

Prognoses allochtonen en

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

Otto van Boggelen



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

Relevantie van fietsbeleid

Eén van de centrale vragen op de Fietsberaad-

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

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

Prognoses

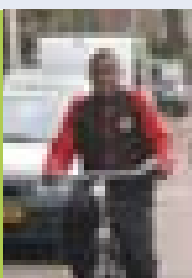
Hoewel (niet-westerse) allochtonen dus aanzienlijk minder fietsen, zal de verwachte groei van het aantal allochtonen nauwelijks invloed hebben op het fietsgebruik van de gemiddelde inwoner van Nederland. Net als voor de vergrijzing (zie pagina 9) heeft het Fietsberaad een globale prognose laten maken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

Themabijeenkomst

Fietsbeleid voor allochtonen

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

Meer info: www.fietsberaad.nl



fietsgebruik

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

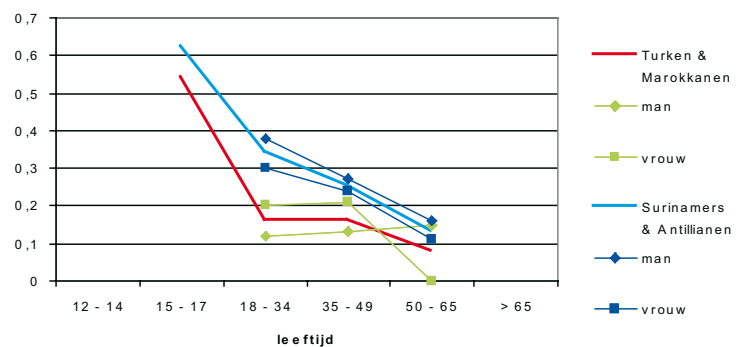
Suburbanisatie van allochtonen

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

Fietsgebruik allochtonen naar leeftijd en geslacht

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

Fietsgebruik allochtonen naar leeftijd en geslacht



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

Relevante Fietsberaadpublicaties

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

Downloaden van: www.fietsberaad.nl

Hoe krijg je allochtonen op de trappers?

Allochtonen fietsen aanzienlijk minder dan autochtonen, zo toont het onderzoek van SCP en Fietsberaad (zie pag 4) aan. Wat zou er aan gedaan kunnen worden? Wordt er al beleid uitgevoerd om te proberen meer allochtonen op de fiets te krijgen? Om op deze vragen een antwoord te krijgen heeft verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng in opdracht van het Fietsberaad een verkenning uitgevoerd. Gesprekken zijn gevoerd met medewerkers verkeersbeleid van enkele gemeenten, medewerkers van een asielzoekerscentrum, organisaties voor inburgering, fietslesprojecten en lokale en provinciale politici.

Karijn Kats, Goudappel Coffeng

De gesprekspartners geven verschillende verklaringen voor het mindere fietsgebruik van allochtonen, sterk overeenkomend met de factoren die in het artikel van Aafke Verbeek op pagina 6 worden genoemd: vooral 'cultuur' en 'status'. Verder worden ook verkeers-veiligheid en onbekendheid met fietsvoorzieningen als oorzaken voor het lage fietsgebruik genoemd. Men denkt dat allochtonen het gevaarlijk(er) vinden om zich op de fiets tussen het andere verkeer te begeven. Ook kennen allochtonen de fietspaden en fietsroutes minder goed.

Weinig prioriteit

Kernvraag in het onderzoek was in hoeverre er beleid wordt gevoerd dat specifiek op allochtonen gericht is. Duidelijk is dat het fietsgebruik onder allochtonen bij de grotere gemeenten sterker op de agenda staat dan in de kleinere gemeenten. Hoewel in grote gemeenten allochtonen wel als specifieke doelgroep zijn opgenomen in beleidsplannen, wordt er nog weinig concreet beleid gevoerd. Hierin lijkt wel verandering te komen. Gemeenten die het probleem kennen, denken na over mogelijk beleid en over maatregelen die genomen kunnen worden.

In sommige gemeenten blijkt echter dat het onderwerp tussen verschillende afdelingen valt: deels gaat het om verkeer en verkeersveiligheid en hoort het thuis bij verkeer en vervoer, deels is het een emancipatie- en integratievraagstuk dat beter bij welzijn past. Beide sectoren erkennen het probleem, maar pakken het nog zelden op. Bovendien is er niet altijd een goede afstemming. Bij de organisaties die zich richten op de inburgering van allochtonen staat het onderwerp niet op de agenda. Men richt zich puur op taal- en inburgeringcursussen. In de lokale en provinciale politiek bestaat in de grote steden en de westelijke provincies aandacht voor het probleem, maar heeft het weinig prioriteit.

