

FIETS  BERAAD

PUBLICATIE NUMMER 11A

Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht

Een aanvullende analyse op de SCP-verkenning *Anders Onderweg*



FIETS  BERAAD

Leden van het beraad

Otto van Boggelen, coördinator Fietsberaad
Ruud Diteweg, gemeente Utrecht
Louis Eggen, gemeente Den Haag
Myra Haffmans, gemeente Roosendaal
Monique de Jong, gemeente Winterswijk
Cor van der Klaauw, gemeente Groningen
Martijn te Lintelo, gemeente Nijmegen
Victor Molkenboer (voorzitter), gemeente Leerdam
Wim Mulder, gemeente Apeldoorn
Erik Nijland, Stichting Landelijk Fietsplatform
Wim Salomons, gemeente Enschede
Jan van Selm, provincie Flevoland
Kees Slabbekoorn, waterschap Zeeuwse Eilanden
Hillie Talens, CROW
Paul van Weenen, provincie Utrecht
Ben van Westing, NS Fiets/NS Stations
Theo Zeegers, Fietsersbond
Henk van Zeijl, Goudappel Coffeng
Bert Zinn, Verkeer en Waterstaat

Het Fietsberaad wordt gefaciliteerd door het Kennisplatform
Verkeer en Vervoer (KpVV)

Doelstelling

Het Fietsberaad helpt de bij verkeersbeleid betrokken ambtenaren van gemeenten, kaderwetgebieden en provincies (en bijgeval hun bestuurders en beslissers) en medewerkers van adviesbureaus om voorzieningen voor fietsverkeer te realiseren en te onderhouden. Het beraad doet dit door kansen, knelpunten en bedreigingen voor het fietsgebruik te analyseren en oplossingen te zoeken. Knelpunten en oplossingen kunnen inhoudelijk van aard zijn, maar ook procesmatig, bestuurlijk, intersectoraal of maatschappelijk. Het Fietsberaad helpt zijn doelgroepen door kennis, statistische gegevens, ervaringen en andere informatie te (laten) verzamelen en in toepasbare vorm schriftelijk en mondeling te verspreiden. Verder draagt het Fietsberaad bij aan de afstemming van (landelijke) activiteiten die een relatie hebben met fietsbeleid; hiervoor werkt het samen met beleidsinstanties en kennisorganisaties. Tot slot bevordert het beraad de aandacht voor fietsverkeer in relevante beroepsopleidingen.

Colofon

Uitgave: Fietsberaad, Rotterdam, oktober 2006
Tekst en analyses: Otto van Boggelen (Fietsberaad), in samenwerking met Lucas Harms (Sociaal en Cultureel Planbureau)
Vormgeving: Klats+Poseidon, Delft
Fotografie: Stef Breukel, Delft
Deze Fietsberaad-publicatie kan gedownload worden op www.fietsberaad.nl.

Samenvatting

In het project *Autonome ontwikkelingen* onderzoekt het Fietsberaad wat de gevolgen zijn van een aantal min of meer autonome ontwikkelingen op het fietsgebruik en hoe decentrale overheden hierop moeten of kunnen reageren. De toename van het aantal (niet-westerse) allochtonen is één van die autonome ontwikkelingen. Deze publicatie is het eerste resultaat van dit project. Het betreft aanvullende analyses op *Anders Onderweg*, de studie van het Sociaal en Cultureel Planbureau naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen. In deze samenvatting worden de belangrijkste conclusies op een rij gezet.

Allochtonen in Nederland gebruiken gemiddeld aanzienlijk minder vaak de fiets dan autochtonen. Marokkanen en Turken doen dat nog minder dan Antillianen en Surinamers. Er zijn geen aanwijzingen dat allochtonen meer zullen gaan fietsen als zij hun maatschappelijke situatie verbeteren. Verbetering van hun sociaal-economische situatie leidt naar verwachting vooral tot minder verplaatsingen te voet en een hoger autogebruik. Als allochtonen wegtrekken uit de grote steden (G4) is wel een stijging van hun fietsgebruik te verwachten.

Relevantie stimulering fietsgebruik

Stimulering van het fietsgebruik onder allochtonen kan op korte termijn vooral bijdragen aan hun maatschappelijke ontplooiing en gezondheid. Dit geldt vooral voor Turken en Marokkanen. Een hoger fietsgebruik onder allochtonen heeft op korte termijn relatief weinig effect op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de steden, omdat het autogebruik onder deze bevolkingsgroep relatief laag is. De verwachting is echter wel dat het autogebruik van allochtonen in de toekomst zal stijgen als zij hun maatschappelijke positie verbeteren. Stimulering van het fietsgebruik nú kan in de toekomst veel korte autokilometers met bijbehorende externe effecten (congestie, uitstoot van vervuilende stoffen, etc.) voorkomen. Dit geldt in versterkte mate voor Turken.



