

8.2 Verschillen in verplaatsingsgedrag tussen allochtone en autochtone bewoners van oude stadswijken

In het onderzoek is ingegaan op de vraag of er verschillen in mobiliteit zijn tussen allochtone en autochtone bewoners van oude stadswijken. Er is op de volgende onderwerpen ingegaan:

- vervoermiddelbezit
- vervoermiddelgebruik
- verplaatsingsgedrag naar motief
- vakantie
- samen reizen

Er worden conclusies gepresenteerd over de (via de enquête) werkelijk waargenomen verschillen tussen de bewoners van de oude stadswijken. Daarnaast wordt aangegeven of de waargenomen verschillen toegeschreven kunnen worden aan verschillen in sociaal-economische positie of aan culturele verschillen.

Verschillen in mobiliteit kunnen ontstaan omdat er verschillen in sociaal-economische positie bestaan. Er is nagegaan of er verschillen in mobiliteit blijven bestaan als de gegevens worden gecorrigeerd voor de sociaal-economische positie van de herkomst-groeperingen. De sociaal-economische positie wordt beschreven door variabelen zoals inkomen, huishoudtype, opleiding, leeftijd en dergelijke. Per onderwerp worden hieronder de conclusies gepresenteerd.

Vervoermiddelbezit

Turken en Surinamers hebben minder vaak een fiets dan autochtone Nederlanders. Ze kunnen ook vaak niet fietsen. Turkse vrouwen kunnen vrijwel niet fietsen. De verschillen in autobezit tussen de verschillende herkomstgroeperingen binnen de bewoners van oude stadswijken zijn klein. Turkse mannen hebben relatief vaak een rijbewijs, Turkse vrouwen minder vaak.

Uit de analyses blijkt dat na correctie voor sociaal-economische positie het fietsbezit onder Turken en Surinamers inderdaad veel lager is dan onder autochtone Nederlanders. Na correctie blijkt ook dat Surinamers minder vaak dan autochtone Nederlanders een rijbewijs hebben. Turken, en dan vooral Turkse mannen, hebben vaker een rijbewijs dan Nederlandse mannen. In het bezit van abonnementen voor het openbaar vervoer worden geen significante verschillen gevonden.

Vervoermiddelgebruik algemeen

Surinamers en Turken maken relatief vaak gebruik van het openbaar vervoer. Nederlanders fietsen vaak. Door respondenten uit de Surinaamse en Turkse groep wordt nauwelijks gebruik gemaakt van de fiets. Nederlanders en Turken maken daarnaast ook nog relatief vaak gebruik van de auto. Door Turken wordt ook veel gelopen.

Uit de analyses blijkt dat er na correctie alleen een significant verschil in het fietsgebruik is. Surinamers en Turken fietsen veel minder.

Verschillen in verplaatsingsmotief

De verschillen in activiteitenpatronen zijn niet erg groot. Nederlanders hebben vaker werk; het aantal dagen werk verschilt niet veel tussen de werkenden van de verschillende herkomstgroeperingen. Turken werken iets langer dan Nederlanders. Nederlanders doen vaker boodschappen en Turken gaan relatief wat vaker winkelen. Het bezoek aan familie en vrienden wordt door Turken en Nederlanders even vaak gedaan. Surinamers gaan wat minder vaak. De verschillen in participatie in sociaal-recreatieve activiteiten liggen voornamelijk in het bezoek aan café en koffiehuis. Turken gaan ook wat vaker toeren met de auto. De afstanden die men aflegt voor de verschillende activiteiten lijken niet veel te verschillen voor de verschillende groepen.

Na correctie voor verschillen in sociaal-economische positie blijkt dat het totaal aantal verplaatsingen per dag significant lager is voor Turken en Surinamers in vergelijking met autochtone bewoners van oude stadswijken. Turken en Surinamers gaan minder vaak naar het café. Turken gaan significant vaker winkelen, naar het koffiehuis en toeren met de auto. De verschillen zijn niet erg groot. Turken leggen wat grotere afstanden af om boodschappen te doen en te winkelen. Surinamers gaan ook wat verder weg winkelen.

