rechterkolom). Kortom, bij gelijkblijvende overige omstandigheden is de uithuizigheid onder Turken nog altijd fors kleiner dan onder autochtonen (zie ook figuur 3.1). Voor elke achterliggende variabele is de *odds-ratio* berekend. Daardoor is een objectieve vergelijking mogelijk van de zelfstandige invloed die elke variabele uitoefent op de kans op uithuizigheid. Zo blijkt uit tabel 3.1 bijvoorbeeld dat het hebben van een betaalde baan de kans op uithuizigheid aanzienlijk vergroot (*odds-ratio* = 1,77). De referentiecategorie is hier het gemiddelde over alle categorieën van de variabele maatschappelijke positie. Voor een overzicht van de per

variabele gehanteerde referentiecategorieën, zie tabel 3.1. De toegevoegde waarde van de controle naar achtergrondkenmerken is ook af te leiden uit de zogenoemde Nagelkerke R-kwadraat: Het eerste, niet voor achtergrondkenmerken gecontroleerde model in tabel 3.1 verklaart 'slechts' 4,2% van de variantie in uithuizigheid. In het tweede, wel voor achtergrondkenmerken gecontroleerde model is de verklaarde variantie opgelopen tot 16,6%, hetgeen als een duidelijk resultaat mag worden beschouwd.

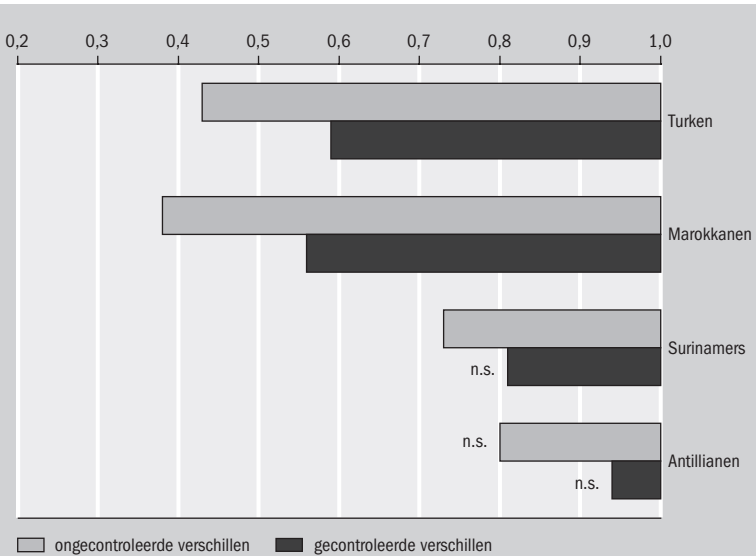
Uit de bovenste, lichtere staven in figuur 3.1 (respectievelijk de linkerkolom in tabel 3.1) blijkt dat alle groepen allochtonen minder uithuizig zijn dan autochtonen. Het minst uithuizig zijn Turken en Marokkanen. Surinamers en Antillianen zijn ook minder uithuizig dan autochtonen, maar de verschillen zijn veel minder groot en voor de Antillianen zelfs niet significant. Als 'gecontroleerd' wordt voor achtergrondkenmerken blijkt dat alleen de Turken en Marokkanen significant minder uithuizig zijn dan de autochtonen (zie de onderste, donkere staven in figuur 3.1, respectievelijk de rechterkolom in tabel 3.1): bij gelijkblijvende overige omstandigheden is de kans op uithuizigheid bij beide groepen nog altijd fors kleiner dan onder autochtone Nederlanders.

Dat Turken en Marokkanen significant minder uithuizig zijn dan autochtonen, kan dus maar zeer ten dele worden verklaard door sociale en ruimtelijke kenmerken (tabel 3.1): de belangrijkste verklarende factoren zijn de sekseverschillen (mannen zijn uithuiziger dan vrouwen, met name bij Turken), de leeftijd (hoe hoger de leeftijd, des te minder is men uithuizig), de maatschappelijke positie (het hebben van betaalde arbeid en het volgen van onderwijs vergroot de kans op uithuizigheid, terwijl werklozen, huisvrouwen en huismannen juist minder vaak onderweg zijn) en de mate van sociaal-culturele integratie (hoe lager de mate van sociaal-culturele integratie, des te minder uithuizig is men). Wat verklaart dat Turken en Marokkanen ook na 'controle' voor sociale en ruimtelijke kenmerken minder vaak onderweg zijn dan autochtone stedelingen? Mogelijk liggen culturele factoren hieraan ten grondslag, zoals de beperkte mogelijkheden voor moslima's om zich buitenshuis

te begeven zonder toestemming van of zelfs zonder begeleiding van de echtgenoot (zie bv. Risvanoglu-Bilgin et al. 1986; Meander 2004). Een dergelijke seksespecifieke interpretatie wordt ondersteund door de uitkomsten van een afzonderlijke analyse voor mannen en vrouwen (zie bijlage H, tabel H.2), waaruit blijkt dat Turkse mannen (als gecontroleerd wordt voor achtergrondkenmerken) niet significant minder

Figuur 3.1

Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in de mate van uithuizigheid ten opzichte van autochtonen, personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in odds-ratio's (relatieve kansverhoudingen)^b)



- a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals het wel of niet hebben van een betaalde baan en het opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (type sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin men moderne opvattingen over emancipatie aanhangt) en ruimtelijke kenmerken (bebouwendichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag of Utrecht).
- b Als de odds-ratio 1 is, heeft het kenmerk statistisch geen effect op de mate van uithuizigheid; naarmate hij dichterbij 0 zit, heeft het kenmerk een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.
- n.s. = niet significant ($p < .05$).

Bron: SCP (LAS'05)

vaak uithuizig zijn dan autochtone mannen. Met andere woorden: dat allochtonen van Turkse afkomst minder uithuizig zijn dan autochtonen, kan voor een belangrijk deel worden toegeschreven aan de geringere uithuizigheid van Turkse vrouwen. Bij de Marokkanen zijn niet alleen de vrouwen, maar ook de mannen minder uithuizig dan autochtone stedelingen.

Tabel 3.1

Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in de mate van uithuizigheid ten opzichte van autochtonen, personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in odds-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b)

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
Turken	0,43***	0,59***
Marokkanen	0,38***	0,56***
Surinamers	0,73**	0,81
Antillianen	0,80	0,94
sociaaldemografische kenmerken		
geslacht (vrouw t.o.v. man)		0,71***
leeftijd (t.o.v. jongste leeftijdsgroep)		0,91**
gezinsomvang (t.o.v. alleenstaanden)		1,05
socialeconomische kenmerken		
maatschappelijke positie (t.o.v. gemiddelde)		
werkzaam		1,77***
huisvrouw/huisman		0,56***
schoolgaand/studerend		1,98***
werkloos/arbeidsongeschikt		0,78**
anders		0,66**
maximaal behaalde opleidingsniveau (t.o.v. geen opleiding)		1,06**
sociaal-culturele kenmerken		
sociaal-culturele integratie (t.o.v. meest geïntegreerd)		0,84**

Tabel 3.1 (vervolg)

	ongecontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
ruimtelijke kenmerken		
woont in één van de vier grote steden (t.o.v. van andere grote steden)		0,80
stedelijke dichtheid (t.o.v. laagste dichtheid)		1,00
Nagelkerke R-kwadraat	0,042	0,166
<p>a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen alloctonen en autoctonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals het wel of niet hebben van een betaalde baan en het opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (type sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin men moderne opvattingen over emancipatie aanhangt) en ruimtelijke kenmerken (bebouwendichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag of Utrecht).</p> <p>b Als de odds-ratio 1 is, heeft het kenmerk statistisch geen effect op de mate van uithuizigheid; naarmate hij dichter bij 0 zit, heeft het kenmerk een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.</p> <p>* p < .10; ** p < .05; *** p < .01 (significante verschillen)</p>		
Bron: SCP (LAS'05)		

3.4 Aantallen verplaatsingen, reisduur en afgelegde afstanden

Bij een analyse van aantallen verplaatsingen kan worden gekeken naar de gemiddelden per persoon per dag inclusief de personen die op de dag van de enquête geen verplaatsing hebben gemaakt; ook kan uitsluitend worden gekeken naar de gemiddelden van de personen die wel één of meerdere verplaatsingen hebben gemaakt. Het eerste is vertekenend, want het verhult dat een deel van de variatie in aantallen verplaatsingen tussen de groepen kan worden veroorzaakt door het feit dat alloctonen minder uithuizig zijn dan autoctonen. Hiervoor is reeds gekeken naar de verschillen in uithuizigheid tussen groepen. De conclusie was dat er inderdaad verschillen zijn tussen alloctonen en autoctonen in de mate van uithuizigheid: met name Turken en Marokkanen zijn minder uithuizig dan autoctonen. Dienovereenkomstig is besloten om in de analyse van aantallen verplaatsingen, reisduur en afgelegde

Tabel 3.2

Aantallen verplaatsingen, reisduur en afgelegde afstanden van verplaatste personen, personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in ongecontroleerde en gecontroleerde^a resultaten)

	ongecontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
aantallen verplaatsingen		
Turken	2,30***	2,36
Marokkanen	2,51	2,56
Surinamers	2,64	2,65
Antillianen	2,39**	2,40
autochtonen	2,59	2,49
reisduur		
Turken	89,6	93,7
Marokkanen	95,3	98,1
Surinamers	94,4	94,1
Antillianen	87,5	87,0
autochtonen	91,0	85,6
afgelegde afstand		
Turken	30,2***	32,9
Marokkanen	26,8***	31,4
Surinamers	33,1***	33,9
Antillianen	34,1***	33,1
autochtonen	43,9	38,3

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals het wel of niet hebben van een betaalde baan en het opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (type sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin men moderne opvattingen over emancipatie aanhangt) en ruimtelijke kenmerken (bebouwendichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag of Utrecht).

* $p < .10$; ** $p < .05$; *** $p < .01$ (significante verschillen ten opzichte van autochtonen)

Bron: SCP (LAS'05)

afstanden alleen te kijken naar de personen die daadwerkelijk verplaatsingen hebben gemaakt. Hoe vaak hebben de verplaatste personen zich verplaatst? Hoe lang waren ze daarbij onderweg? En hoeveel kilometers hebben ze daarbij afgelegd? (tabel 3.2).

Tussen allochtonen en autochtonen blijken nauwelijks verschillen waarneembaar in de hoeveelheid gemaakte verplaatsingen. Van diegenen die verplaatsingen maken is iedereen ongeveer even vaak onderweg. Alleen Turken en Antillianen lijken wat minder verplaatsingen te maken, maar de verschillen vallen weg indien wordt gecorrigeerd voor achtergrondkenmerken (zie ook bijlage I). De reisduur van verplaatste personen blijkt in het geheel niet te variëren tussen allochtonen en autochtonen. De afgelegde afstanden verschillen wel, maar indien rekening wordt gehouden met sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken, dan valt dit verschil weg (tabel 3.2 en bijlage J).

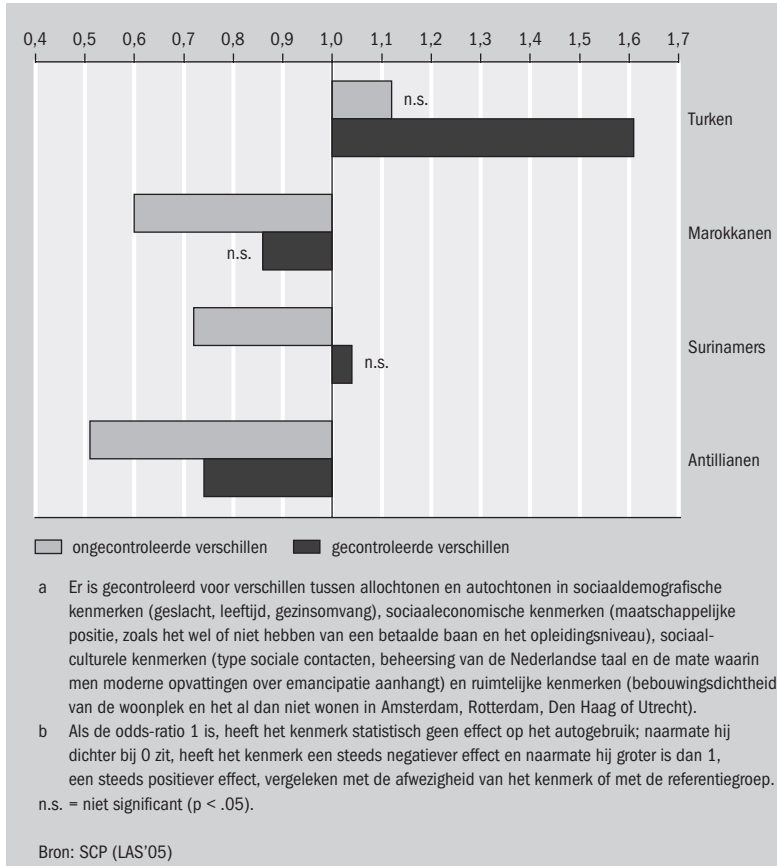
3.5 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

Onderweg per auto

De kans dat allochtonen gebruikmaken van de auto is significant kleiner dan de kans dat autochtonen dit doen (figuur 3.2 en bijlage K).² Met name Antillianen zijn weinig geneigd tot het maken van een autoverplaatsing. De Turken vormen een uitzondering: van hen maakt juist een groter deel gebruik van de auto, hoewel niet in significante mate. Indien rekening wordt gehouden met de sociale en ruimtelijke kenmerken van allochtonen en autochtonen, valt een deel van de verschillen in autogebruik weg (figuur 3.2): Marokkanen en Surinamers blijken dan ongeveer even vaak gebruik te maken van de auto als autochtonen. Antillianen maken bij gelijkblijvende overige omstandigheden wel minder gebruik van de auto, maar het verschil is minder groot dan in de oorspronkelijke, ‘ongecontroleerde’ resultaten. De belangrijkste ‘verklarende’ kenmerken zijn het lage aandeel werkenden onder allochtonen (onder mensen met een betaalde baan ligt het autogebruik veel hoger), het hoge aandeel van de allochtonen dat in dichtbebouwde gebieden leeft, en het hoge aandeel dat in één van de vier grote steden woont (beide ruimtelijke kenmerken hangen samen met een lager autobezit en autogebruik). Turken blijken na controle voor verschillen in sociale en ruimtelijke kenmerken juist verhoudingsgewijs

Figuur 3.2

Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in autogebruik ten opzichte van autochtonen, personen 20-65 jaar, 2004/2005 (in odds-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b)



veel gebruik te maken van de auto. Een nadere uitsplitsing van de resultaten naar geslacht laat zien dat dit niet alleen voor mannen geldt, maar ook voor vrouwen (zie bijlage K, tabel K.2). Of het autogebruik van vrouwen veelal als bestuurder geschiedt, dan wel overwegend als passagier, laat zich overigens niet uit de data afleiden. Verder blijken zowel Turken van de eerste generatie als Turken van de tweede generatie vaak per auto

te reizen (bijlage K, tabel K.3). Een mogelijke verklaring voor het veelvuldige autogebruik onder Turken is de hogere status die men de auto toekent. Wellicht hechten Turken vooral meer waarde aan de onafhankelijkheid en vrijheid die het autorijden verschaft: de auto als medium voor emancipatie en integratie, de auto als vehikel om zelf te bepalen waar en wanneer men ergens naartoe gaat. Een andere verklaring, die deels in het verlengde ligt van de hogere status die aan de auto wordt gehecht, is het relatief grote aandeel zelfstandige ondernemers onder Turken (zie Dagevos en Gesthuizen 2006). Mogelijk ziet juist deze groep zich eerder genoodzaakt tot het bezit en gebruik van de auto dan anderen.