Om aanknopingspunten voor het beleid op te sporen, is in de hoofdstukken 4 en 5 bekeken wat de samenhang is tussen het fietsgebruik van allochtonen en een aantal kenmerken zoals leeftijd, etnische achtergrond, mate van integratie en het verkeersbeleid.

Leeftijd

- In het algemeen zijn jong-volwassenen (zowel allochtoon als autochtoon) een interessante doelgroep voor het fietsbeleid, omdat het fietsgebruik na het 18de levensjaar sterk daalt. Dit geldt in versterkte mate voor Turkse en Marokkaanse jong-volwassenen, omdat bij hen het toch al lage fietsgebruik nog sterker daalt.
- Turkse en Marokkaanse mannen jonger dan 50 jaar fietsen (nog) minder dan hun vrouwelijke leeftijdsgenoten. Boven de 50 jaar is het beeld juist omgekeerd. Oudere vrouwen van Marokkaanse en Turkse afkomst fietsen nauwelijks nog.
- Bij Surinamers en Antillianen neemt het fietsgebruik af naarmate zij ouder worden. Naast de invloed van leeftijd kan hier ook sprake zijn van een generatie-effect. De tweede generatie Surinamers en Antillianen lijkt wat meer te fietsen dan de eerste. Verschillen tussen mannen en vrouwen zijn er niet.

Sociaal-culturele integratie

- Er is een sterk positief verband tussen de mate waarin een allochtone groep geïntegreerd is en het fietsgebruik. Antillianen en Surinamers zijn gemiddeld beter geïntegreerd dan Marokkanen en Turken. Zij fietsen navenant meer. Binnen de groep Antillianen en Surinamers geldt echter weer niet dat er een verband is tussen fietsgebruik en integratie. Slecht geïntegreerde Antillianen en Surinamers fietsen niet minder.
- Bij slecht geïntegreerde Turken en Marokkanen is het fietsgebruik wel fors lager. Zij verdienen extra aandacht in het beleid. Mogelijk kan stimulering van het fietsgebruik ook de integratie bevorderen. Aandachtspunt is echter dat ook Turken en Marokkanen die goed geïntegreerd zijn neigen tot een lager fietsgebruik. Mogelijk komt dat doordat ze vaker kunnen beschikken over een auto.

Verkeersbeleid

- Net als bij autochtonen lijkt verbetering van de fietsinfrastructuur ook bij allochtonen een effectief middel om het fietsgebruik te stimuleren. Allochtonen uit gemeenten met een goede fietsinfrastructuur fietsen ongeveer twee keer zo vaak als allochtonen uit gemeenten met een slechte fietsinfrastructuur. Echter, ook in steden met een relatief goede fietsinfrastructuur fietsen allochtonen aanzienlijk minder vaak dan autochtonen.
- Push-maatregelen om het autogebruik minder aantrekkelijk te maken, zoals parkeerbeleid en verbetering van de reistijdverhouding fiets-auto, zijn bij allochtonen minder effectief om het fietsgebruik te stimuleren. Dit kan deels verklaard worden uit het feit dat allochtonen (nu nog) minder vaak autorijden. Wanneer de groep allochtone automobilisten in de toekomst groeit, hebben push-maatregelen wellicht meer effect.
- Kwaliteitsverbetering in het openbaar vervoer zal bij allochtonen eerder leiden tot een daling van het fietsgebruik dan bij autochtonen.
- Een sterke fietscultuur werkt aanstekelijk. In gemeenten met een hoog fietsgebruik maken ook allochtonen ruim 50% vaker gebruik van de fiets.

In het vervolg van het project *Autonome ontwikkelingen* wil het Fietsberaad bekijken hoe de conclusies uit deze analyses vertaald kunnen worden naar concrete maatregelen.

Inhoud

Samenvatting	3
Relevantie stimulering fietsgebruik.....	3
Leeftijd	4
Sociaal-culturele integratie	4
Verkeersbeleid.....	4
Inhoud	5
1. Inleiding	7
Onderzoeksmethodes	7
2. De relevantie van fietsgebruik voor allochtonen	8
Ontplooiingsmogelijkheden	8
Externe effecten mobiliteit	8
Gezondheid	9
Conclusies	9
3. Algemeen beeld mobiliteit allochtonen	10
Minder mobiel en minder uithuizig.....	10
Autogebruik	10
OV-gebruik	11
Lopen.....	11
Fietsgebruik en bezit	11
Conclusies	12
4. Sociale en demografische kenmerken	14
Geslacht.....	14
Leeftijd	14
Sociaal-culturele integratie en migratie-generatie	16
Conclusies	18
5. Condities voor het fietsgebruik	20
G4 versus overige stedelijke gebieden	20
De Fietsbalans.....	21
Kwaliteit van de fietsinfrastructuur.....	21
Concurrentie van auto en openbaar vervoer.....	22
Totaalbeeld fietscondities	24
Steden met een sterke fietscultuur	25
Conclusies	26
Tabellenbijlage	27
Literatuur	35

1. Inleiding

Het Fietsberaad heeft in zijn werkprogramma voor 2006 het project *Autonome ontwikkelingen* opgenomen. Eén van de autonome ontwikkelingen die het Fietsberaad wil analyseren is de toename van het aantal (niet-westerse) allochtonen.