Vakantie

Meer Nederlanders uit de oude stadswijken zijn het jaar voorafgaand aan de enquête op vakantie geweest dan de overige onderscheiden bewoners van oude stadswijken. Surinamers gaan wat minder vaak en Turken het minst. Turken gaan wel het langst op vakantie.

Uit de analyses blijkt dat Surinamers significant minder vaak op vakantie gaan dan autochtone Nederlanders. Turken en Surinamers gaan wel significant langer op vakantie. Daarbij moet rekening gehouden worden met het feit dat in het onderzoek naar de laatste vakantie is gevraagd en niet naar het aantal vakanties over het afgelopen jaar.

Samen reizen

Surinamers reizen meer samen dan Nederlanders en Turken. Turken doen wel vaak samen boodschappen. Deze verschillen blijken samen te hangen met verschillen in sociaal-economische positie.

8.3 Vergelijking met het Onderzoek Verplaatsingsgedrag

Om nader inzicht te verkrijgen in de specifieke kenmerken van het verplaatsingsgedrag van bewoners van oude stadswijken is een vergelijking getrokken met het verplaatsingsgedrag van Amsterdammers/Rotterdammers en de totale Nederlandse populatie. Het verplaatsingsgedrag van de laatste twee categorieën is afgeleid van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag 1993. Er wordt ingegaan op verschillen in het verplaatsingsmotief en in de gebruikte vervoerwijze. Voor de bewoners van oude stadswijken is deze informatie gebaseerd op verplaatsingsdagboekjes die voor dit doel in de enquête opgenomen zijn. Het gaat hier om verschillen die via de enquête feitelijk worden waargenomen; de verschillen worden grotendeels veroorzaakt door verschillen in sociaal-economische positie. Voor de culturele verschillen wordt verwezen naar de conclusies uit paragraaf 8.2.

Verschillen in verplaatsingsmotief

Het verplaatsingsgedrag van de gemiddelde Amsterdammer/Rotterdammer verschilt niet veel van dat van de totale Nederlandse populatie. Dit geldt zowel voor het aantal verplaatsingen per motief als de afgelegde afstand per motief. Het totaal aantal verplaatsingen van Nederlandse bewoners van oude stadswijken is veel lager dan van Amsterdammers/Rotterdammers. In het bijzonder geldt dit ook voor het motief werk. Surinamers en Turken hebben in het totaal minder verplaatsingen en in het bijzonder minder verplaatsingen met het motief werk dan de autochtone Nederlanders uit de oude stadswijken. Ook de totaal afgelegde afstand van Turken en Surinamers is lager dan van de Nederlandse bewoners van de oude stadswijken, net als de afgelegde afstand voor het motief werk.

Vervoermiddelkeuze

Amsterdammers/Rotterdammers maken minder gebruik van de auto en meer van het openbaar vervoer dan de gemiddelde Nederlander. De Nederlandse bewoner van oude stadswijken rijdt weer minder vaak met de auto dan de gemiddelde Amsterdammers/Rotterdammer. De afgelegde afstand per auto is wel ongeveer gelijk.

Alle groepen bewoners van de oude stadswijken lopen vaker. De afgelegde afstand te voet is voor de Turken groter dan voor Nederlanders en Surinamers. In vergelijking met de autochtone Nederlanders in de oude stadswijken maken Surinamers en Turken minder gebruik van de fiets. Surinamers gebruiken meer het openbaar vervoer.

8.4 Verkeer- en vervoerbeleid

Turken en Surinamers hebben een andere mening over het verkeer- en vervoerbeleid dan Nederlanders. Vaak staan ze wat meer neutraal ten opzichte van de voorgestelde beleidsmaatregelen. Met een beperking van het autogebruik in de stad is men het in het algemeen niet eens. Over parkeerbeperkingen hebben alle groepen dezelfde mening: daar is men tegen.