Legitimaties

De vraag is dan welke legitimatie een specifiek beleid zou kunnen ondersteunen. De motieven om het fietsen te stimuleren blijken te verschillen. Ten eerste wordt congestie in de steden genoemd. Wanneer een grote groep, die in omvang groeit, niet fietst, zullen met name in de multiculturele wijken, waar de infrastructuur vaak al minder goed is dan in andere wijken, verkeersproblemen ontstaan. Dit is zowel slecht voor de verkeersdoorstroming als voor verkeersveiligheid en milieu.

Een ander motief dat genoemd wordt is gezondheid. Fietsen is een makkelijke manier om dagelijkse voldoende beweging te krijgen. Nederland kampt met steeds meer (jonge) mensen met overgewicht. Daarom is het belangrijk om van het fietsen een gewoonte te maken voor de dagelijkse korte verplaatsingen. Tot slot wordt ook emancipatie van allochtone vrouwen genoemd. Doordat zij zich zelfstandig en op een goedkope wijze kunnen verplaatsen vergroten zij hun mogelijkheden tot activiteiten.

Fietslessen

Maatregelen die worden getroffen om het fietsgebruik onder allochtonen te stimuleren beperken zich vaak tot fietslessen. In één van de gemeenten werden in het verleden fietslessen gesubsidieerd, maar deze zijn een paar jaar geleden wegbezuinigd. Het was toen 'not done' om je als gemeente met 'softer' integratieprojecten als fietslessen bezig te houden. Men moest zich tot de kern (taalverwerving) beperken. In een andere gemeente stopten de lessen, omdat het meer een sociale activiteit was dan één die van doen had met verkeersveiligheid. Fietslessen die worden aangeboden zijn meestal niet op initiatief van gemeenten ontstaan. Vaak zijn het fysiotherapeuten, huisartsen en maatschappelijk werkers die merken dat er behoefte is aan fietslessen. Opvallend is dat de fietslessen vooral aan vrouwen worden gegeven.

Naast de fietslessen wordt er nagedacht over andere maatregelen, zoals het promoten van en voorlichten over fietsgebruik. Hierbij wordt een rol voor de GGD toebedeeld. Vanuit de politiek wordt het bedrijfsleven aangespoord om bij te dragen aan het fietsgebruik onder allochtonen. Zo heeft een telecombedrijf fietsen geschonken waarmee fietslessen gegeven kunnen worden. Enkele geïnterviewden zouden graag zien dat scholen zich ook bezighouden met het fietsgebruik onder allochtonen. Hierbij kan men denken aan fietslessen of aan spelvormen waarbij het fietsen een centrale rol speelt.

Marokkanen over fietsgebruik

Waarom fietsen Marokkanen minder dan andere Nederlanders? En is er reden om in het gemeentelijk fietsbeleid aandacht te besteden aan het stimuleren van fietsgebruik onder bepaalde allochtone groepen? Dit waren de hoofdvragen van het afstudeeronderzoek in het kader van mijn studie Milieuwetenschappen aan de Universiteit Wageningen.

25 interviews met beleidsmakers, sleutelpersonen en Marokkaanse jongeren en ouderen schetsen een beeld van het wat en waarom van Marokkanen op de fiets.

Aafke Verbeek

In Nederland wordt al vele generaties gefietst. Fietsen is onderdeel van de Nederlandse cultuur en wordt als iets typisch Nederlands beschouwd; we groeien ermee op en fietsen van jongs af aan. Voor Marokkanen is dit niet het geval, want fietsen is geen onderdeel van de Marokkaanse cultuur. De eerste generatie Marokkanen in Nederland kwam doorgaans van het Marokkaanse platteland, waar fietsen destijds een onbekend verschijnsel was. Maar ook voor de tweede en derde generatie Marokkanen, die wel in Nederland zijn opgegroeid, is fietsen niet iets vanzelfsprekends. Dat zij Nederlanders dagelijks zien fietsen, betekent nog niet dat ze het zelf automatisch ook doen.

Fietsvaardigheden

Veel Marokkanen beschikken sowieso niet over de benodigde fietsvaardigheden om aan het verkeer deel te nemen. Als je van je ouders niet leert fietsen, hoe moet je het dan leren? Als je vrienden en familie niet fietsen, waarom zou jij het dan wel doen? Hoe kom je erachter hoe je een band moet plakken?

Er worden in Amsterdam en enkele andere steden in buurthuizen en sportcentra wel fietslessen gegeven, voornamelijk voor volwassen allochtone vrouwen, maar de vraag is groter dan het aanbod. Er zijn namelijk steeds meer allochtone vrouwen die willen leren fietsen. Ook worden er op basisscholen fietslessen gegeven, maar dan is het weer een probleem dat veel Marokkaanse leerlingen geen fiets hebben en dus niet mee kunnen doen.