Parallel daaraan voerde het Sociaal en Cultureel Planbureau, in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de studie *Anders Onderweg* uit. Dit is een verkennend onderzoek, waarin het mobiliteitsgedrag van allochtonen wordt vergeleken met dat van autochtonen. Daarbij is gebruikgemaakt van de unieke data uit het onderzoek LAS (Leefsituatie Allochtone Stedelingen). De SCP-verkenning *Anders Onderweg* is een belangrijke informatiebron voor het project van het Fietsberaad. De gegevens uit het LAS bieden echter nog mogelijkheden voor aanvullende analyses van het fietsgebruik van allochtonen. Daarom is besloten tot deze aanvullende analyses.

In het Fietsberaad-project staan vier vragen centraal:

- 1) Fietsen allochtonen inderdaad minder, ook als gecorrigeerd wordt voor de achtergrondkenmerken (zoals maatschappelijke positie en opleidingsniveau)?
- 2) Wat zijn de oorzaken voor het verschil in fietsgebruik?
- 3) Moeten decentrale overheden maatregelen nemen om het fietsgebruik onder allochtonen te stimuleren?
- 4) Wat zijn effectieve maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren?

De SCP-verkenning *Anders onderweg* geeft een ondubbelzinnig antwoord op de eerste vraag. Allochtonen fietsen over de hele linie minder dan autochtonen. Ook als gecorrigeerd wordt voor allerlei achtergrondkenmerken is het fietsgebruik minder dan de helft. In de nadere analyse van het Fietsberaad wordt gezocht naar aanknopingspunten voor de antwoorden op de andere drie vragen. Overigens voert het Fietsberaad ook een kwalitatief onderzoek uit onder gemeenten om met name de derde en vierde vraag te beantwoorden.

Onderzoeksmethodes

Voor de nadere analyses is net als in de SCP-verkenning gebruik gemaakt van de data uit het onderzoek Leefsituatie Allochtone Stedelingen. Hiervoor hebben ruim 3400 allochtonen in de 50 grootste steden van Nederland een dagboekje bijgehouden met hun tijdsbesteding. De mobiliteitsgegevens uit het LAS wijken op een aantal punten af van de gegevens uit het Mobiliteits Onderzoek Nederland (MON). In het LAS is met name het percentage respondenten dat op de betreffende dag geen verplaatsing heeft gemaakt hoger. Het LAS en het MON zijn daarom niet zonder meer vergelijkbaar. Waarschijnlijk is er in het LAS sprake van een onderregistratie van de (zeer) korte verplaatsingen. Voor een toelichting op het LAS wordt verwezen naar de SCP-verkenning *Anders Onderweg*.

2. De relevantie van fietsgebruik voor allochtonen

De fiets is een belangrijk vervoermiddel in Nederland. Voor 27% van alle verplaatsingen gebruiken Nederlanders de fiets. In het verkeers- en vervoersbeleid heeft de fiets een vaste plek verworven. In de nationale Nota Mobiliteit wordt stimulering van het fietsgebruik genoemd als 'essentieel onderdeel van beleid', omdat de fiets kan bijdragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de steden. Dit wil zeggen dat in de vervoersplannen van alle overheidslagen aandacht besteed moet worden aan de bevordering van het fietsgebruik. In dit hoofdstuk bespreken we de relevantie van het fietsgebruik van en voor allochtonen. Daarbij lopen we af en toe vooruit op de conclusies uit volgende hoofdstukken.

Ontplooiingsmogelijkheden

De fiets biedt veel Nederlanders de mogelijkheid om activiteiten buitenshuis te ontplooiën. School, werk, familiebezoek, enzovoort. Met name voor hen die niet over een auto kunnen beschikken vergroot de fiets de mogelijkheden. Dit gaat niet alleen om scholieren, maar bijvoorbeeld ook om huisgenoten van automobilisten. In vergelijking tot het openbaar vervoer is de fiets vaak goedkoper en sneller. Met name voor allochtonen met een krappe beurs is de fiets een goed alternatief.