Uit het onderzoek blijkt dat voorlichting over het verkeer- en vervoerbeleid vooral de Turkse groep wat minder bereikt. Dit geldt met name voor het verkeer- en vervoerbeleid van de Rijksoverheid. De kennis over het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid is wat groter. Over het algemeen blijkt dat vooral de Turkse groep andere informatiekanalen gebruikt dan de Nederlanders. Nederlanders maken gebruik van televisieprogramma's en kranten om informatie te vergaren. Turken gebruiken ook de televisie. Daarnaast maken ze veel meer dan Nederlanders gebruik van informatie die via anderen verkregen wordt.

Er zijn significante verschillen gevonden in attitude ten opzichte van vervoermiddelen. Turken lijken iets vaker een voorkeur te hebben voor een auto omdat ze het voor hun huishoudsituatie de makkelijkste manier van verplaatsen vinden en het ook als het meest verkeersveilig ervaren.

8.5 Algemene conclusies en aanbevelingen

In het feitelijk verplaatsingsgedrag zijn er verschillen gevonden tussen allochtone en autochtone bewoners van oude stadswijken. Deze worden veelal niet veroorzaakt door cultuurverschillen maar door verschillen in sociaal-economische positie. Zo is bijvoorbeeld vastgesteld dat allochtonen minder ver reizen voor het motief werk. Dit blijkt echter te zijn omdat ze minder vaak een baan hebben, niet omdat ze dichterbij hun werk wonen. Na correctie voor de verschillen in sociaal-economische positie blijken de culturele verschillen gering. Het ligt in de lijn der verwachting aan te nemen dat bij het verdwijnen/verminderen van de achterstandspositie van allochtonen hun feitelijk verplaatsingsgedrag overeenkomt met dat van autochtone bewoners.

Op deze algemene conclusie moet een tweetal uitzonderingen gemaakt worden. De eerste uitzondering betreft het gebruik van de fiets. Uit het onderzoek blijkt dat zowel Surinamers als Turken weinig gebruik maken van de fiets. Veel allochtonen kunnen niet fietsen. Het is mogelijk dat in volgende generaties de fietsvaardigheid groter is (door de kleine

aantallen respondenten die tot de tweede generatie behoren is dit niet na te gaan). Een garantie voor meer fietsgebruik is dit niet. Het lagere fietsgebruik heeft gevolgen voor het verkeer- en vervoerbeleid van de grote steden. Maatregelen gericht tegen het autogebruik hebben voor allochtonen meer gevolgen dan voor autochtone bewoners van oude stadswijken omdat het alternatief fiets voor allochtonen ontbreekt. Zij zijn dan meer aangewezen op het openbaar vervoer of lopen. Ook maatregelen die de kwaliteit van het openbaar vervoer verminderen of het openbaar vervoer duurder maken hebben om dezelfde reden meer negatieve gevolgen voor allochtonen dan voor autochtonen.

Het is aan te bevelen dat de gemeenten het relatief lage fietsgebruik van een substantiële minderheid van hun bevolking laten meewegen in het opstellen van het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid. Een mogelijkheid is ook om de fietsvaardigheid en het fietsbezit onder allochtonen proberen te stimuleren als onderdeel van het fietsbeleid. Nu al worden op wijkniveau cursussen georganiseerd voor het leren fietsen aan allochtone vrouwen. Bekeken kan worden hoe dit zoveel mogelijk omgezet kan worden in daadwerkelijk fietsgebruik.

Een tweede uitzondering betreft het autogebruik van bewoners van Turkse herkomst. Het rijbewijsbezit is onder Turkse mannen vrij hoog en bewoners met een Turkse herkomst lijken ook wat meer auto-minded dan de andere herkomstgroeperingen die in dit onderzoek betrokken zijn. Bij vermindering van de achterstandspositie van allochtonen kan een ten opzichte van de Nederlanders relatief groot autogebruik onder de Turkse groep ontstaan.