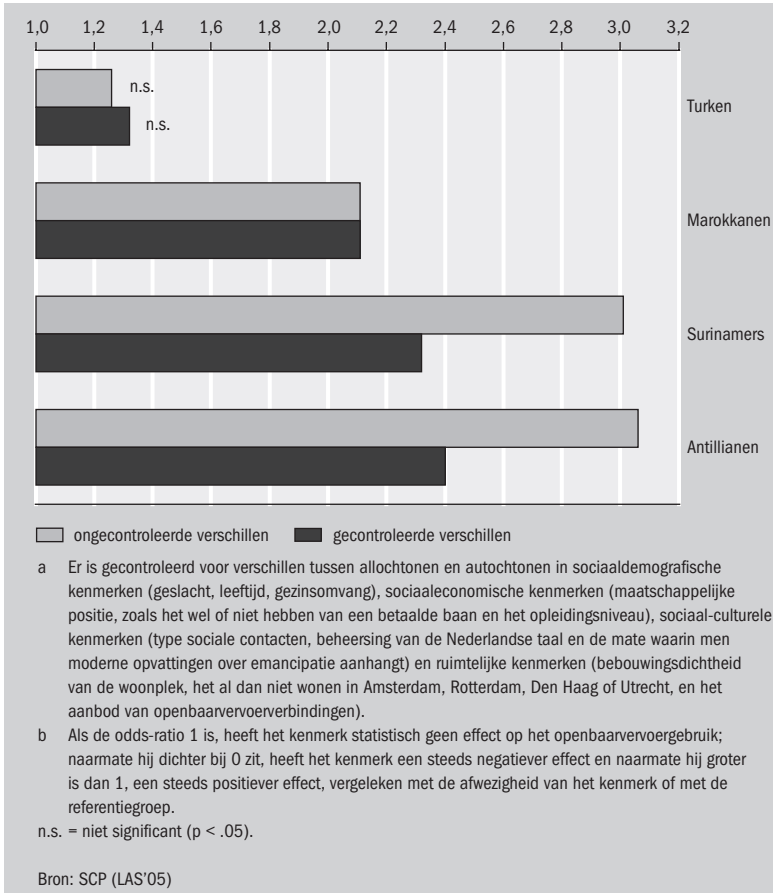
Onderweg per openbaar vervoer

Van de allochtonen maken vooral Surinamers en Antillianen veel gebruik van het openbaar vervoer: de kans dat zij een verplaatsing maken per openbaar vervoer is aanzienlijk groter dan de kans dat autochtonen per openbaar vervoer onderweg zijn (figuur 3.3). Ook Marokkanen maken veel gebruik van het openbaar vervoer. Opnieuw vormen de Turken een uitzondering: zij zijn ongeveer even vaak onderweg per openbaar vervoer als de autochtone stadsbewoners.

Indien rekening wordt gehouden met de sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken van allochtonen en autochtonen, blijkt dat de verschillen tussen Surinamers en Antillianen enerzijds en autochtonen anderzijds weliswaar iets kleiner worden, maar wel significant blijven. Voor Marokkanen en Turken levert de 'controle' voor achtergrondkenmerken geen andere resultaten op. Factoren die de verschillen tussen allochtonen en autochtonen enigszins nuanceren, zijn onder andere het aandeel schoolgaanden en studerenden (die veel vaker gebruikmaken van het openbaar vervoer dan gemiddeld) en het aandeel van de allochtonen dat woonachtig is in één van de vier grote steden (waar het openbaarvervoergebruik aanzienlijk hoger ligt dan elders, zie ook bijlage L). Indien de resultaten worden uitgesplitst naar geslacht, blijkt dat het meer frequente openbaarvervoergebruik grotendeels voor rekening komt van vrouwen. De kans dat allochtone mannen een openbaarvervoerverplaatsing maken is namelijk niet significant groter of minder groot dan onder autochtonen, terwijl de kans dat allochtone vrouwen onderweg zijn per openbaar vervoer wel aanzienlijk groter is (zie bijlage L, tabel L.2).

Figuur 3.3

Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in het openbaar vervoergebruik ten opzichte van autochtonen, personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in odds-ratio's (relatieve kansverhoudingen)^b)



Naar migratiegeneratie zijn er alleen verschillen bij Turken en Marokkanen: onder die groepen is de kans op openbaarvervoergebruik alleen bij de tweede generatie groter dan bij autochtonen (zie bijlage L, tabel L.3).

Waarom zijn met name de Surinaamse, Antilliaanse en Marokkaanse vrouwen, ook nadat rekening is gehouden met sociale en ruimtelijke

achtergrondkenmerken, vaker onderweg per openbaar vervoer dan autochtonen? De meest voor de hand liggende verklaring is dat zij geen eigen auto en/of rijbewijs hebben (zie ook § 2.6). Allochtone vrouwen hebben immers vaker geen auto en/of rijbewijs dan autochtone vrouwen, waardoor ze eerder gedwongen zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Een dergelijke verklaring blijkt echter niet voldoende: ook als wordt gecontroleerd voor verschillen in auto- en rijbewijsbezit, blijft de conclusie gehandhaafd dat allochtonen meer gebruikmaken van het openbaar vervoer dan autochtonen. Kennelijk vormt het vele openbaarvervoergebruik dus niet zozeer een tegenwicht voor het beperkte autogebruik onder allochtone vrouwen, maar mogelijk is het wel een alternatief voor het weinig fietsen. Uit een inventarisatie naar de redenen voor het openbaarvervoergebruik blijkt evenwel dat Surinamers met name vaker per bus, tram en trein onderweg zijn omdat ze dit ‘gemakkelijk’ en ‘handig’ vinden (zie bijlage Q, tabel Q.2).

Onderweg per fiets

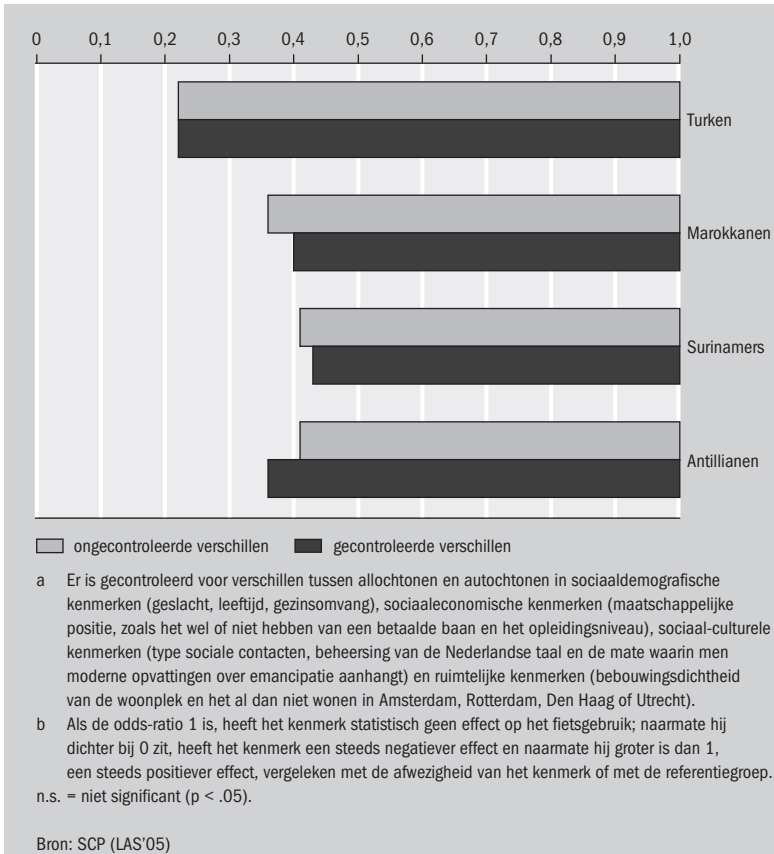
De kans dat allochtonen een verplaatsing per fiets maken is fors kleiner dan de kans dat autochtonen dit doen: met name Turken zijn weinig fietsgeneigd, maar ook Marokkanen, Surinamers en Antillianen fietsen verhoudingsgewijs minder vaak (figuur 3.4). Wanneer rekening wordt gehouden met sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken van allochtonen en autochtonen, dan worden de verschillen weliswaar iets kleiner, maar blijven niettemin fors. De achtergrondkenmerken die de verschillen in fietsgebruik enigszins (maar dus lang niet helemaal) ‘verklaren’ zijn de leeftijd (hoe ouder men wordt, des te minder men fietst), de gezinsomvang (een toename van de gezinsgrootte verkleint de kans op fietsen), het opleidingsniveau (hoe hoger het opleidingsniveau, des te meer wordt er gefietst), het woonachtig zijn in één van de vier grote steden (waar de fiets de concurrentie ondervindt van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk) evenals de stedelijke dichtheid (een stijging van de bebouwingsdichtheid vergroot de kans op fietsgebruik) (zie ook bijlage M).

Een onderscheid naar geslacht wijst uit dat er vooral grote verschillen in fietsgebruik zijn tussen allochtone vrouwen enerzijds en autochtone vrouwen anderzijds: voor zowel de Turkse, Marokkaanse, Surinaamse, als Antilliaanse vrouwen geldt dat zij veel minder fietsen

dan autochtone vrouwen (zie bijlage M, tabel M.2). Bij de mannen zijn de verschillen minder groot.

Figuur 3.4

Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in het fietsgebruik ten opzichte van autochtonen, personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in odds-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b)



Bij nader inzien blijken Marokkaanse en Surinaamse mannen zelfs niet significant minder vaak te fietsen dan autochtone mannen. Op Turkse en Antilliaanse mannen is het mindere fietsen wel van toe-

passing (zie bijlage M, tabel M.2). Een andere opvallende uitkomst is dat vooral Turken van de tweede generatie minder lijken te fietsen (bijlage M, tabel M.3). Naar het waarom hiervan kan slechts worden gegist. Zo lijken er aanwijzingen dat de fiets onder allochtone jongeren te kampen heeft met een slecht imago en een lage status (zie het kader). Resultaten uit eerder onderzoek in Amsterdam bevestigen dit beeld: allochtone jongeren zouden minder fietsen dan autochtonen, maar ook minder dan oudere allochtonen. Ook de houding tegenover de fiets zou onder allochtone jongeren uit Amsterdam nogal terughoudend zijn (O+S 2004; zie ook § 1.3 en tabel 1.2). Uit aanvullende analyses op het onderzoek Leefsituatie Allochtone Stedelingen (LAS) blijkt verder dat de weinige Turken die wèl fietsen, opvallend vaak als reden opvoeren dat het 'niet anders kan', dat ze 'geen andere keuze' zouden hebben (zie bijlage Q, tabel Q.3). Verder is in eerder onderzoek geconstateerd dat met name de allochtone vrouwen vaak niet kunnen en ook niet durven fietsen, bijvoorbeeld omdat ze het te gevaarlijk vinden, omdat ze het niet gewend zijn of omdat ze het nooit geleerd hebben (zie ook kader; AVV 2003).

Allochtonen op fiets en bromfiets

'Fietsen doe je alleen als het niet anders kan, bijvoorbeeld omdat je "platzak" bent,' aldus een 21-jarige Turk uit Den Haag (geciteerd in *Trouw*, 17 juni 2004).

Voor allochtone vrouwen van Turkse en Marokkaanse afkomst is fietsen soms niet mogelijk vanwege hun geloofsovertuiging. 'Fietsen mag niet. En het kan ook niet. Ik mag van mijn geloof geen broek aan. Met een rok fietsen gaat niet,' aldus een Marokkaanse vrouw in het *Parool* van 22 januari 2004.

Overigens wordt het niet kunnen en niet mogen fietsen ook niet altijd als een gemis ervaren. Velen vinden het namelijk een gevaarlijke manier van verplaatsen, waar ze zichzelf maar ook hun kinderen niet aan willen blootstellen (idem).

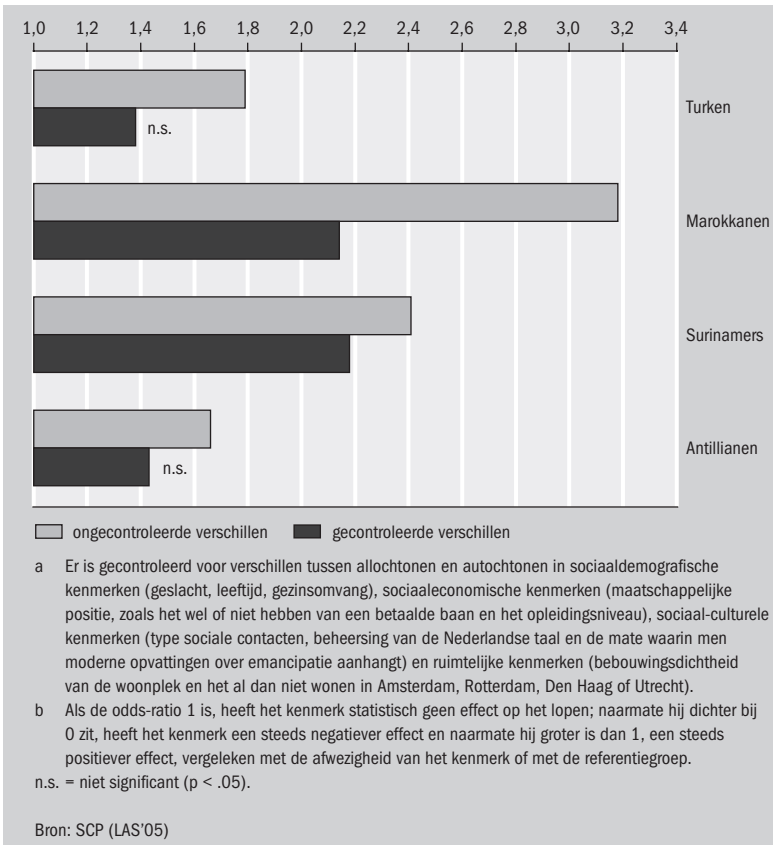
Het gebruik van brommers en scooters lijkt onder allochtonen primair een bezigheid van jongens. Voor meisjes is het vaak geen alternatief, want dan 'ben je meteen een brommerhoer' (geciteerd in Bouw et al. 2003: 52).