Uit de SCP-verkenning *Anders Onderweg* blijkt dat bij een aanzienlijk deel van de Marokkanen en Turken sprake is van mobiliteitsarmoede. Zij ontplooiën nauwelijks activiteiten buitenshuis (zie hoofdstuk 3). Stimulering van het fietsgebruik zou voor deze groep kunnen bijdragen aan meer ontplooiingsmogelijkheden.

Externe effecten mobiliteit

Voorals het autoverkeer heeft nogal wat negatieve externe effecten. Deze kunnen verminderd worden als men vaker de auto verruilt voor de fiets. Het gaat hier om zaken als congestie, uitstoot van vervuilende stoffen, geluidshinder en verkeersonveiligheid. Potentieel kunnen nog veel mensen overstappen van de auto naar de fiets. Bijna 40% van alle autoverplaatsingen is korter dan 5 km.



Bij allochtonen zijn wat dit betreft de kansen wat kleiner. Het autogebruik onder allochtonen is over het algemeen iets lager en daarmee zijn ook de overstapmogelijkheden van de auto naar de fiets minder groot. De verwachting is echter wel dat het autogebruik zal stijgen als allochtonen hun maatschappelijke positie verbeteren (zie hoofdstuk 3). Stimulering van het fietsgebruik nú kan in de toekomst autokilometers voorkomen. Dit geldt in versterkte mate voor Turken, omdat Turken relatief veel autorijden.

Allochtonen zijn wel fervente gebruikers van het openbaar vervoer. De negatieve externe effecten van het ov zijn echter over het algemeen aanzienlijk kleiner dan die van het autoverkeer. Bij het stads- en streekvervoer is vooral de lage kostendekkingsgraad een knelpunt. De capaciteit van het ov moet afgestemd worden op de spitsperiode. In die zin kan het maatschappelijke voordelen bieden als stimulering van het fietsgebruik leidt tot een minder hoge spitsbelasting van het openbaar vervoer.

Gezondheid

Gezondheid, en dan met name het probleem van overgewicht, staat volop in de belangstelling. Gevreesd wordt dat overgewicht in de westerse wereld volksziekte nummer één wordt. Volgens de Gezondheidsraadⁱⁱ zijn allochtonen een risicogroep. Bij alle groepen allochtonen komt overgewicht vaker voor dan bij autochtone Nederlanders, in het bijzonder bij Turkse mannen en bij Turkse en Marokkaanse vrouwen (boven de 35 jaar). Ook bij kinderen van Marokkaanse en vooral Turkse afkomst komt zwaarlijvigheid (obesitas) vaker voor dan bij hun autochtone leeftijdsgenootjes. Voortijdige interventie kan volgens de Gezondheidsraad erger voorkomen.

Een belangrijke remedie is dagelijks een half uurtje matig intensief bewegen. Fietsen is een goede oplossing, omdat de lichaamsbeweging dan onderdeel is van de dagelijkse routine. Het lage fietsgebruik onder allochtonen biedt wat dat betreft veel kansen. Daar staat tegenover dat met name Marokkanen en Surinamers zich nu al vaker te voet verplaatsen. En lopen is misschien nog wel gezonder dan fietsen. De verwachting is echter dat het aantal loopverplaatsingen van allochtonen zal afnemen als zij hun maatschappelijke positie verbeteren (zie hoofdstuk 3). De tweede generatie Surinamers loopt bijvoorbeeld al significant minder dan de eerste.

Conclusies

Stimulering van het fietsgebruik onder allochtonen kan op korte termijn vooral bijdragen aan de maatschappelijke ontplooiing van allochtonen en aan het tegengaan van overgewicht. Dit geldt vooral voor Turken en Marokkanen. Een hoger fietsgebruik onder allochtonen zal op korte termijn relatief weinig effect hebben op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de steden, omdat het autogebruik onder allochtonen relatief laag is. De verwachting is echter wel dat het autogebruik van allochtonen in de toekomst zal stijgen als zij hun maatschappelijke positie verbeteren. Stimulering van het fietsgebruik nú kan in de toekomst autokilometers met bijbehorende externe effecten voorkomen. Dit geldt in versterkte mate voor Turken.

3. Algemeen beeld mobiliteit allochtonen

In dit hoofdstuk wordt op basis van de SCP-verkenning *Anders onderweg* een beeld geschetst van de mobiliteit van allochtonen. Zijn er verschillen in vervoermiddelkeuze met autochtonen? En in hoeverre kunnen die verschillen verklaard worden door afwijkende sociale, demografische, economische en ruimtelijke omstandigheden?