Uit het onderzoek blijkt dat voorlichting over het verkeer- en vervoerbeleid vooral de Turkse groep minder bereikt. Dit geldt vooral voor het verkeer- en vervoerbeleid van de Rijksoverheid. De kennis over het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid is wat groter. Enerzijds is dit beleid ook dichterbij huis merkbaar, maar zowel Amsterdam als Rotterdam informeren allochtonen over verschillende onderwerpen in hun eigen taal. Over het algemeen blijkt dat vooral de Turkse groep andere informatiekanalen gebruikt dan de Nederlanders. Turken krijgen hun informatie vaak via anderen. De Rijksoverheid zou hierop kunnen inspelen om de voorlichting aan allochtonen te verbeteren door bijvoorbeeld de informatie over het verkeer- en vervoerbeleid in de eigen taal aan te bieden.

8.6 Gevolgen voor regulier verkeerskundig onderzoek

Op een totale bevolking van ruim 15 miljoen mensen wonen in ons land circa 850.000 personen die een niet-Nederlandse herkomst hebben en die gewoonlijk tot de minderheden worden gerekend (bijvoorbeeld Turken, Marokkanen, Surinamers, Antillianen/Arubanen). Turken en Marokkanen worden gewoonlijk niet of nauwelijks bij verkeerskundig

onderzoek betrokken (zie Schothorst (1993)). Hier liggen bijvoorbeeld taalproblemen aan ten grondslag. Maar ook Surinamers worden niet veel bij regulier onderzoek betrokken. Onder hen is over het algemeen de respons zeer laag. In deze paragraaf wordt nader uitgewerkt wat de conclusies uit het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van bewoners van oude stadswijken impliceren voor de geldigheid van het reguliere verkeerskundig onderzoek.

Op basis van de verplaatsingsdagboekjes die in het onderzoek onder bewoners van de oude stadswijken gebruikt zijn blijkt dat allochtonen zich feitelijk minder vaak verplaatsen en minder kilometers afleggen. Aangenomen dat allochtonen ook in het Onderzoek Verplaatsingsgedrag ondervetegenwoordigd zijn betekent dit dat op basis van het OVG het gemiddeld aantal verplaatsingen en de gemiddelde afgelegde afstand voor de Nederlandse populatie iets te hoog geschat worden. Gezien de aantallen allochtonen zal dit effect minimaal zijn.

Uit dit onderzoek blijkt dat na correctie voor leeftijd en sociaal-economische positie de culturele verschillen in verplaatsingsgedrag tussen Nederlanders aan de ene kant en Surinamers en Turken in het algemeen aan de andere kant niet zo groot zijn. Daaruit volgt dat uitbreiding van het reguliere onderzoek onder Nederlanders met onderzoek onder allochtonen in het algemeen niet veel extra informatie zal opleveren. Het is wel raadzaam om bij onderzoek waarbij het aandeel van de allochtonen in de onderzoekspopulatie relatief groot is, maar waarbij allochtonen in de steekproef ondervetegenwoordigd zijn, extra aandacht te besteden aan de weging van de steekproefgegevens naar populatieniveau.

Bij verkeerskundig onderzoek naar fietsgebruik, fietsbezit en fietsvaardigheid moet wel rekening gehouden worden met het feit dat allochtonen ander gedrag vertonen. De verschillen tussen allochtone en autochtone bewoners van de oude stadswijken zijn zo groot dat aangenomen moet worden dat de resultaten die voor Nederlanders gevonden worden niet gelden voor allochtonen. Dit geldt ook, maar in mindere mate, voor het onderzoek naar rijbewijsbezit en autobezit.

In deze studie was het niet mogelijk om te kijken naar het verplaatsingsgedrag van de tweede generatie omdat de aantallen te gering waren onder de bewoners van oude stadswijken van 18 jaar en ouder. Door het onderzoek te herhalen over enkele jaren kan bezien worden of de tweede generatie allochtonen wel meer gebruik maakt van de fiets.