Fietsweer

Aangezien fietsen niet tot de Marokkaanse tradities behoort, hebben veel Marokkanen ook heel andere ideeën over fietsgebruik. De meeste geïnterviewden geven bijvoorbeeld aan dat zij alleen fietsen met mooi weer. Volgens hen is het in Nederland meestal slecht weer. Een Marokkaanse student: "Het beeld van een regenachtige ochtend waarop mensen met regenpakken aan gaan fietsen... Geen Marokkaan die met dat weer op de fiets zal stappen! Dat gaat niet, fietsen met dat weer. Dat is niet praktisch. Wij zijn dat gewoon niet gewend."

Ook status speelt een rol bij het fietsen met slecht weer. Anderen zullen denken dat je heel arm bent wanneer je zelfs in de regen op de fiets gaat, aldus een aantal Marokkaanse respondenten. Een Marokkaanse scholiere beweert zelfs dat het 'kindermishandeling' is dat Nederlandse kinderen in de winter op de fiets naar school moeten.

Imago en status van de fiets

Maar niet alleen de Nederlandse weersomstandigheden zijn voor veel Marokkanen een reden om niet op de fiets te stappen. Ook het imago van de fiets speelt voor hen een belangrijke rol, want in de Marokkaanse cultuur wordt de fiets in het algemeen als een 'poor man's vehicle' beschouwd. Veel Marokkanen geven aan zich te schamen wanneer zij met de fiets gaan, omdat ze bang zijn dat anderen denken dat ze zich geen buskaart of auto kunnen veroorloven. Vooral de Marokkaanse scholieren uit het vmbo geven aan dat fietsen wat hen betreft niet 'cool' is. Een Marokkaanse scholier: "Met een mooie auto kan je aan anderen laten zien dat je het gemaakt hebt, dat het financieel gezien goed met je gaat. Een man op een fiets zou zich schamen wanneer hij door anderen gezien wordt."

Vooral voor vrouwen is het gebruik van een fiets binnen de Marokkaanse gemeenschap nog niet sociaal geaccepteerd. Een moslima hoort zich zedig te gedragen; sommigen Marokkanen zijn bang dat een vrouw teveel de aandacht trekt wanneer zij gaat fietsen. De Marokkaanse vrouwen die fietslessen volgen, trekken zich er niets van aan dat sommige



Marokkanen het een schande vinden wanneer zij gaan fietsen. Een Marokkaanse cursiste: “Fietsen is handig, snel, goedkoop en het is goed voor het milieu, dus het is juist goed als mensen gaan fietsen. Ik voel me trots als ik fiets en ik schaam me niet.”

Ander vervoer

Het is duidelijk dat fietsen voor de meeste Marokkanen niet als statusverhogend wordt beschouwd. Toch is er onderscheid tussen Marokkanen die vinden dat fietsen een schande is en Marokkanen die de fiets als een praktisch en handig vervoersmiddel beschouwen. De geïnterviewde scholieren uit het vmbo behoren doorgaans tot de eerste categorie, de geïnterviewde cursisten van de fietslessen en universitaire studenten tot de tweede.

Verder maken Marokkanen veel meer gebruik van het openbaar vervoer dan autochtone Nederlanders en gaan zij vaker lopend naar hun bestemming. Tot slot gaven sommige geïnterviewde Marokkanen aan dat er vaak een financiële belemmering is voor de aanschaf van een fiets.

Conclusie

Uit de interviews werd duidelijk dat de mening over fietsgebruik onder geëmancipeerde en goed geïnte-

greerde Marokkanen afwijkt van de mening van wat conservatievere Marokkanen en van de lager opgeleide Marokkanen. Recent onderzoek (Fietsberaad publicatie 11A: Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht) toont echter aan dat het niet zo is dat goed geïntegreerde Marokkanen meer fietsen dan minder geïntegreerde Marokkanen. Het lijkt er dus niet op dat Marokkanen in de toekomst zonder specifieke stimulerende maatregelen uit zichzelf meer zullen gaan fietsen. Eén van de belangrijkste redenen voor het lage fietsgebruik onder Marokkanen is dat zij geen fietscultuur hebben. Wil men het fietsgebruik onder Marokkanen verhogen, dan zal men daar in toekomstig fietsbeleid op moeten inspelen.

Aangezien er voor Marokkanen andere factoren een rol spelen om niet te gaan fietsen dan de factoren die autochtone Nederlanders van het fietsen weerhouden, is het raadzaam om in het gemeentelijk fietsbeleid specifiek aandacht te besteden aan bepaalde allochtone groepen, zoals de Marokkanen. Men zou kunnen denken aan het vergroten van het aanbod van fietslessen en verkeerseducatie, het verstrekken van subsidie voor de aanschaf van een fiets aan achterstandsgezinnen of het opkrikken van het imago van de fiets onder allochtonen.