Minder mobiel en minder uithuizig

Allochtonen zijn minder mobiel dan autochtonen. Ze maken gemiddeld minder verplaatsingen en de afgelegde afstand is gemiddeld korter. Met name Turken en Marokkanen, en dan nog in het bijzonder Turkse en Marokkaanse vrouwen, maken relatief weinig verplaatsingen. Dit komt vooral doordat een groot deel van de Turkse en Marokkaanse respondenten (ruim 40%) op de dag van het onderzoek helemaal geen verplaatsing heeft gemaakt. Dit kan slechts deels verklaard worden door hun sociaal-economische situatie: gemiddeld zijn ze vaker huisvrouw/-man, werkeloos of arbeidsongeschikt. Bij een aanzienlijk deel van de Turken en de Marokkanen lijkt daadwerkelijk sprake van mobiliteitsarmoede.

Autogebruik

Allochtonen gebruiken gemiddeld (iets) minder vaak de auto dan autochtonen. Dit komt vooral doordat allochtonen sowieso minder verplaatsingen maken en vaker in steden met goed openbaar vervoer wonen. Wanneer gecorrigeerd wordt voor allerlei achtergrondkenmerken, zoals maatschappelijke positie en opleidingsniveau, blijkt dat alleen



nog het autogebruik onder Antillianen lager is. Turken hebben na deze correctie juist een relatief hoog autogebruik: ongeveer anderhalf keer zo hoog als bij allochtonen in vergelijkbare situaties. Niet alleen Turkse mannen rijden relatief veel auto, ook bij Turkse vrouwen en de tweede generatie is het autogebruik tamelijk hoog. Op basis van de uitkomsten mag verwacht worden dat het autogebruik onder alle groepen allochtonen verder zal toenemen als zij hun maatschappelijke positie verbeteren. Bij de Turken is de sterkste groei te verwachten.

OV-gebruik

Zowel Surinamers en Antillianen als Marokkanen maken aanzienlijk meer gebruik van het openbaar vervoer dan autochtonen. Dat is eveneens zo wanneer gecorrigeerd wordt voor achtergrondkenmerken. Het hoge ov-gebruik komt vrijwel geheel voor rekening van vrouwen. Ook de tweede generatie neemt vaker de bus, tram of metro. Er zijn geen aanwijzingen dat het ov-gebruik zal afnemen als allochtonen hun maatschappelijke positie verbeteren. Als dit echter gepaard gaat met een uittocht uit de grote steden zal het ov-gebruik wel afnemen.

Het ov-gebruik door Turken is ongeveer vergelijkbaar met dat van autochtonen.

Lopen

Allochtonen lopen veel vaker naar hun bestemming dan autochtonen. Ook dit kan weer grotendeels verklaard worden door de sociale achtergrondkenmerken (vaker werkloos, WAO en huisvrouw/-man). Als hiervoor gecorrigeerd wordt blijken alleen nog Marokkanen en Surinamers significant vaker te lopen dan autochtonen in vergelijkbare omstandigheden. Het zijn vooral de Marokkaanse en Surinaamse vrouwen van de eerste generatie die zich vaak te voet verplaatsen. Op basis van de analyses mag verwacht worden dat het aantal loopverplaatsingen zal afnemen wanneer allochtonen hun maatschappelijke positie verbeteren. Dit geldt met name voor Marokkanen.

Fietsgebruik en bezit

Tot slot het fietsgebruik: allochtonen fietsen over de hele linie aanzienlijk minder dan autochtonen. Surinamers en Antillianen maken ongeveer 55% minder fietsverplaatsingen, Marokkanen 71% en Turken zelfs 88%. Het verschil tussen Surinamers en Antillianen enerzijds en Marokkanen en Turken anderzijds wordt grotendeels verklaard doordat de laatste groepen minder uithuizig zijn.

Fietsgebruik volgens het LAS'05, personen 20–65 jaar

	allochtonen				autochtonen
	turken	marokkanen	surinamers	antillianen	
fietsverplaatsingen pppd	0,13	0,17	0,26	0,26	0,58
fietsaandeel	8%	11%	13%	15%	26%
fietsverplaatsingen pppd excl respondenten die geen verplaatsing hebben gemaakt	0,22	0,29	0,36	0,36	0,74

Ook wanneer gecorrigeerd wordt voor achtergrondkenmerken blijft het fietsgebruik aanzienlijk lager dan dat van autochtonen in vergelijkbare omstandigheden. Het is dan ook niet te verwachten dat het verschil in fietsgebruik kleiner wordt als allochtonen hun maatschappelijke positie verbeteren. In volgende hoofdstukken wordt het fietsgebruik nader geanalyseerd.

Niet alleen het fietsgebruik is lager, allochtonen zijn ook minder vaak in het bezit van een fiets. In ongeveer een kwart van de huishoudens is geen fiets aanwezig, terwijl dit

percentage bij autochtonen slechts 3% is. Er is natuurlijk een directe relatie tussen fietsgebruik en fietsbezit, waarbij niet duidelijk is wat oorzaak is en wat gevolg. Als je geen fiets hebt, kun je niet fietsen. Maar als je niet wilt fietsen, koop je ook geen fiets.