Lopend onderweg

Allochtonen zijn vaker lopend onderweg dan autochtonen. Met name door Marokkanen en in mindere mate ook Surinamers wordt relatief vaak gelopen (figuur 3.5 en bijlage N). Als rekening wordt gehouden met sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken van allochtonen en autochtonen, dan blijven alleen de verschillen bestaan tussen

Figuur 3.5

Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in het lopen ten opzichte van autochtonen, personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in odds-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b)



Marokkanen en Surinamers enerzijds en autochtonen anderzijds. Dit blijkt echter grotendeels voor rekening te komen van de Marokkaanse en Surinaamse vrouwen (zie bijlage N, tabel N.2). Bovendien komt het veelvuldige lopen bij Marokkanen vooral voor onder vrouwen van de eerste generatie (bijlage N, tabel N.3). Mogelijk lopen Marokkaanse en Surinaamse vrouwen vooral vaker omdat zij veelal niet de beschikking hebben over een eigen auto of rijbewijs. Een nadere analyse wijst uit dat dit inderdaad het geval is. Wanneer in de analyses namelijk wordt 'gecontroleerd' voor de verschillen in auto- en rijbewijsbezit, blijkt dat de aanvankelijke verschillen niet langer significant zijn.

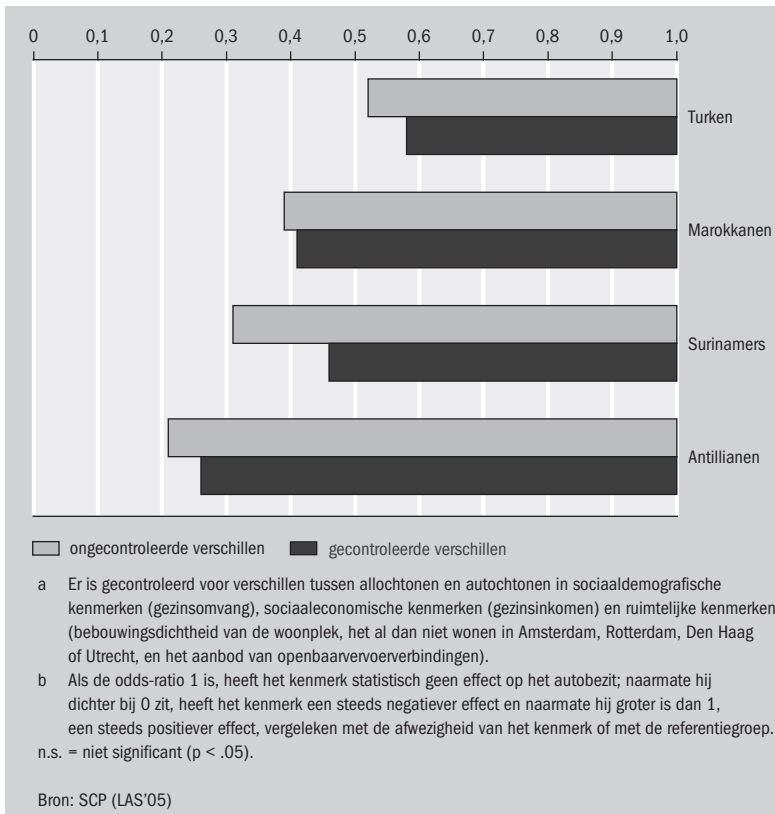
3.6 Bezit van vervoermiddelen

Bezit van auto en fiets

In figuur 3.6 en 3.7 is voor elke allochtone groep de kans op het hebben van een auto en een fiets afgezet tegen de kans dat autochtonen hierover beschikken. Indien rekening wordt gehouden met de sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken van allochtonen en autochtonen, blijkt dat de verschillen tussen allochtonen en autochtonen wat betreft het autobezit weliswaar iets kleiner worden, maar desalniettemin wel significant blijven (figuur 3.6 en bijlage O). Autochtonen hebben dus een aanzienlijk grotere kans op het bezit van een auto dan allochtonen. Tussen allochtonen onderling zijn er ook forse verschillen: van de vier onderzochte groepen hebben Antillianen de kleinste kans om een eigen auto te bezitten, de Turken de grootste. Ook voor de fiets geldt dat de verschillen blijven bestaan, alleen in nog sterkere mate dan bij de auto. Als rekening wordt gehouden met sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken worden de waargenomen verschillen slechts fractioneel kleiner² (figuur 3.7).

Figuur 3.6

Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in autobezit ten opzichte van autochtonen, personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in odds-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b)

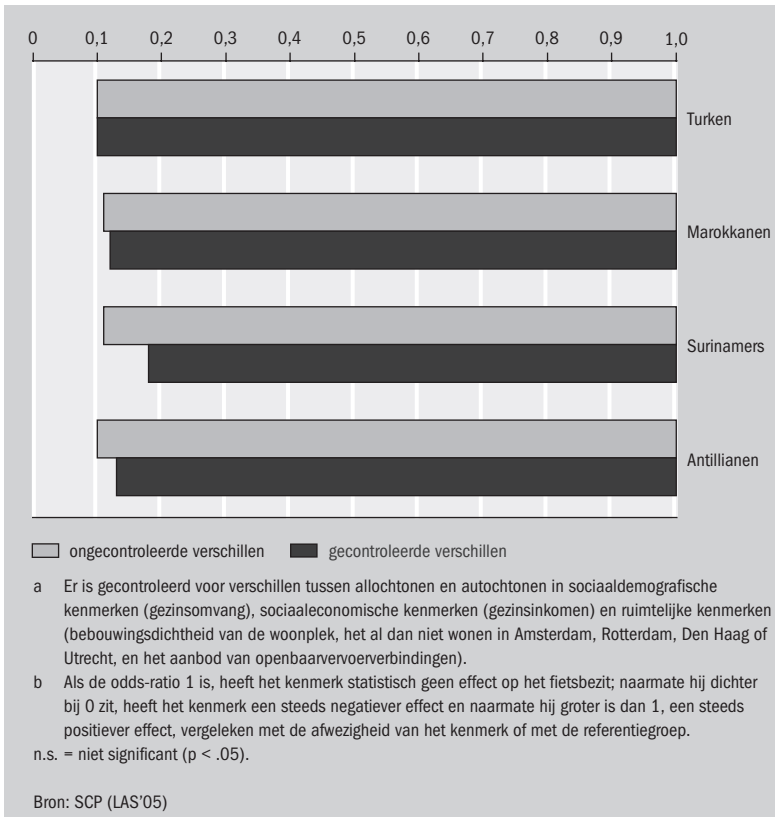


Mogelijke verklaringen voor de forse verschillen in auto- en fietsbezit kunnen worden gezocht in culturele factoren, zoals de status van de auto en de fiets onder allochtonen (zie ook § 3.5). Andere kenmerken spelen daarbij een belangrijke interveniërende rol, zoals de verschillen tussen mannen en vrouwen. Zo zullen met name de Turkse en Marokkaanse vrouwen eerder zijn aangewezen op de auto (veelal als passagier) en het openbaar vervoer dan Turkse en Marokkaanse mannen,

die meer bewegingsvrijheid hebben en voor wie ook het gebruik van de brommer en eventueel de fiets tot de mogelijkheden behoort (zie ook kader).

Figuur 3.7

Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in fietsbezit ten opzichte van autochtonen, personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in odds-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b)



Bezit van een rijbewijs

De kans dat allochtonen een rijbewijs hebben is kleiner dan de kans dat autochtonen hierover beschikken. Ook indien rekening wordt gehou-

den met sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken, blijken allochtonen minder vaak een rijbewijs te hebben dan autochtonen (figuur 3.8 en bijlage P). De Turken vormen een uitzondering; zij hebben bij gelijkblijvende overige omstandigheden juist een grotere kans op het bezitten van een rijbewijs dan autochtonen. Indien de analyse wordt toegespitst op mannen en vrouwen, dan wordt duidelijk dat het rijbewijsbezit vooral significant hoger ligt onder Turkse mannen: de kans op het bezitten van een rijbewijs is onder hen fors groter dan onder autochtone mannen (zie bijlage P, tabel P.2). Onder Turkse vrouwen ligt het rijbewijsbezit ook relatief hoog, maar het verschilt niet significant van dat van autochtone vrouwen. Antilliaanse mannen, en met name ook Marokkaanse en Surinaamse vrouwen hebben juist minder vaak een rijbewijs dan autochtonen, ook indien rekening wordt gehouden met sociale en ruimtelijke verschillen tussen deze groepen. Over het waarom van de verschillen in rijbewijsbezit bestaan slechts vermoedens. Mogelijk spelen bij Turkse mannen, en in mindere mate ook bij de vrouwen, statusoverwegingen een rol (zie ook kader).

Marokkaanse meisjes en het rijbewijs

Enkele jaren geleden bleek uit kwalitatief onderzoek naar de leefsituatie van Marokkaanse meisjes dat de wens om een eigen rijbewijs te bezitten (en daarna een eigen auto) heel sterk leeft; het vormt een belangrijke voorwaarde voor de vrijheid om te gaan en staan waar men wil:

‘Ik wil eerst mijn diploma halen. En mijn rijbewijs.’

‘Dat is het eerste.’

‘Jaaa, zodra ik achttien word ga ik lessen.’

‘Ik ga deze vakantie al beginnen.’

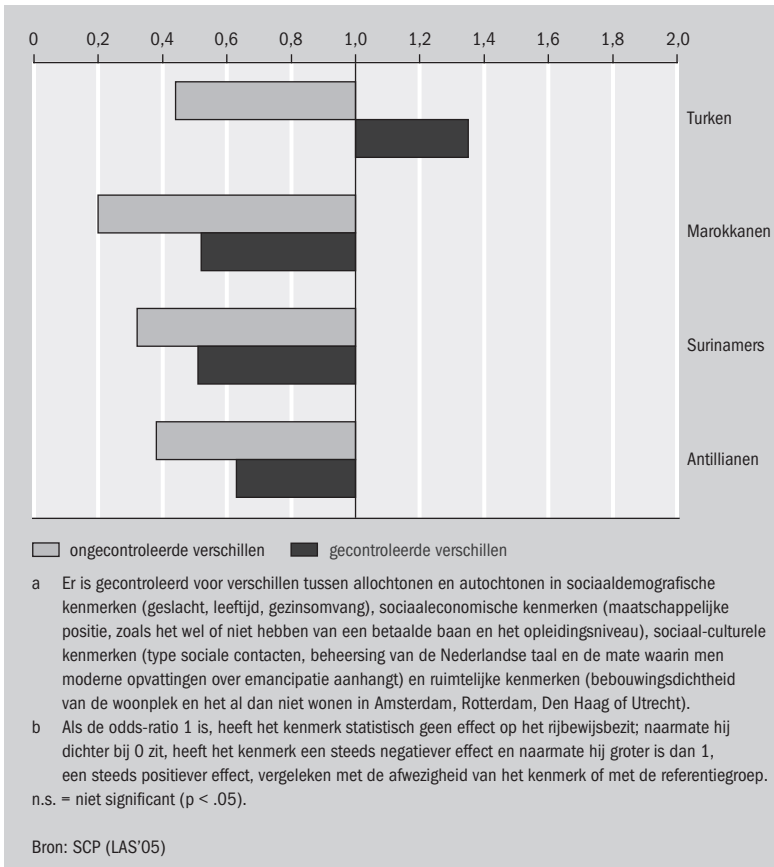
‘O, ik zou echt mijn rijbewijs wel willen, hoor. Leuk zo’n eigen auto, niet meer aan de bushalte wachten een half uur. En dan in een bus die slingert.’

‘Nee, een eigen auto, lekker doen waar ik zin in heb, overal naartoe...’

‘Naar een ander land en zo.’ (geciteerd in Bouw et al. 2003: 52)

Figuur 3.8

Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in rijbewijsbezit ten opzichte van autochtonen, personen van 20-65 jaar, 2004/2005 (in odds-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b)



3.7 Resumerend

De verschillen in mobiliteit tussen allochtonen en autochtonen kunnen deels worden herleid tot de sociale en ruimtelijke verschillen in de leefsituatie van deze groepen. Dat allochtonen minder gebruikmaken van de auto kan bijvoorbeeld deels worden verklaard uit het kleinere aantal werkenden en het grotere aantal schoolgaanden onder hen. Voor de Turken biedt dit echter geen afdoende verklaring: zij zijn bij gelijke sociale en ruimtelijke kenmerken juist vaker per auto onderweg dan autochtonen. Verder kan noch de populariteit van het openbaar vervoer, noch de impopulariteit van de fiets worden herleid tot de sociale en ruimtelijke kenmerken van allochtonen. Wel spelen man-vrouwverschillen hierbij een belangrijke onderscheidende rol. Allochtone vrouwen maken vaker gebruik van het openbaar vervoer en fietsen veel minder vaak dan autochtone vrouwen. Bij mannen zijn de verschillen tussen allochtonen en autochtonen in openbaarvervoer- en fietsgebruik veel kleiner. Verder hebben allochtonen ook bij gelijke sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken over het algemeen minder vaak de beschikking over een auto, en hebben zij minder vaak een fiets en minder vaak een rijbewijs dan autochtone stadsbewoners.