Fietsbezit, % van personen waarbij in het huishouden een of meerdere fietsen aanwezig zijn

	allochtonen				autochtonen
	turken	marokkanen	surinamers	antillianen	
bezit fiets (1 of meerdere)	73%	73%	76%	73%	97%

bron: SCP (LAS '05)

De SCP-verkenning biedt geen duidelijk antwoord op de vraag waarom allochtonen minder fietsen. In de verkenning en in andere onderzoeken wordt wel een aantal mogelijke redenen genoemd, zoals:

- in het land van herkomst wordt niet gefietst;
- men heeft nooit geleerd te fietsen;
- de aanschaf van een fiets is een grote financiële hobbel;
- de fiets heeft geen status of men is statusgevoeliger;
- de fiets heeft het imago van vervoermiddel voor de armen;
- de positie van de vrouw binnen de (islamitische) cultuur belemmert het fietsgebruik;
- angst voor verkeersonveiligheid.

Het verschil in attitude komt mooi tot uitdrukking in een onderzoek van Dienst Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdamⁱⁱⁱ, waarin jongeren een aantal stellingen werd voorgelegd. De resultaten in de volgende tabel spreken voor zich.

Attitude van jongeren (12 t/m 25 jaar) over fietsen (mee eens en helemaal mee eens, in procenten), 2003

	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 dIVV 2003

Conclusies

Allochtonen fietsen aanzienlijk minder dan autochtonen. Marokkanen en Turken doen dat nog minder dan Antillianen en Surinamers. Er zijn geen aanwijzingen dat allochtonen meer zullen gaan fietsen als zij hun maatschappelijke situatie verbeteren. Verbetering van hun sociaal-economische situatie zal naar verwachting vooral leiden tot minder verplaatsingen te voet en een hoger autogebruik.

4. Sociale en demografische kenmerken

In dit hoofdstuk wordt het fietsgebruik van de verschillende groepen allochtonen nader geanalyseerd. Wat is de samenhang tussen fietsgebruik en verschillende sociale, economische en demografische kenmerken? Het gaat daarbij niet zozeer om het verschil tussen allochtonen en autochtonen. In het vorige hoofdstuk is al vastgesteld dat allochtonen over de hele linie minder vaak fietsen, ook als rekening wordt gehouden met de achtergrondkenmerken. Het gaat in dit hoofdstuk in de eerste plaats om de vraag hoe het fietsgebruik samenhangt met die verschillende kenmerken. Van autochtonen weten we bijvoorbeeld dat het fietsgebruik fors afneemt na het 18de levensjaar. Geldt dat in dezelfde mate voor allochtonen? Het doel is om aangrijpingspunten te vinden voor maatregelen om fietsgebruik onder allochtonen te bevorderen.

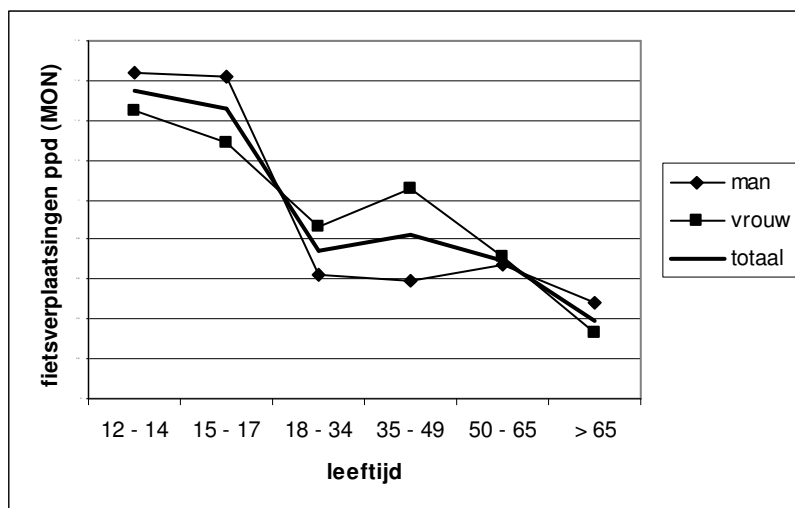
Geslacht

Mannen in Nederland fietsen gemiddeld aanzienlijk meer kilometers dan vrouwen (+40%). Vrouwen maken daarentegen gemiddeld wat *vaker* fietsverplaatsingen (+14%). Het zijn vooral de vrouwen tussen de 30 en de 60 jaar die vaker fietsen (+50%) dan hun mannelijke leeftijdsgenoten. Hierover in de volgende paragraaf meer.