Noten

- 1 Het gebruik is gemeten door voor alle personen die een verplaatsing hebben gemaakt te kijken of één of meerdere ritten per auto, per openbaar vervoer, per fiets of lopend hebben plaatsgevonden. De meeteenheid is dus niet het aantal gemaakte ritten per auto, per openbaar vervoer, per fiets of lopend (anders dan bijvoorbeeld in tabel 2.8), maar het aantal personen dat met de genoemde vervoermiddelen één of meerdere ritten heeft gemaakt.
- 2 Omdat autobezit en fietsbezit in het onderzoek Leefsituatie Allochtone Stedelingen (LAS) alleen zijn gemeten op huishoudensniveau ('heeft uw huishouden één of meerdere auto's/fietsen?') is bij de gecorrigeerde verschillen zoals gepresenteerd in figuur 3.6 en figuur 3.7 alleen rekening gehouden met de sociaaldemografische variabele 'gezinsgrootte', de sociaaleconomische variabele 'gezinsinkomen', en enkele ruimtelijke factoren zoals de stedelijkheid van de woonlocatie, de afstand tot een NS-station en de aantallen beschikbare openbaarvervoerhaltes. Daarmee is uiteindelijk slechts respectievelijk 28% en 26% van de variatie in auto- en fietsbezit verklaard (zie ook bijlage O).

4 *Samengevat: minder mobiel*

Allochtonen fietsen nooit, zitten vaak in dure auto's, of zijn juist massaal aanwezig in de tram of in de bus. Dergelijke stereotiepe beelden zijn voor Nederland nooit grootschalig op hun waarheidsgehalte getoetst. In 2004 en 2005 is echter een groot onderzoek gedaan naar de leefsituatie van allochtone stedelingen (kortweg LAS). Op gezamenlijk initiatief van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) en Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer (RWS-AVV) is hierin uitgebreid gekeken naar de mobiliteit van Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen.

In dit rapport is op basis van de verzamelde gegevens een beeld geschetst van de mobiliteit van allochtonen en autochtonen. Daarbij is gekeken naar de mate van uithuisigheid, de aantallen verplaatsingen, de afgelegde afstanden, de gebruikte vervoermiddelen en de motieven voor het onderweg zijn; ook is aandacht besteed aan het bezit van auto, fiets, rijbewijs en openbaarvervoerabonnement. Er is onderzocht in hoeverre de mobiliteit verschilt tussen allochtone bevolkingsgroepen onderling, en tussen allochtonen en autochtonen. Daarnaast is gekeken of de gevonden verschillen ook blijven bestaan indien rekening wordt gehouden met de verschillen tussen allochtonen en autochtonen naar sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken.

Het bezit van vervoermiddelen, rijbewijzen en OV-abonnementen

Allochtonen hebben minder vaak een auto, minder vaak een rijbewijs en vooral ook veel minder vaak een fiets dan autochtone Nederlanders. Een kwart van de Turken, een derde van de Marokkanen en Surinamers en bijna de helft van de Antillianen beschikt niet over een auto in het huishouden. Van de onderzochte autochtone huishoudens moet slechts 15% het zonder auto stellen. Bovendien hebben bijna alle autochtonen binnen het huishouden één of meer fietsen ter beschikking. Van de allochtone huishoudens heeft daarentegen een kwart *geen* fiets. De verschillen in autobezit en fietsbezit blijven ook bestaan indien rekening wordt gehouden met sociale en ruimtelijke achtergrondkenmerken van

allochtonen en autochtonen. Een deel van het achterblijvende bezit van auto's en fietsen onder allochtonen wordt gecompenseerd door een hoger bezit van openbaarvervoerabonnementen. Met name allochtonen van Surinaamse en Antilliaanse afkomst hebben verhoudingsgewijs vaak een abonnement voor het stads- en streekvervoer.

Uithuizigheid en gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

Allochtonen zijn minder vaak onderweg dan autochtonen en leggen in ongeveer dezelfde tijd minder kilometers af. Het minder vaak onderweg zijn wordt geheel verklaard door het feit dat met name de Turkse en Marokkaanse vrouwen vaak niet buiten de deur komen, althans niet op de dag waar in dit onderzoek naar is gevraagd. Mogelijk spelen traditionele opvattingen over man-vrouwverhoudingen hier een rol.

In vergelijking met autochtonen maken allochtonen minder vaak gebruik van de auto en de fiets, en juist vaker van het openbaar vervoer. De verschillen in autogebruik blijken evenwel deels te kunnen worden verklaard door sociale en ruimtelijke kenmerken van de onderscheiden groepen. Dit geldt echter niet voor de Turken: zij zijn bij gelijke sociale en ruimtelijke kenmerken juist vaker onderweg per auto dan autochtonen. Het openbaar vervoer wordt vooral relatief vaak gebruikt door Marokkaanse, Surinamers en Antilliaanse vrouwen. De fiets wordt door geen van de allochtone groepen veel gebruikt. Zelfs bij gelijkblijvende overige omstandigheden blijft het fietsgebruik onder allochtonen ver achter bij dat van autochtonen. Vooral allochtone vrouwen en Turken van de tweede generatie fietsen minder. Mogelijke verklaringen hiervoor zijn de lage status die de fiets voor allochtonen heeft, het gevaar van een ongeluk dat zij verbinden aan het fietsen, en cultuurspecifieke factoren, zoals het niet kunnen en ook niet mogen fietsen vanwege bijvoorbeeld een geloofsovertuiging, of het gewoonweg niet gewend zijn om te fietsen.

Implicaties

Is het een probleem dat de mobiliteit van allochtonen anders is dan die van autochtonen? Het betekent in ieder geval dat de bestaande inzichten over de mobiliteit moeten worden aangepast. Zo worden op basis van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) uitspraken gedaan over

het mobiliteitsgedrag van inwoners van Nederland, zonder dat daarbij (expliciet) rekening wordt gehouden met de grote en groeiende groep allochtonen. Dat kan tot een overschatting van de mobiliteit leiden, met name wat betreft het fietsen en dan in het bijzonder in de grote steden. Het verdient dus aanbeveling om in het MON expliciet onderscheid te gaan maken tussen allochtonen en autochtonen. Ook voorspellingen over de toekomst van de mobiliteit behoeven enige nuancering. De prognoses over mobiliteit zijn namelijk bijna allemaal gebaseerd op het gedrag van autochtone Nederlanders. Er is een gerede kans dat de toekomstbeelden hierdoor vertekend zijn, vooral waar het de stedelijke gebieden betreft. Het zou daarom nuttig zijn om ook in modelberekeningen voortaan expliciet rekening te houden met de andersoortige mobiliteit van allochtonen.

Betekent het mindere fietsen van allochtonen dat de fietspaden in de grote steden straks leeg zijn, de fietsstallingen niet langer rendabel, en de fietsenrekken overbodig? Uiteraard zal het zo'n vaart niet lopen. Bovendien zijn er ook tegengestelde bewegingen zichtbaar. Zo worden er sinds enige jaren verspreid over het hele land met succes fietslessen voor allochtone vrouwen georganiseerd (zie bijvoorbeeld www.steunpuntfiets.nl). Het is echter de vraag of allochtonen door dergelijke initiatieven alsnog massaal gaan fietsen. Ook na een wat meer uitgebreide kennismaking blijft fietsen vaak een enge, gevaarlijke en ook 'vreemde', overwegend autochtone bezigheid. Dat niet alleen de eerste maar ook de tweedegeneratieallochtonen weinig geneigd is de fiets te gebruiken, is wat dat betreft tekenend. Waar de fiets in de knel dreigt te komen, liggen er voor het openbaar vervoer juist kansen. Met name in de vier grote steden zijn de allochtonen een belangrijke en groeiende doelgroep voor de openbaarvervoerbedrijven. Vooral allochtonen die niet kunnen fietsen (of niet de beschikking hebben over een fiets) vormen een niet te veronachtzamen segment in de passagiers van trams, bussen en metro's.

Al met al verdient het aanbeveling om de mobiliteit van allochtonen mee te wegen in het verkeer- en vervoersbeleid. Op die manier kan er bijvoorbeeld meer draagvlak ontstaan voor het op peil houden of verbeteren van de openbaarvervoervoorzieningen in de grote en middelgrote steden. Of het op een meer structurele manier stimuleren of onder-

steunen van fietslessen voor allochtone vrouwen. Verder biedt meer aandacht voor de mobiliteit van allochtonen wellicht ook kansen voor het integratiebeleid. Uit de analyses in dit rapport is immers gebleken dat er in de mate van uithuizigheid en mobiliteit belangrijke parallellen zichtbaar zijn met de maatschappelijke achterstandspositie van allochtonen: de minst mobiele zijn steeds diegenen die de grootste maatschappelijke achterstand hebben ten opzichte van autochtonen. Dat geldt met name voor Turkse en Marokkaanse vrouwen. Dit roept de vraag op of het zinvol is om 'mobiliteitsarmoede' te bestrijden: betekent een toename van de mogelijkheden om mobiel te zijn een vergroting van de ruimtelijke en temporele bewegingsvrijheid, en daardoor ook meer vrijheid om deel te nemen aan diverse maatschappelijke activiteiten, uiteenlopend van het verrichten van betaalde arbeid tot het onderweg zijn voor vrijetijdsdoeleinden? Of verloopt de relatie andersom en is het verbeteren van de maatschappelijke positie een voorwaarde voor mobiliteit?

De relatie tussen uithuizigheid, mobiliteit en de mate van integratie zou onderwerp kunnen zijn van nader onderzoek. Een andere nog openstaande vraag is wat de hoge status van de auto en de lage status van de fiets onder allochtonen verklaart. Waarom hechten met name de Turken zo veel waarde aan de auto, en wordt de fiets vaak juist erg onaantrekkelijk gevonden, met name door Turkse jongeren? Een ander onderwerp voor vervolgonderzoek zijn de redenen voor het veelvuldige openbaarvervoergebruik door Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse vrouwen. Is dit het gevolg van een gebrek aan alternatieven? Of kiest men het openbaar vervoer omdat dit gewoon 'handig' en 'gemakkelijk' is?

Lijst van bijlagen

De bijlagen bij dit rapport zijn te vinden op het internet via www.scp.nl/andersonderweg

Bijlage A Leefsituatie allochtone stedelingen

Bijlage B Totstandkoming motievenindeling LAS

Bijlage C Mobiliteit in LAS en MON

Bijlage D Vervoermiddelgebruik naar afgelegde afstanden

Bijlage E Vervoermiddelgebruik naar geslacht

Bijlage F Vervoermiddelgebruik naar generatie

Bijlage G Mate van sociaal-culturele integratie

Bijlage H Multivariate analyse mate van uithuisigheid

Bijlage I Multivariate analyse aantallen verplaatsingen

Bijlage J Multivariate analyse afgelegde afstanden

Bijlage K Multivariate analyse autogebruik

Bijlage L Multivariate analyse openbaarvervoergebruik

Bijlage M Multivariate analyse fietsgebruik

Bijlage N Multivariate analyse lopen

Bijlage O Multivariate analyse autobezit en fietsbezit

Bijlage P Multivariate analyse rijbewijsbezit

Bijlage Q Redenen voor auto-, ov- en fietsgebruik

Literatuur

- Atkins, C. (2004). *Transport, Minority Ethnic and Faith Groups*. Geraadpleegd juli 2006 via http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_mobility/documents/page/dft_mobility_033627.hcsp
- AVV (2003). *Kwetsbare verkeersdeelnemers. Rapportage over de kennisbasis voor een effectief beleid voor een veilige mobiliteit van kwetsbare verkeersdeelnemers*. Rotterdam: ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- AVV (2004). *Ontwikkelingen Verkeer en Vervoer 1990-2020. Probleemverkenning voor de Nota Mobiliteit*. Rotterdam: ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- Banister, D., S. Watson en C. Wood (1997). 'Sustainable Cities. Transport, Energy, and Urban Form'. In: *Environment and Planning B: Planning and Design* 24, p. 125-143.
- Beekhoven, S. en J. Dagevos (2005). 'Sociaal-culturele integratie'. In: SCP/WODC/CBS, *Jaarrapport Integratie 2005* (p. 107-131). Den Haag/Voorburg: Sociaal en Cultureel Planbureau/Wetenschappelijk Onderzoek en Documentatiecentrum/Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Bouw, C. et al. (2003). *Een ander succes. De keuze van Marokkaanse meisjes*. Den Haag: SISWO/Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Bovag-RAI (2006). *Kerncijfers 2006, tweewielers*. Amsterdam: Bovag-RAI.
- Broek, A. van den (2006). 'Vrijtijdsbesteding'. In: S. Keuzenkamp en A. Merens (red.), *Sociale atlas van vrouwen uit etnische minderheden* (p. 192-210). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Dagevos, J. (2001). *Perspectief op integratie. Over de sociaal-culturele en structurele integratie van etnische minderheden in Nederland*. Den Haag: Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid.
- Dagevos, J. en H. Bierings (2005). 'Arbeid en inkomen'. In: SCP/WODC/CBS, *Jaarrapport Integratie 2005* (p. 81-106). Den Haag/Voorburg: Sociaal en Cultureel Planbureau/Wetenschappelijk Onderzoek en Documentatiecentrum/Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Dagevos, J. en M. Gesthuizen (2006). *Niet-westerse allochtonen met een stabiele arbeidsmarktpositie: aantallen en ontwikkelingen*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Garssen, J. en A. Zorlu (2005). 'Demografie'. In: SCP/WODC/CBS, *Jaarrapport Integratie 2005* (p. 14-27). Den Haag/Voorburg: Sociaal en Cultureel Planbureau/Wetenschappelijk Onderzoek en Documentatiecentrum/Centraal Bureau voor de Statistiek.