Kijken we naar de verschillende groepen allochtonen, dan is alleen bij Turken duidelijk te zien dat vrouwen vaker fietsen dan mannen. Turkse mannen fietsen significant minder dan de gemiddelde allochtone man. Turkse mannen compenseren dit met een hoger autogebruik. Bij Surinamers en Antillianen zijn geen significante verschillen tussen het fietsgebruik van mannen en vrouwen.

Leeftijd

In Nederland is er een vrij sterke samenhang tussen leeftijd en fietsgebruik. Dit is ook terug te vinden in de MON-cijfers voor de steden uit het SCP-onderzoek (zie figuur 4.1). Met het klimmen der jaren maakt het fietsgebruik een soort golfbeweging. Tussen de 12 en 15 jaar zit het fietsgebruik in de hoogste golf. Voor tieners in Nederland is de fiets hét vervoermiddel bij uitstek. Als het 18de levensjaar is gepasseerd en het autorijbewijs binnen bereik komt, daalt het fietsgebruik zeer sterk, tot het rond het 30ste levensjaar meer dan gehalveerd is. In de stedelijke gebieden uit het SCP-onderzoek is de daling onder twintigers overigens wat minder sterk dan in de rest van Nederland, wat wellicht te maken heeft met de aanwezigheid van studenten.



*Figuur 4.1:
Fietsgebruik naar
leeftijd en geslacht
in de steden uit de
SCP-studie.*

Bij dertigers en veertigers groeit het fietsgebruik weer licht, met name doordat vrouwen van middelbare leeftijd vaker fietsen. Bij mannen neemt het fietsgebruik pas licht toe na de leeftijd van 50 jaar. Vanaf het 65ste levensjaar daalt zowel bij mannen en vrouwen het fietsgebruik weer.

Deze samenhang tussen leeftijd en fietsgebruik biedt verschillende aanknopingspunten voor maatregelen ter stimulering van het fietsgebruik in het algemeen (voor autochtonen en wellicht ook allochtonen):

- gericht op jong-volwassenen (tussen de 18 en 30 jaar) om te voorkomen dat het fietsgebruik na het behalen van het rijbewijs sterk daalt;
- gericht op mannen van middelbare leeftijd;
- gericht op ouderen, hoewel hier lichamelijke beperkingen waarschijnlijk vaak een onoverkomelijk probleem zijn.

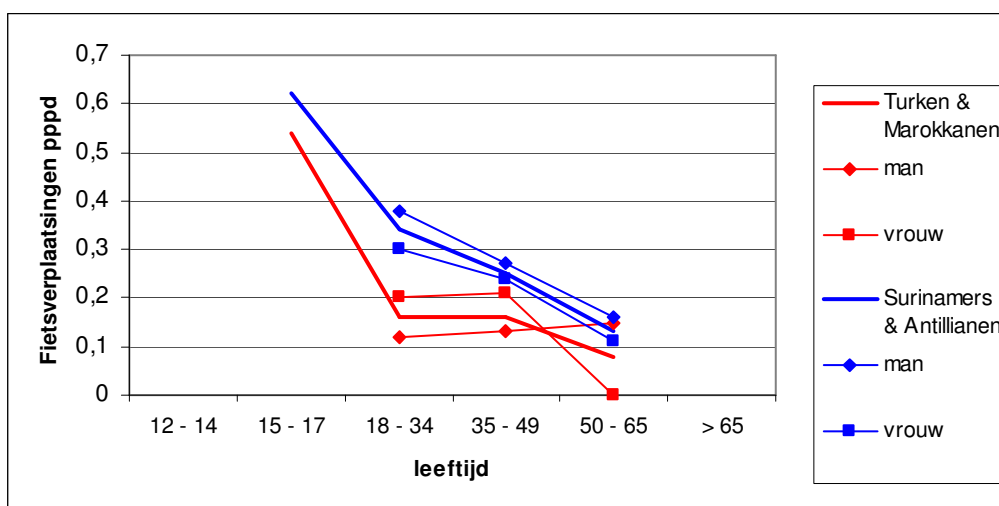
Overigens worden er (voor zover bekend) nauwelijks maatregelen genomen die gericht zijn op deze specifieke doelgroepen. Alleen voor ouderen is er momenteel speciale aandacht. Zo voert het ministerie van Verkeer- en Waterstaat onderzoek uit naar mogelijkheden om ouderen langer op de fiets te houden.

In deze paragraaf wordt bekeken of bij allochtonen een vergelijkbare samenhang bestaat tussen leeftijd en geslacht. Om voldoende celvulling te verkrijgen was het noodzakelijk om verschillende allochtone groepen samen te voegen. Turken en Marokkanen zijn daarom samengevoegd tot één categorie en Surinamers en Antillianen eveneens. Over oudere allochtonen zijn geen gegevens beschikbaar.