- Green, A. (1998). *Social Exclusion, the Journey to Work and Ethnic Minorities* (paper gepresenteerd op de workshop over 'Social Exclusion and Transport', 26 november 1998, University of Manchester).
- Greico, M. (1995). 'Time Pressures and Low Income Families. The Implications for Social Transport Policy in Europe'. In: *Community Development Journal* (30) 4, p. 347-363.
- Harms, L. (2003). *Mobiel in de tijd. Op weg naar een auto-afhankelijke maatschappij, 1975-2000*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Harms, L. (2005). 'Mobiliteit'. In: T. Roes (red.), *De sociale staat van Nederland 2005* (p. 210-237). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Harms, L. (2006). 'Mobiliteit'. In: A. Steenbekkers, C. Simon en V. Veldheer (red.), *Thuis op het platteland. De leefsituatie van platteland en stad vergeleken* (p. 213-240). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Keuzenkamp, S. en A. Merens (2006). *Sociale atlas van vrouwen uit etnische minderheden*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Lucas, K., T. Grosvenor en R. Simpson (2001). *Transport, the Environment, and Social Exclusion*. York: Joseph Rowntree Foundation.
- McGuckin, N. en N. Srinivasan (2003). *National Summary – Journey to Work Trends in the United States and Its Major Metropolitan Areas 1960-2000*. Washington DC: US Department of Transportation, Federal Highway Administration.
- Meander (2004). *Verslag van het onderzoek in het kader van het oudkomersbeleid in Leiden*. Leiden: Stichting Meander.
- MuConsult (1994). *Mobiliteit van allochtonen, verslag van een voorstudie*. Utrecht: MuConsult.
- MuConsult (1995). *Bewoners van oude stadswijken. Mobiliteit van allochtonen en autochtonen*. Amersfoort: MuConsult.
- Myers, D. (1996). 'Changes over Time in Transportation Mode for Journey to Work: Effects of Ageing and Immigration'. In: *Transportation Research Board (red.), Decennial Census Data for Transportation Planning: Case Studies and Strategies for 2000, Volume 2: Case Studies*. Washington DC: Transportation Research Board.
- Newman, P. en J. Kenworthy (1999). *Sustainability and Cities. Overcoming Automobile Dependence*. Washington DC: Island Press.
- Niepoth, H.J. (2004). 'De kloof blijft, maar is minder groot; een onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van etnische minderheden'. In: *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004* (p. 1399-1418). Rotterdam: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.
- O+S (2004). *Amsterdam op de fiets!* Amsterdam: Gemeente Amsterdam, O+S (Dienst Onderzoek en Statistiek).
- Risvanoglu-Bilgin, S., L. Brouwer en M. Priester (1986). *Verscheidend als de vingers van één hand*. Leiden: COMT.

- SCP/WODC/CBS (2005). *Jaarrapport Integratie 2005*. Den Haag/Voorburg: Sociaal en Cultureel Planbureau/Wetenschappelijk Onderzoek en Documentatiecentrum/Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Shen, Q. (2000). 'The Spatial and Social Dimension of Commuting'. In: *Journal of the American Planning Association* (66) 1, p. 68-83.
- Tal, G. en S. Handy (2005). *The Travel Behavior of Immigrants and Race/ethnicity Groups. An Analysis of the 2001 National Household Transportation Survey*. Davis, California: Institute of Transportation Studies.
- V&W (2004). *Nota Mobiliteit*. Den Haag: ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Veldkamp (2005). *Veldwerkverslag LAS2004*. Amsterdam: Veldkamp.
- Vogels, H. (2002). 'Tijdsbesteding van scholieren'. In: H. Bronneman-Helmers, L. Herweijer en H. Vogels (red.), *Voortgezet onderwijs in de jaren negentig* (p. 231-259). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Wilson, S. en F. Douma (2005). *Transportation Needs of Foreign-born Ethnic Sub-populations in Rural and Urban Communities. An Environmental Justice Perspective*. Minneapolis: University of Minnesota, Humphrey Institute of Public Affairs.
- Wittebrood, K., J. Latten en H. Nicolaas (2005). 'Wonen, leefbaarheid en veiligheid in concentratiewijken'. In: SCP/WODC/CBS, *Jaarrapport Integratie 2005* (p. 132-147). Den Haag/Voorburg: Sociaal en Cultureel Planbureau/Wetenschappelijk Onderzoek en Documentatiecentrum/Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Zenou, Y. (2003). *Why Do Ethnic Minorities Search Less? A Transport-mode Based Theory*. Stockholm: IUI, The Research Institute of Industrial Economics.
- Zorlu, A. en T. Traag (2005). 'Opleidingsniveau en taalvaardigheid'. In: SCP/WODC/CBS, *Jaarrapport Integratie 2005* (p. 44-56). Den Haag/Voorburg: Sociaal en Cultureel Planbureau/Wetenschappelijk Onderzoek en Documentatiecentrum/Centraal Bureau voor de Statistiek.

Publicaties van het Sociaal en Cultureel Planbureau

Werkprogramma

Het Sociaal en Cultureel Planbureau stelt elke twee jaar zijn Werkprogramma vast. De tekst van het lopende programma (2006-2007) is te vinden op de website van het SCP: www.scp.nl.

Het Werkprogramma is rechtstreeks te bestellen bij het Sociaal en Cultureel Planbureau. ISBN 90-377-0267-8

SCP-publicaties

Onderstaande lijst bevat een selectie van publicaties van het Sociaal en Cultureel Planbureau. Deze publicaties zijn verkrijgbaar bij de boekhandel. Een complete lijst is te vinden op de website van het SCP: www.scp.nl.

Sociale en Culturele Rapporten

Sociaal en Cultureel Rapport 1998. ISBN 90-5749-114-1

Sociaal en Cultureel Rapport 2000. ISBN 90-377-0015-2

Sociaal en Cultureel Rapport 2002. De kwaliteit van de quartaire sector.

ISBN 90-377-0106-X

In het zicht van de toekomst. Sociaal en Cultureel Rapport 2004.

ISBN 90-377-0159-0

The Netherlands in a European Perspective. Social & Cultural Report 2000. ISBN 90-377-0062-4 (English edition 2001)

Social and Cultural Report 2002. The Quality of the Public Sector (Summary). ISBN 90-377-0118-3

Nederlandse populaire versie van het SCR 1998

Een kwart eeuw sociale verandering in Nederland; de kerngegevens uit het Sociaal en Cultureel Rapport. Carlo van Praag en Wilfried Uitterhoeve.

ISBN 90-6168-662-8

Engelse populaire versie van het SCR 1998

25 Years of Social Change in the Netherlands; Key Data from the Social and Cultural Report 1998. Carlo van Praag and Wilfried Uitterhoeve. ISBN 90-6168-580-X

Nederlandse populaire versie van het SCR 2000

Nederland en de anderen; Europese vergelijkingen uit het Sociaal en Cultureel Rapport 2000. Wilfried Uitterhoeve. ISBN 90-5875-141-4

SCP-publicaties 2005

- 2005/1 Landelijk verenigd. Civil society en vrijwilligerswerk IV (2005). ISBN 90-377-0126-4
- 2005/2 Aandacht voor welzijn. Inhoud, omvang en betekenis van de welzijnssector (2005). ISBN 90-377-0204-x
- 2005/3 De steun voor de verzorgingsstaat in de publieke opinie, 1970-2002 (2005). ISBN 90-377-0157-4
- 2005/4 Kinderen in Nederland (2005). ISBN 90-377-0209-0
- 2005/5 Vermaatschappelijking in de zorg (2005). ISBN 90-377-0214-7
- 2005/6 Culture-lovers and Culture-leavers. Trends in interest in the arts and cultural heritage in the Netherlands (2005). ISBN 90-377-0217-1
- 2005/7 Cultuurminnaars en cultuurmijders. Trends in de belangstelling voor kunsten en cultureel erfgoed. Het culturele draagvlak 6 (2005). ISBN 90-377-0228-7
- 2005/8 The Hunt for the Last Respondent (2005). ISBN 90-377-0215-5
- 2005/9 Zorg voor verstandelijk gehandicapten. Ontwikkelingen in de vraag (2005). ISBN 90-377-0235-x
- 2005/10 Bestuur aan banden. Lokaal jeugdbeleid in de greep van nationaal beleid (2005). ISBN 90-377-0210-4
- 2005/11 Maten voor gemeenten 2005 (2005). ISBN 90-377-0224-4
- 2005/12 Arbeidsmobiliteit in goede banen (2005). ISBN 90-377-0203-1
- 2005/13 Uit elkaars buurt. De invloed van etnische concentratie op integratie en beeldvorming (2005). ISBN 90-377-0225-2
- 2005/14 De sociale staat van Nederland 2005 (2005). ISBN 90-377-0202-3
- 2005/15 Kijk op informele zorg (2005). ISBN 90-377-0201-5
- 2005/16 Armoedemonitor 2005 (2005). ISBN 90-377-0206-6

SCP-publicaties 2006

- 2006/1 Thuis op het platteland (2006). ISBN 90-377-0229-5
- 2006/2 Een eigen huis... Ervaringen van mensen met verstandelijke beperkingen of psychiatrische problemen met zelfstandig wonen en deelname aan de samenleving (2006). ISBN 90-377-0246-5
- 2006/3 Uitgerekend wonen (2006). ISBN 90-377-0250-3
- 2006/4 Jeugd met beperkingen. Rapportage gehandicapten 2006 (2006). ISBN 90-377-0200-7
- 2006/5 Hoe het werkt met kinderen (2006). ISBN 90-377-0238-4
- 2006/6a Sociale atlas van vrouwen uit etnische minderheden (2006). ISBN 90-377-0269-4
- 2006/6b De balans opgemaakt. De slotbeschouwing van de sociale atlas van vrouwen uit etnische minderheden (2006). ISBN 90-377-0251-1
- 2006/7 Slachtoffers van criminaliteit: feiten en achtergronden (2006). ISBN 90-377-0232-5

- 2006/8 Voorzieningen voor slachtoffers van misdrijven: gebruik, bereik en draagvlak (2006). ISBN 90-377-0270-8
- 2006/9 Op weg in de vrije tijd (2006). ISBN 90-377-0273-2
- 2006/10 Rapportage sport 2006 (2006). ISBN 90-377-0252-x
- 2006/11 Ondersteuning gewenst. Mensen met lichamelijke beperkingen en hun voorzieningen op het terrein van wonen, zorg, vervoer en welzijn (2006). ISBN 90-377-0260-0
- 2006/12 Rapportage ouderen 2006. Veranderingen in de leefsituatie en levensloop (2006). ISBN 90-377-0256-2
- 2006/13 Duaal als ideaal? Leren en werken in het beroeps- en hoger onderwijs (2006). ISBN 90-377-0208-2
- 2006/14 Uniform uit de kast. Homoseksualiteit binnen de krijgsmacht (2006). ISBN 90-377-0255-4
- 2006/15 Gewoon doen. Acceptatie van homoseksualiteit in Nederland (2006). ISBN 90-377-0257-0
- 2006/17 Publieke productie en persoonlijk profijt (2006). ISBN 90-377-0231-7
- 2006/18 Angstige burgers? De determinanten van gevoelens van onveiligheid onderzocht (2006). ISBN 90-377-0231-7
- 2006/19 Wie werken er in het onderwijs? Op zoek naar het 'eigene' van de onderwijs-professional (2006). ISBN 90-377-0291-0
- 2006/20 Maten voor gemeenten 2006 (2006). ISBN 90-377-0253-8

SCP-essays

- 1 Voorbeelden en nabeelden (2005). ISBN 90-377-0248-1
- 2 De stem des volks (2006). ISBN 90-377-0265-1
- 3 De tekentafel neemt de wijk (2006). ISBN 90-377-0261-9
- 4 Leven zonder drukte (2006). ISBN 90-377-0262-7

Werkdocumenten

- 110 Verklaringsmodel verpleging en verzorging. Onderzoeksverantwoording (2005). ISBN 90-377-0199-x
- 111 Grenzen aan de maatschappelijke opdracht van de school (2005). ISBN 90-377-0213-9
- 112 Wijkkwaliteiten (2005). ISBN 90-377-0216-3
- 113 Ouderen van nu en van de toekomst (2005). ISBN 90-377-0219-8
- 114 Verzonken technologie. ICT en de arbeidsmarkt (2005). ISBN 90-377-0205-8
- 115 Cijfermatige ontwikkelingen in de verstandelijk-gehandicaptenzorg. Een vraagmodel (2005). ISBN 90-377-0221-x
- 116 Vrijwilligersorganisaties onderzocht. Over het tekort aan vrijwilligers en de wijze van werving en ondersteuning (2005). ISBN 90-377-0233-3
- 117 Het Actieplan Cultuurbereik en cultuurdeelname, 1999-2003. Een empirische evaluatie op landelijk niveau (2005). ISBN 90-377-0236-8

- 118 *Advocaat met korting* (2005). ISBN 90-377-0240-6
- 119 *Regionale verschillen in de wachtlijsten verpleging en verzorging* (2005). ISBN 90-377-0242-2
- 120 *De mantelval* (2005). ISBN 90-377-0245-7
- 121 *SCP-maat voor lichamelijke beperkingen op basis van avo 2003* (2006). ISBN 90-377-0268-6
- 122 *Gezond en wel met een beperking* (2006). ISBN 90-377-0254-6
- 123 *De onbereikte minima* (2006). ISBN 90-377-0275-9
- 124 *Snuffelen en graven. Over doelgroepen van digitaal toegankelijke archieven* (2006). ISBN 90-377-0276-7
- 125 *Liever thuis dan uit. De indicatiestelling in de awbz voor zorg op afroep en verblijf* (2006). ISBN 90-377-0278-3
- 126 *Naar een nieuwe armoedegrens?* (2006). ISBN 90-377-0241-4
- 127 *Klik naar het verleden. Een onderzoek naar gebruikers van digitaal erfgoed: hun profielen en zoekstrategieën* (2006). ISBN 90-377-0279-1
- 128 *Godsdienstige veranderingen in Nederland. Verschuivingen in de binding met de kerken en de christelijke traditie* (2006). ISBN 90-377-0259-7
- 129 *Juist beschermd. De determinanten van de woonsituatie van volwassen verstandelijk gehandicapten* (2006). ISBN 90-377-0288-0
- 130 *De lange weg naar Brussel. De Europese betrokkenheid van Nederlandse maatschappelijke organisaties en hun leden* (2006). ISBN 90-377-0264-3

Overige publicaties

- Hier en daar opklaringen. Nieuwjaarsuitgave 2005* (2005). ISBN 90-377-0212-0
- De jacht op de laatste respondent. Samenvatting* (2005). ISBN 90-377-0223-6
- De grens als spiegel. Een vergelijking van het cultuurbestel in Nederland en Vlaanderen* (2005). ISBN 90-377-0222-8
- Jaarrapport Integratie 2005* (2005). ISBN 90-377-0237-6
- Bestuur aan banden. Samenvatting* (2005). ISBN 90-377-0239-2
- De goede burger* (2005). ISBN 90-377-0244-9
- Ouderen in instellingen* (2005). ISBN 90-377-0247-3
- ? Altijd een antwoord. Nieuwjaarsuitgave 2006* (2006). ISBN 90-377-0263-5
- Hoge (jeugd)werkloosheid onder etnische minderheden* (2006). ISBN 90-377-0266-x
- Niet-westerse allochtonen met een stabiele arbeidsmarktpositie: aantallen en ontwikkelingen* (2006). ISBN 90-377-0249-x
- Werken op de grens van wetenschap en beleid* (2006). ISBN 90-377-0272-4

Tijd voor de basisschool. Factsheet ten behoeve van de invitational conference 'Tijd voor school 2006' op 31 mei 2006, Museon, Den Haag (2006).

ISBN 90-377-0277-5

At Home in the Countryside. A comparison of rural and urban life. Summary (2006). ISBN 90-377-0292-9

De tijd als spiegel. Hoe Nederlanders hun tijd besteden (2006).

ISBN 90-377-0283-x

Anders onderweg. De mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken (2006). ISBN 90-377-0281-3

Anders onderweg

De mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken

Lucas Harms

Bijlage A	Leefsituatie allochtone stedelingen	2
Bijlage B	Totstandkoming motievenindeling LAS	3
Bijlage C	Mobiliteit in LAS en MON	4
Bijlage C1	Mobiliteitsgedrag in LAS en MON	4
Bijlage C2	Autobezit, fietsbezit en rijbewijsbezit in LAS en MON.....	5
Bijlage D	Vervoermiddelgebruik naar afgelegde afstanden	7
Bijlage E	Vervoermiddelgebruik naar geslacht.....	9
Bijlage F	Vervoermiddelgebruik naar generatie	10
Bijlage G	Mate van sociaal-culturele integratie.....	11
Bijlage H	Multivariate analyse mate van uithuizigheid.....	13
Bijlage I	Multivariate analyse aantallen verplaatsingen.....	15
Bijlage J	Multivariate analyse afgelegde afstanden	16
Bijlage K	Multivariate analyse autogebruik	17
Bijlage L	Multivariate analyse openbaar vervoergebruik	19
Bijlage M	Multivariate analyse fietsgebruik	21
Bijlage N	Multivariate analyse lopen	23
Bijlage O	Multivariate analyse autobezit en fietsbezit	25
Bijlage P	Multivariate analyse rijbewijsbezit.....	27
Bijlage Q	Redenen voor auto-, OV- en fietsgebruik.....	29

Sociaal en Cultureel Planbureau/Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Den Haag, november 2006

Bijlage A Leefsituatie allochtone stedelingen

Leefsituatie allochtone stedelingen (LAS2004/2005)

Voor het onderzoek naar de leefsituatie van allochtone stedelingen zijn vier groepen allochtonen benaderd (Marokkanen, Turken, Antillianen en Surinamers) plus een referentiegroep van autochtonen. Er zijn onder meer vragen gesteld over vrije tijd, taakverdeling binnen het huishouden, voorzieningengebruik, mobiliteit, veiligheidsbeleving en slachtofferschap. Het hoofdonderzoek is gevolgd door een beknopt tijdsbestedingsonderzoek.

Doelpopulatie	Marokkanen, Turken, Surinamers, Antillianen en autochtonen van 15-65 jaar in de 50 grootste gemeenten
Soort onderzoek	enquête
Steekproefeenheid	persoon
Entiteiten	personen
Steekproefkader	gemeentelijke basisadministratie
Steekproefmethode	random steekproef per etnische groep, gestratificeerd naar gemeentegrootte
Verzamelmethode	computerondersteunde mondelinge vragenlijst (CAPI)
Opdrachtgever	Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP)
Frequentie	eenmalig
Weging	naar leeftijd, geslacht, burgerlijke staat, generatie, herkomstgroepering, kinderen 0-12 jaar, gemeenteomvang (G4 versus overige gemeenten)
Uitvoerder	
veldwerk	Veldkamp Marktonderzoek BV
Veldwerkperiode	november 2004 – mei 2005
Steekproefomvang	2022 Marokkanen; 1864 Turken; 1746 Antillianen; 2009 Surinamers; 1295 autochtonen
Respons	919 Marokkanen (45%); 947 Turken (51%); 825 Antillianen (47%); 763 Surinamers (38%); 642 autochtonen (50%)

Bijlage B Totstandkoming motievenindeling LAS

Evenals in het MON is het motief afgeleid uit de activiteit op de plaats van bestemming (i.e. de activiteit die volgt op een verplaatsing). Als de bestemming thuis is, is het motief afgeleid uit de activiteit op de herkomstlocatie (i.e. de activiteit voorafgaand aan een verplaatsing).

	activiteiten in LAS	nieuwe indeling	nieuwe code
verzorging	1 slapen, rusten	thuis	6
	2 wassen en aankleden	thuis	6
	3 eten en drinken klaarmaken	thuis	6
	4 ontbijten, lunchen	verzorging	4
	5 thuis avondeten	thuis	6
	6 verzorgen kinderen	verzorging	4
	7 spelen met kinderen	thuis	6
	8 verzorgen van andere mensen	verzorging	4
reizen	9 reizen per auto		
	10 reizen per OV		
	11 reizen per bromfiets		
	12 reizen per fiets		
	13 reizen lopend		
betaald werk	14 betaald werk	werk	1
	15 vrijwilligerswerk	overig	7
onderwijs	16 onderwijs	onderwijs	2
	17 huiswerk	thuis	6
boodschappen	18 boodschappen	boodschappen	3
	19 de stad in, winkelen, op straat zijn	vrije tijd	5
hh werk	20 schoonmaken in huis	thuis	6
	21 wassen, strijken, naaien	thuis	6
	22 onderhoudswerk, klussen	thuis	6
	23 tv, video, dvd	thuis	6
media	24 radio, muziek luisteren	thuis	6
	25 internet, e-mail, chat	thuis	6
	26 overig computer	thuis	6
godsdienst	27 kerk, moskee, bidden	vrije tijd	5
overig vrije tijd	28 sporten	vrije tijd	5
	29 visite ontvangen	thuis	6
	30 op visite gaan	vrije tijd	5
	31 bezoek aan restaurant, café, disco	vrije tijd	5
	32 bezoek aan koffiehuis, theehuis	vrije tijd	5
	33 telefoneren	thuis	6
	34 lezen	thuis	6
	35 wandelen, fietsen	vrije tijd	5
	36 bezoek aan dierentuin, recreatiepark	vrije tijd	5
	37 bezoek aan park, bos, heide, strand	vrije tijd	5
	38 bezoek aan museum, theater, bibliotheek, sportwedstr.	vrije tijd	5
	39 spelletjes doen, knutselen, e.a. hobby	thuis	6
	40 niets doen, luieren	thuis	6
	41 koffie drinken	overig	7
	42 praten met huisgenoten	thuis	6
overig	43 iets anders	overig	7

Bijlage C Mobiliteit in LAS en MON

Bijlage C1 Mobiliteitsgedrag in LAS en MON

Om de gegevens vergelijkbaar te maken, is er in het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) een selectie gemaakt van de respondenten die in de steden wonen waarover ook in het LAS gevraagd is. Verder is alleen gekeken naar de leeftijdsklasse van 20 tot en met 64 jaar, en overeenkomstig het LAS alleen naar de mobiliteit op de weekdays zondag tot en met donderdag.

Tabel C.1: Mobiliteitsgedrag in LAS en MON

	LAS autochtonen	MON
aantallen verplaatsingen	2,02	3,26
reisduur (min)	71,0	73,2
afgelegde afstand (km)	34,4	39,5

Bron: SCP (LAS'05) en RWS-AVV (MON'04)

Tabel C.2: Mobiliteitsgedrag exclusief niet-verplaatste personen, in LAS en MON

	LAS autochtonen	MON
% niet-verplaatste personen	22	12
aantallen verplaatsingen	2,58	3,71
reisduur (min)	90,6	83,3
afgelegde afstand (km)	44,0	45,0

Bron: SCP (LAS'05) en RWS-AVV (MON'04)

Mogelijke verklaring voor de verschillen in aantallen verplaatsingen tussen LAS en het MON: het ontbreken van de hele korte verplaatsingen in LAS.

Tabel C.3: Vervoermiddelgebruik naar rato van aantallen verplaatsingen, in LAS en MON (in procenten)

	LAS autochtonen	MON
onderweg per auto	55	49
onderweg per OV	9	8
onderweg per fiets	27	24
onderweg lopend	8	17
onderweg overig	1	2
totaal onderweg	100	100

Bron: SCP (LAS'05) en RWS-AVV (MON'04)

Tabel C.4: Vervoermiddelgebruik naar rato van afgelegde kilometers, in LAS en MON (in procenten)

	LAS	MON
	autochtonen	
onderweg per auto	77	72
onderweg per OV	15	17
onderweg per fiets	7	7
onderweg lopend	0	2
onderweg overig	1	2
totaal onderweg	100	100

Bron: SCP (LAS'05) en RWS-AVV (MON'04)

Tabel C.5: Mobiliteit naar motieven, in LAS en MON (in procenten)

	LAS	MON
	autochtonen	
woon-werk	34	24
onderwijs	2	2
boodschappen	6	24
zorg	8	4
vrije tijd	25	34
overig	25	12
alle motieven	100	100

Bron: SCP (LAS'05) en RWS-AVV (MON'04)

Bijlage C2 Autobezit, fietsbezit en rijbewijsbezit in LAS en MON

Om de gegevens vergelijkbaar te maken, is in het MON een selectie gemaakt van de respondenten die in de steden wonen waarover ook in het LAS gevraagd is. Bovendien is alleen gekeken naar de leeftijdsklasse van 20 tot en met 64 jaar.

Tabel C.6: Autobezit in LAS en MON (in procenten)

	LAS	MON
	autochtonen	
geen auto	14	20
wel auto	86	80
1 auto	59	58
2 auto's	23	20
3 of meerdere auto's	4	2
totaal	100	100

Bron: SCP (LAS'05) en RWS-AVV (MON'04)

Tabel C.7: Fietsbezit in LAS en MON (in procenten)

	LAS autochtonen	MON
geen fiets in hh	3	7
wel fiets (1 of meerdere)	97	93
totaal	100	100

Bron: SCP (LAS'05) en RWS-AVV (MON'04)

Tabel C.8: Brom/snorfietsbezit in LAS en MON (in procenten)

	LAS autochtonen	MON
geen brom/snorfiets in hh	89	95
wel brom/snorfiets	11	5
totaal	100	100

Bron: SCP (LAS'05) en RWS-AVV (MON'04)

Tabel C.9: Rijbewijsbezit in LAS en MON (in procenten)

	LAS autochtonen	MON
wel rijbewijs	85	83
geen rijbewijs	15	17
totaal	100	100

Bron: SCP (LAS'05) en RWS-AVV (MON'04)

Bijlage D Vervoermiddelgebruik naar afgelegde afstanden

Het vervoermiddelgebruik kan worden uitgedrukt naar rato van de aantallen verplaatsingen (tabel 2.8) en naar rato van de afgelegde kilometers (tabel D.1). Indien wordt uitgegaan van de afgelegde kilometers komt een verhoudingsgewijs veel groter deel van de mobiliteit voor rekening van de auto en het openbaar vervoer (tabel D.2). Dat geldt zowel voor autochtonen als voor allochtonen. De Turken maken naar rato van de afgelegde kilometers vaker gebruik van de auto dan autochtonen, en relatief weinig van het openbaar vervoer. Met name de Surinamers en de Antillianen, en in mindere mate ook de Marokkanen, maken voor een groot deel van de door hen afgelegde kilometers gebruik van het openbaar vervoer. De fiets wordt nauwelijks gebruikt: autochtonen leggen een vier keer zo groot deel van de kilometers af per fiets als Turken, drie keer zoveel als Marokkanen en meer dan twee keer zoveel als Surinamers en Antillianen.

Tabel D.1: Vervoermiddelgebruik, in kilometers per persoon per dag (exclusief *niet*-verplaatste personen)^a, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	allochtonen				autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
onderweg per auto	26,4	23,1*	22,4**	21,1***	33,7
onderweg per OV	2,8*	6,7	8,2	10,5	6,6
onderweg per motor, brommer ^b	0,0	0,1	0,2	0,3	0,6
onderweg per fiets	0,7***	1,2***	1,1***	1,4***	2,9
onderweg lopend	0,4	0,6**	0,5	0,4	0,2
totaal onderweg	30,4***	31,7**	32,4**	33,7*	44,0

*** sign 0,01 ** sign 0,05 * sign 0,10

a Exclusief verplaatsingen > 300 km (1,8%).

b Of scooter.

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel D.2: Vervoermiddelgebruik als aandeel van de per persoon per dag afgelegde kilometers^a, personen 20-65 jaar, 2004/2005 (in procenten)

	allochtonen				autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
onderweg per auto	87	73	69	63	77
onderweg per OV	9	21	25	31	15
onderweg per motor, brommer ^b	0	0	1	1	1
onderweg per fiets	2	4	3	4	7
onderweg lopend	1	2	2	1	0
totaal onderweg	100	100	100	100	100

a Exclusief verplaatsingen > 300 km (1,8%).

b Of scooter.

Bron: SCP (LAS'05)

Eerder is reeds gezien dat de afgelegde afstanden per verplaatsing over het algemeen wat lager zijn onder allochtonen dan onder autochtonen (tabel 2.2). Hoe variëren de verplaatsingsafstanden naar vervoermiddelen? De verschillen zijn met name groot bij het openbaarvervoergebruik (tabel D.3). Bij autochtonen worden met het openbaar vervoer gemiddeld genomen grotere afstanden overbrugd dan per auto, bij de allochtone groepen is juist het omgekeerde het geval. Een voor de hand liggende verklaring hiervoor is dat allochtonen veelal gebruik maken van het stads- en streekvervoer, terwijl autochtonen het merendeel van hun openbaarvervoerplaatsingen per trein maken. De fiets wordt over het algemeen wel over tussen autochtonen en allochtonen vergelijkbare afstanden gebruikt, gemiddeld ongeveer 4 kilometer. Alleen Surinamers en Turken fietsen per keer wat minder ver.

Tabel D.3: Gemiddelde afstand per verplaatsing (exclusief *niet*-verplaatste personen)^a, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	allochtonen				autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
onderweg per auto	17,7	17,6	15,7	20,0	22,7
onderweg per OV	10,6	16,2	14,3	17,7	28,3
onderweg per fiets	3,0	4,0	2,9	3,9	3,9
onderweg lopend	1,2	1,1	1,1	1,1	1,0
totaal onderweg	12,9	12,1	11,4	14,2	16,4

a Exclusief verplaatsingen > 300 km (1,8%).

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage E Vervoermiddelgebruik naar geslacht

Tabel E.1: Vervoermiddelgebruik naar geslacht, in ritten per persoon per dag, personen 20-65 jaar (excl. niet-verplaatste personen), 2004/2005

	allochtonen				autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
mannen					
onderweg per auto	1,67	1,59	1,49	1,06***	1,58
onderweg per OV	0,19	0,33	0,41	0,55*	0,31
onderweg per motor, brommer ^a	0,03	0,03	0,02	0,03	0,03
onderweg per fiets	0,14	0,25	0,35*	0,37	0,60
onderweg lopend	0,21	0,38	0,33	0,30	0,17
totaal onderweg	2,23	2,58	2,61	2,31*	2,70
vrouwen					
onderweg per auto	1,23	0,97	1,36	1,04	1,43
onderweg per OV	0,38	0,52***	0,76***	0,68***	0,16
onderweg per motor, brommer ^a	0,00	0,00	0,03	0,01	0,02
onderweg per fiets	0,35***	0,34***	0,36***	0,34***	0,89
onderweg lopend	0,58	0,83***	0,55	0,46	0,28
totaal onderweg	2,54	2,66	3,06	2,52	2,78

*** sign 0,01 * sign 0,10

a Of scooter.

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel E.2: Vervoermiddelgebruik naar geslacht, naar rato van het aantal ritten per persoon per dag, personen 20-65 jaar, 2004/2005 (in procenten)

	allochtonen				autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
mannen					
onderweg per auto	75	62	57	46	59
onderweg per OV	9	13	16	24	11
onderweg per motor, brommer ^a	1	1	1	1	1
onderweg per fiets	6	10	13	16	22
onderweg lopend	9	15	13	13	6
totaal onderweg	100	100	100	100	100
vrouwen					
onderweg per auto	48	36	44	41	51
onderweg per OV	15	20	25	27	6
onderweg per motor, brommer ^a	0	0	1	0	1
onderweg per fiets	14	13	12	13	32
onderweg lopend	23	31	18	18	10
totaal onderweg	100	100	100	100	100

a Of scooter.

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage F Vervoermiddelgebruik naar generatie

Tabel F.1: Vervoermiddelgebruik naar 1^e en 2^e generatie allochtonen, in ritten per persoon per dag, personen 20-65 jaar (excl. niet-verplaatste personen), 2004/2005

	allochtonen			
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen
1 ^e generatie				
onderweg per auto	1,49	1,32	1,36	1,07
onderweg per OV	0,19	0,30	0,52	0,56
onderweg per motor, brommer ^a	0,02	0,02	0,03	0,02
onderweg per fiets	0,25	0,31	0,35	0,33
onderweg lopend	0,39	0,66	0,44	0,37
totaal onderweg	2,35	2,60	2,69	2,35
2 ^e generatie				
onderweg per auto	1,50	1,35	1,62	0,98
onderweg per OV	0,56	0,86	0,82	0,83
onderweg per motor, brommer ^a	-	-	0,01	-
onderweg per fiets	0,11	0,23	0,38	0,47
onderweg lopend	0,19	0,24	0,47	0,40
totaal onderweg	2,36	2,68	3,30	2,68

a Of scooter.

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel F.2: Vervoermiddelgebruik naar 1^e en 2^e generatie allochtonen, naar rato van het aantal ritten per persoon per dag, personen 20-65 jaar, 2004/2005 (in procenten)

	allochtonen			
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen
1 ^e generatie				
onderweg per auto	64	51	51	45
onderweg per OV	8	11	19	24
onderweg per motor, brommer ^a	1	1	1	1
onderweg per fiets	11	12	13	14
onderweg lopend	17	25	16	16
totaal onderweg	100	100	100	100
2 ^e generatie				
onderweg per auto	64	50	49	37
onderweg per OV	24	32	25	31
onderweg per motor, brommer ^a	0	0	0	0
onderweg per fiets	5	9	12	18
onderweg lopend	8	9	14	15
totaal onderweg	100	100	100	100

a Of scooter.

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage G Mate van sociaal-culturele integratie

De mate van uithuizigheid en mobiliteit wordt deels bepaald door sociaal-culturele verschillen tussen allochtonen en autochtonen. Een manier om de sociale en culturele ‘afstand’ tussen allochtonen en autochtonen te meten, is de mate van sociaal-culturele integratie. In eerder onderzoek is dit geoperationaliseerd aan de hand van drie onderling samenhangende dimensies (zie ook Dagevos 2001: 34; Beekhoven en Dagevos 2005):

- de mate waarin allochtonen sociale contacten onderhouden met autochtonen (sociale integratie) (tabel G.1);
- de mate waarin moderne, westerse opvattingen worden aangehangen, bijvoorbeeld in relatie tot emancipatievraagstukken (culturele integratie) (tabel G.2);
- de mate waarin men de Nederlandse taal beheerst (geschreven en gesproken) (tabel G.3).

De drie dimensies blijken onderling samen te hangen, en wel zo dat allochtonen die weinig sociale contacten hebben met autochtonen ook weinig integratie vertonen op cultureel en taalkundig vlak. Andersom geldt dat de allochtonen die veel sociale contacten onderhouden met autochtonen, progressieve waarden aanhangen en een goede beheersing van de Nederlandse taal hebben. Volgens deze maatstaven zijn allochtonen van Surinaamse en Antilliaanse afkomst het meest geïntegreerd, terwijl Turkse en in iets mindere mate ook Marokkaanse allochtonen het minst geïntegreerd zijn (resultaten van samengestelde scores zijn weergegeven in tabel G.4). Het ligt voor de hand dat er ook een verband is tussen de mate van sociaal-culturele integratie en mobiliteit. Een voorbeeld hiervan zijn de allochtone vrouwen uit de zeer traditionele gezinnen, die vaak alleen met toestemming van of zelfs met begeleiding van hun echtgenoot uithuizig mogen zijn. Andersom mag worden verwacht dat mobiliteit ook de mate van integratie kan bevorderen: zo heeft iemand die over een auto beschikt een grotere geografische reikwijdte, waarin kan worden deelgenomen aan activiteiten zoals werk en vrije tijd, en daarmee meer mogelijkheden voorhanden om de maatschappelijke positie te verbeteren.

Tabel G.1: Frequentie in het omgaan met autochtone Nederlanders (in procenten)

	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen
contacten met autochtone Nederlanders				
ja, vaak	27	33	57	56
ja, soms	43	40	28	30
nee, nooit	30	28	15	15

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel G.2: Mate waarin westerse opvattingen worden aangehangen (emancipatievraagstukken) (in procenten)

	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen
mate waarin westerse opvattingen worden aangehangen				
niet tot nauwelijks	10	10	2	3
...	37	33	16	21
...	39	37	44	43
in sterke mate	14	20	39	34

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel G.3: Moeite met het spreken van de Nederlandse taal (in procenten)

	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen
moeite met Nederlands spreken				
ja, vaak moeite/spreekt geen Nederlands	21	19	4	6
ja, soms	37	32	6	21
nee, nooit	42	49	89	73

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel G.4: Mate van sociaal-culturele integratie (op basis van samengestelde scores^a tabellen G.1, G.2 en G.3) (in procenten)

	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen
mate van sociaal-culturele integratie				
hoog	29	36	73	63
...	27	27	19	24
laag	44	37	8	13

a Scores zijn tot stand gekomen met behulp van een homals-clusteranalyse.

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage H Multivariate analyse mate van uithuizigheid

Tabel H.1: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in mate van uithuizigheid, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
Turken	0,43***	0,59***
Marokkanen	0,38***	0,56***
Surinamers	0,73**	0,81
Antillianen	0,80	0,94
sociaaldemografische kenmerken		
geslacht (vrouw t.o.v. man)		0,71***
leeftijd (t.o.v. jongste leeftijdsgroep)		0,91**
gezinsomvang (t.o.v. alleenstaanden)		1,05
sociaaleconomische kenmerken		
maatschappelijke positie (t.o.v. gemiddelde)		
werkzaam		1,77***
huisvrouw/man		0,56***
schoolgaand/studerend		1,98***
werkloos/wao		0,78**
anders		0,66**
max. behaalde opleidingsniveau (t.o.v. geen opleiding)		1,06**
sociaal-culturele kenmerken		
sociaal-culturele integratie (t.o.v. meest geïntegreerd)		0,84**
ruimtelijke kenmerken		
woont in één van de vier grote steden (t.o.v. van andere grote steden)		0,80
stedelijke dichtheid (t.o.v. laagste dichtheid)		1,00
Nagelkerke R-kwadraat	,042	,166

*** sign 0,01 ** sign 0,05 * sign 0,10

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op de mate van uithuizigheid, naarmate hij dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel H.2: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in mate van uithuizigheid naar geslacht, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
mannen (t.o.v. autochtone mannen)		
Turken	0,49**	0,62
Marokkanen	0,39**	0,55*
Surinamers	0,68	0,86
Antillianen	0,77	0,87
Nagelkerke R-kwadraat	,031	,136
vrouwen (t.o.v. autochtone vrouwen)		
Turken	0,36**	0,57*
Marokkanen	0,36**	0,56*
Surinamers	0,79	0,79
Antillianen	0,84	1,01
Nagelkerke R-kwadraat	,058	,177

** sign 0,01 * sign 0,05

- a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwendichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).
- b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op de mate van uithuizigheid, naarmate hij dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel H.3: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in mate van uithuizigheid naar generatie, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
1 ^e generatie Turken	0,41**	0,61**
2 ^e generatie Turken	0,52**	0,51*
1 ^e generatie Marokkanen	0,37**	0,59**
2 ^e generatie Marokkanen	0,52*	0,42**
1 ^e generatie Surinamers	0,71*	0,87
2 ^e generatie Surinamers	0,79	0,63
1 ^e generatie Antillianen	0,72*	0,92
2 ^e generatie Antillianen	1,50	1,06
Nagelkerke R-kwadraat	,047	,168

** sign 0,01 * sign 0,05

- a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwendichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).
- b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op de mate van uithuizigheid, naarmate hij dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage I Multivariate analyse aantallen verplaatsingen

Tabel I.1: Ongecontroleerde en gecontroleerde verschillen in aantallen verplaatsingen (exclusief niet-verplaatste personen), personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
aantallen verplaatsingen		
Turken	2,30***	2,36
Marokkanen	2,51	2,56
Surinamers	2,64	2,65
Antillianen	2,39**	2,40
autochtonen	2,59	2,49
verklaarde variantie per model (adj Rsq)	0,7%	3,0%
% van verklaarde variantie naar achtergrondkenmerken		
etniciteit	100%***	15%*
sociaaldemografische kenmerken		
geslacht		21%***
leeftijd		0%
gezinsomvang		15%***
sociaaleconomische kenmerken		
maatschappelijke participatie		6%*
max. behaalde opleidingsniveau		1%
sociaal-culturele kenmerken		
sociaal-culturele integratie		19%***
ruimtelijke kenmerken		
G4 vs. niet-G4		4%
stedelijke dichtheid		0%

*** sign 0,01 ** sign 0,05 * sign 0,10

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage J Multivariate analyse afgelegde afstanden

Tabel J.1: Ongecontroleerde en gecontroleerde verschillen in afgelegde afstanden (exclusief niet-verplaatste personen), personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
aantallen verplaatsingen		
Turken	30,2***	32,9
Marokkanen	26,8***	31,4
Surinamers	33,1***	33,9
Antillianen	34,1***	33,1
autochtonen	43,9	38,3
verklaarde variantie per model (adj Rsq)	1,1%	5,6%
% van verklaarde variantie naar achtergrondkenmerken		
etniciteit	100%***	3%
sociaaldemografische kenmerken		
geslacht		40%***
leeftijd		0%
gezinsomvang		3%
sociaaleconomische kenmerken		
maatschappelijke participatie		1%
max. behaalde opleidingsniveau		16%***
sociaal-culturele kenmerken		
sociaal-culturele integratie		1%
ruimtelijke kenmerken		
G4 vs. niet-G4		4%**
stedelijke dichtheid		1%

*** sign 0,01 ** sign 0,05 * sign 0,10

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage K Multivariate analyse autogebruik

Tabel K.1: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in autogebruik (wel/niet verplaatsen per auto), ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecolteerde verschillen	gecolteerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
Turken	1,12	1,61**
Marokkanen	0,60***	0,86
Surinamers	0,72**	1,04
Antillianen	0,51***	0,74*
sociaaldemografische kenmerken		
geslacht (vrouw t.o.v. man)		0,63***
leeftijd (t.o.v. jongste leeftijdsgroep)		1,10*
gezinsomvang (t.o.v. alleenstaanden)		1,10**
sociaaleconomische kenmerken		
maatschappelijke positie (t.o.v. gemiddelde)		
werkzaam		2,09***
huisvrouw/man		1,07
schoolgaand/studerend		0,54***
werkloos/wao		1,08
anders		0,77
max. behaalde opleidingsniveau (t.o.v. geen opleiding)		1,05
sociaal-culturele kenmerken		
sociaal-culturele integratie (t.o.v. meest geïntegreerd)		
		0,89
ruimtelijke kenmerken		
woont in één van de vier grote steden (t.o.v. van andere grote steden)		
		0,59***
stedelijke dichtheid (t.o.v. laagste dichtheid)		
		0,88***
Nagelkerke R-kwadraat	,029	,176

*** sign 0,01 ** sign 0,05 * sign 0,10

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het autogebruik, naarmate hij dichterbij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel K.2: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in autogebruik naar geslacht, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
mannen (t.o.v. autochtone mannen)		
Turken	1,32	1,42
Marokkanen	0,85	0,87
Surinamers	0,83	0,96
Antillianen	0,43**	0,54*
Nagelkerke R-kwadraat	,044	,164
vrouwen (t.o.v. autochtone vrouwen)		
Turken	0,90	1,74(*)
Marokkanen	0,37**	0,73
Surinamers	0,67	1,09
Antillianen	0,59**	0,99
Nagelkerke R-kwadraat	,033	,177

** sign 0,01 * sign 0,05.

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het autogebruik, naarmate hij dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05).

Tabel K.3: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in autogebruik naar generatie, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
1 ^e generatie Turken	1,10	1,52*
2 ^e generatie Turken	1,23	2,01**
1 ^e generatie Marokkanen	0,64**	0,89
2 ^e generatie Marokkanen	0,39***	0,70
1 ^e generatie Surinamers	0,76	1,06
2 ^e generatie Surinamers	0,60*	0,97
1 ^e generatie Antillianen	0,52***	0,74*
2 ^e generatie Antillianen	0,46***	0,74
Nagelkerke R-kwadraat	,031	,177

** sign 0,01 * sign 0,05.

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het autogebruik, naarmate hij dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05).

Bijlage L Multivariate analyse openbaarvervoergebruik

Tabel L.1: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in OV-gebruik (wel/niet verplaatsen per OV), ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
Turken	1,26	1,32
Marokkanen	2,11***	2,11***
Surinamers	3,01***	2,32***
Antillianen	3,06***	2,40***
sociaaldemografische kenmerken		
geslacht (vrouw t.o.v. man)		1,62***
leeftijd (t.o.v. jongste leeftijdsgroep)		0,81***
gezinsomvang (t.o.v. alleenstaanden)		0,87***
sociaaleconomische kenmerken		
maatschappelijke positie (t.o.v. gemiddelde)		
werkzaam		0,86
huisvrouw/man		0,35***
schoolgaand/studerend		2,75***
werkloos/wao		0,80
anders		1,51
max. behaalde opleidingsniveau (t.o.v. geen opleiding)		1,04
sociaal-culturele kenmerken		
sociaal-culturele integratie (t.o.v. meest geïntegreerd)		0,96
ruimtelijke kenmerken		
woont in één van de vier grote steden (t.o.v. van andere grote steden)		3,29***
stedelijke dichtheid (t.o.v. laagste dichtheid)		0,95
afstand tot NS-station (t.o.v. kortste afstand)		0,89*
aantal OV-haltes (t.o.v. geen haltes)		1,01
Nagelkerke R-kwadraat	,050	,210

*** sign 0,01 ** sign 0,05 * sign 0,10

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek, het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht alsmede de afstand tot het meest nabije NS-station en de aantallen aanwezige OV-haltes).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het OV-gebruik, naarmate hij dichterbij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel L.2: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in OV-gebruik naar geslacht, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
mannen (t.o.v. autochtone mannen)		
Turken	0,68	0,85
Marokkanen	0,87	1,14
Surinamers	1,12	1,04
Antillianen	1,87*	1,65
Nagelkerke R-kwadraat	,029	,141
vrouwen (t.o.v. autochtone vrouwen)		
Turken	2,63**	2,41*
Marokkanen	5,38**	4,72**
Surinamers	6,85**	4,87**
Antillianen	5,38**	3,84**
Nagelkerke R-kwadraat	,102	,288

** sign 0,01 * sign 0,05

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek, het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht alsmede de afstand tot het meest nabije NS-station en de aantallen aanwezige OV-haltes).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het OV-gebruik, naarmate hij dichterbij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel L.3: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in OV-gebruik naar generatie, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
1 ^e generatie Turken	0,88	0,91
2 ^e generatie Turken	3,20***	2,61**
1 ^e generatie Marokkanen	1,46	1,54
2 ^e generatie Marokkanen	8,10***	5,23***
1 ^e generatie Surinamers	2,64***	2,21***
2 ^e generatie Surinamers	4,39***	2,44***
1 ^e generatie Antillianen	2,76***	2,34***
2 ^e generatie Antillianen	4,50***	2,26**
Nagelkerke R-kwadraat	,086	,222

** sign 0,01 * sign 0,05

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek, het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht alsmede de afstand tot het meest nabije NS-station en de aantallen aanwezige OV-haltes).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het OV-gebruik, naarmate hij dichterbij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage M Multivariate analyse fietsgebruik

Tabel M.1: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in fietsgebruik (wel/niet verplaatsen per fiets), ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecolteerde verschillen	gecolteerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
Turken	0,22***	0,22***
Marokkanen	0,36***	0,40***
Surinamers	0,41***	0,43***
Antillianen	0,41***	0,36***
sociaaldemografische kenmerken		
geslacht (vrouw t.o.v. man)		1,20
leeftijd (t.o.v. jongste leeftijdsgroep)		0,88*
gezinsomvang (t.o.v. alleenstaanden)		0,92*
sociaaleconomische kenmerken		
maatschappelijke positie (t.o.v. gemiddelde)		
werkzaam		0,81
huisvrouw/man		0,81
schoolgaand/studerend		1,31
werkloos/wao		1,00
anders		1,18
max. behaalde opleidingsniveau (t.o.v. geen opleiding)		1,10**
sociaal-culturele kenmerken		
sociaal-culturele integratie (t.o.v. meest geïntegreerd)		
		1,10
ruimtelijke kenmerken		
woont in één van de vier grote steden (t.o.v. van andere grote steden)		
		0,44***
stedelijke dichtheid (t.o.v. laagste dichtheid)		
		1,14***
Nagelkerke R-kwadraat	,064	,107

*** sign 0,01 ** sign 0,05 * sign 0,10

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het fietsgebruik, naarmate hij dichterbij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel M.2: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in fietsgebruik naar geslacht, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
mannen (t.o.v. autochtone mannen)		
Turken	0,17**	0,19**
Marokkanen	0,52*	0,64
Surinamers	0,53*	0,61
Antillianen	0,64	0,55*
Nagelkerke R-kwadraat	,061	,120
vrouwen (t.o.v. autochtone vrouwen)		
Turken	0,27**	0,24**
Marokkanen	0,24**	0,27**
Surinamers	0,32**	0,36**
Antillianen	0,27**	0,24**
Nagelkerke R-kwadraat	,085	,145

** sign 0,01 * sign 0,05

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het fietsgebruik, naarmate hij dichterbij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel M.3: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in fietsgebruik naar generatie, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
1 ^e generatie Turken	0,25**	0,28**
2 ^e generatie Turken	0,08**	0,07**
1 ^e generatie Marokkanen	0,36**	0,44**
2 ^e generatie Marokkanen	0,35*	0,29*
1 ^e generatie Surinamers	0,39**	0,46**
2 ^e generatie Surinamers	0,45*	0,38**
1 ^e generatie Antillianen	0,37**	0,35**
2 ^e generatie Antillianen	0,58	0,42*
Nagelkerke R-kwadraat	,069	,112

** sign 0,01 * sign 0,05

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het fietsgebruik, naarmate hij dichterbij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage N Multivariate analyse lopen

Tabel N.1: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in lopen (wel/niet lopen), ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecolteerde verschillen	gecolteerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
Turken	1,79***	1,38
Marokkanen	3,18***	2,14***
Surinamers	2,41***	2,18***
Antillianen	1,66**	1,43
sociaaldemografische kenmerken		
geslacht (vrouw t.o.v. man)		2,01***
leeftijd (t.o.v. jongste leeftijdsgroep)		1,10
gezinsomvang (t.o.v. alleenstaanden)		1,11**
sociaaleconomische kenmerken		
maatschappelijke positie (t.o.v. gemiddelde)		
werkzaam		0,50***
huisvrouw/man		1,90***
schoolgaand/studerend		0,77
werkloos/wao		1,42**
anders		0,97
max. behaalde opleidingsniveau (t.o.v. geen opleiding)		0,90***
sociaal-culturele kenmerken		
sociaal-culturele integratie (t.o.v. meest geïntegreerd)		1,03
ruimtelijke kenmerken		
woont in één van de vier grote steden (t.o.v. van andere grote steden)		1,25
stedelijke dichtheid (t.o.v. laagste dichtheid)		1,06
Nagelkerke R-kwadraat	,035	,176

*** sign 0,01 ** sign 0,05 * sign 0,10

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het lopen, naarmate hij dichterbij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel N.2: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in lopen naar geslacht, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
mannen (t.o.v. autochtone mannen)		
Turken	1,65	1,57
Marokkanen	2,62**	2,16
Surinamers	2,42*	2,12
Antillianen	1,78	1,61
Nagelkerke R-kwadraat	,023	,126
vrouwen (t.o.v. autochtone vrouwen)		
Turken	2,14**	1,27
Marokkanen	4,27**	2,16*
Surinamers	2,31**	2,17**
Antillianen	1,57	1,28
Nagelkerke R-kwadraat	,056	,187

** sign 0,01 * sign 0,05.

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het lopen, naarmate hij dichterbij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel N.3: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in lopen naar generatie, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
1 ^e generatie Turken	2,07**	1,69
2 ^e generatie Turken	0,81	0,60
1 ^e generatie Marokkanen	3,44**	2,38**
2 ^e generatie Marokkanen	1,94	1,45
1 ^e generatie Surinamers	2,43**	2,14**
2 ^e generatie Surinamers	2,34**	2,38*
1 ^e generatie Antillianen	1,74*	1,46
2 ^e generatie Antillianen	1,36	1,41
Nagelkerke R-kwadraat	,042	,181

** sign 0,01 * sign 0,05

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het lopen, naarmate hij dichterbij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage O Multivariate analyse autobezit en fietsbezit

Tabel O.1: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in autobezit, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecolteerde verschillen	gecolteerde verschillen
etnische groep		
Turken	0,52***	0,58***
Marokkanen	0,39***	0,41***
Surinamers	0,31***	0,46***
Antillianen	0,21***	0,26***
autochtonen		
achtergrondkenmerken (hh-niveau)		
gezinsomvang		1,49***
gezinsinkomen		1,18***
G4 vs. niet-G4		0,61***
stedelijke dichtheid		0,87***
afstand tot NS-station		1,14***
aantal OV-haltes		0,96**
Nagelkerke R-kwadraat	,064	,284

*** sign 0,01 ** sign 0,05 * sign 0,10

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in gezinsomvang, gezinsinkomen, het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht, de bebouingsdichtheid, alsmede de afstand tot het meest nabije NS-station en de aantallen OV-haltes.

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het autobezit, naarmate hij dichterbij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel O.2: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in autobezit, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
etnische groep		
Turken	0,10***	0,10***
Marokkanen	0,11***	0,12***
Surinamers	0,11***	0,18***
Antillianen	0,10***	0,13***
autochtonen		
achtergrondkenmerken (hh-niveau)		
gezinsomvang		1,40***
gezinsinkomen		1,10***
G4 vs. niet-G4		0,31***
stedelijke dichtheid		0,92***
afstand tot NS-station		1,05
aantal OV-haltes		1,00
Nagelkerke R-kwadraat	,083	,257

*** sign 0,01 ** sign 0,05 * sign 0,10

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in gezinsomvang, gezinsinkomen, het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht, de bebouwingdichtheid, alsmede de afstand tot het meest nabijge NS-station en de aantallen OV-haltes.

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het autobezit, naarmate hij dicht bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage P Multivariate analyse rijbewijsbezit

Tabel P.1: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in rijbewijsbezit, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
Turken	0,44***	1,35*
Marokkanen	0,20***	0,52***
Surinamers	0,32***	0,51***
Antillianen	0,38***	0,63***
sociaaldemografische kenmerken		
geslacht (vrouw t.o.v. man)		0,26***
leeftijd (t.o.v. jongste leeftijdsgroep)		1,25***
gezinsomvang (t.o.v. alleenstaanden)		1,09***
sociaaleconomische kenmerken		
maatschappelijke positie (t.o.v. gemiddelde)		
werkzaam		1,90***
huisvrouw/man		0,86
schoolgaand/studerend		0,88
werkloos/wao		1,11
anders		0,63***
max. behaalde opleidingsniveau (t.o.v. geen opleiding)		1,33***
sociaal-culturele kenmerken		
sociaal-culturele integratie (t.o.v. meest geïntegreerd)		0,72***
ruimtelijke kenmerken		
woont in één van de vier grote steden (t.o.v. van andere grote steden)		0,62***
stedelijke dichtheid (t.o.v. laagste dichtheid)		0,95**
Nagelkerke R-kwadraat	,069	,332

*** sign 0,01 ** sign 0,05 * sign 0,10

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het rijbewijsbezit, naarmate hij dicht bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel P.2: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in rijbewijsbezit naar geslacht, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
mannen (t.o.v. autochtone mannen)		
Turken	0,87	2,53**
Marokkanen	0,43**	1,23
Surinamers	0,33**	0,68
Antillianen	0,30**	0,57*
Nagelkerke R-kwadraat	,050	,219
vrouwen (t.o.v. autochtone vrouwen)		
Turken	0,29**	1,13
Marokkanen	0,10**	0,28**
Surinamers	0,30**	0,49**
Antillianen	0,42**	0,79
Nagelkerke R-kwadraat	,147	,330

** sign 0,01 * sign 0,05.

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het rijbewijsbezit, naarmate hij dichterbij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel P.3: Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in rijbewijsbezit naar generatie, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
1 ^e generatie Turken	0,43**	1,44
2 ^e generatie Turken	0,52**	1,24
1 ^e generatie Marokkanen	0,20**	0,56**
2 ^e generatie Marokkanen	0,20**	0,36**
1 ^e generatie Surinamers	0,31**	0,50**
2 ^e generatie Surinamers	0,37**	0,55*
1 ^e generatie Antillianen	0,37**	0,66*
2 ^e generatie Antillianen	0,41**	0,50**
Nagelkerke R-kwadraat	,069	,333

** sign 0,01 * sign 0,05.

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaaldemografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaaleconomische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het rijbewijsbezit, naarmate hij dichterbij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage Q Redenen voor auto-, OV- en fietsgebruik

Tabel Q.1: Redenen voor autogebruik, personen 20-65 jaar, 2004/2005 (in procenten)

	allochtonen				autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
afstand	31	23	20	32	31
snelheid	24	19	21	20	21
kosten	0	2	3	3	4
handig, gemakkelijk	45	53	57	50	47
comfort	11	11	17	17	20*
betrouwbaarheid	3	3	5	6	5
weersomstandigheden	6	7	8	9	11
kan niet anders, geen keuze	17	19	18	11	15

* sign 0,10

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel Q.2: Redenen voor OV-gebruik, personen 20-65 jaar, 2004/2005 (in procenten)

	allochtonen				autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
afstand	20	19	14	18	13
snelheid	9	17	10	12	13
kosten	3	2	12	8	19**
handig, gemakkelijk	24	42	47*	45	36
comfort	6	2	10	7	13
betrouwbaarheid	3	0	1	2	8*
weersomstandigheden	8	1	4	3	6
kan niet anders, geen keuze	27	32	33	28	39

** sign 0,05 * sign 0,10

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel Q.3: Redenen voor fietsgebruik, personen 20-65 jaar, 2004/2005 (in procenten)

	allochtonen				autochtonen
	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	
afstand	6	32	30	33*	27
snelheid	0	16	6	27**	18
kosten	9	9	6	6	9
handig, gemakkelijk	46	38	62**	37	61**
comfort	0	0	2	0	3
betrouwbaarheid	0	6	2	3	7
weersomstandigheden	3	0	0	3	2
kan niet anders, geen keuze	45***	17	18	19	12

*** sign 0,01 ** sign 0,05 * sign 0,10

Bron: SCP (LAS'05)