Tieners en jong-volwassenen

Ook allochtone tieners fietsen minder dan hun autochtone leeftijdsgenoten, maar de kloof tussen allochtonen en autochtonen is aanzienlijk minder groot dan bij de oudere leeftijdscategorieën. Het fietsgebruik van Turkse/Marokkaanse tieners is ruim 35% lager en dat van Surinaamse/Antilliaanse tieners ruim 25% lager.

De afname van het fietsgebruik na het 18de levensjaar is bij de mediterrane allochtonen aanzienlijk groter dan gemiddeld. Bij Turkse/Marokkaanse jong-volwassenen neemt het fietsgebruik met 70% af na het halen van de rijbewijsgerechtigde leeftijd. Bij Surinaamse/Antilliaanse/ jongeren is de afname (-45%) daarentegen ongeveer vergelijkbaar met die van autochtone jongeren. Jong-volwassenen zijn kortom een interessante doelgroep voor de stimulering van het fietsgebruik, en dat geldt in versterkte mate voor Turkse/Marokkaanse jong-volwassenen.



Figuur 4.2: Fietsgebruik allochtonen naar leeftijd en geslacht in de steden uit de SCP-studie.

Middelbare leeftijd en ouderen

Bij allochtonen van middelbare leeftijd is (in tegenstelling tot autochtonen) geen stijging in het fietsgebruik waarneembaar. Bij Surinamers/Antillianen is eerder sprake van een gestage daling van het fietsgebruik bij het klimmen der jaren. Dit kan samenhangen met leeftijd, maar ook de 'migratiegeneratie' kan een verklarende factor zijn. Bij Surinamers/Antillianen lijkt het er inderdaad op dat de tweede generatie meer fietst dan de eerste generatie, maar deze verschillen zijn niet significant.



Bij Turken/Marokkanen blijft het fietsgebruik op middelbare leeftijd stabiel of stijgt heel licht. In de grafiek komt wel duidelijk tot uitdrukking dat Turkse en Marokkaanse vrouwen tot 50 jaar aanzienlijk meer fietsen dan de mannen. Boven de 50 jaar daalt het fietsgebruik van de Turkse/Marokkaanse vrouwen echter tot praktisch nul. Overigens mag hieruit nog niet geconcludeerd worden dat de huidige generatie Turkse/Marokkaanse vrouwen

van middelbare leeftijd in de toekomst ook de fiets geheel aan de kant zet als zij ouder wordt. Het is mogelijk dat de huidige generatie oudere vrouwen nooit gefietst heeft.

Op basis van deze analyses zou in de maatregelensfeer extra aandacht besteed kunnen worden aan:

- Turkse en Marokkaanse mannen tot 50 jaar;
- Turkse en Marokkaanse vrouwen ouder dan 50 jaar;
- Surinamers en Antillianen vanaf 35 jaar.

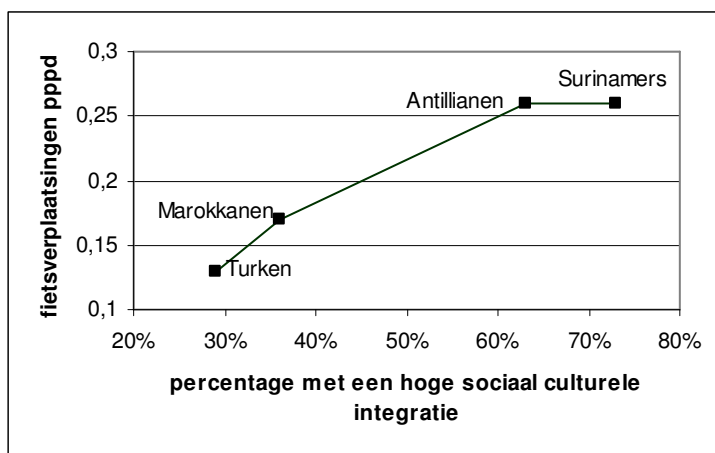
Sociaal-culturele integratie en migratie-generatie

Uit de SCP-verkenning *Anders Onderweg* blijkt dat sociaal-culturele verschillen deels de beperkte uithuizigheid van allochtonen kunnen verklaren. Beter geïntegreerde allochtonen maken meer verplaatsingen. In deze paragraaf komt de vraag aan de orde in hoeverre sociaal-culturele verschillen ook het lagere fietsgebruik kunnen verklaren. Is er een verband tussen integratie en fietsgebruik?

In eerder onderzoek is de sociale en culturele 'afstand' tussen allochtonen en autochtonen geoperationaliseerd aan de hand van drie onderling samenhangende dimensies (zie ook Dagevos, 2001, 34 en 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).

Op basis van deze dimensies is de mate van sociaal-culturele integratie vastgesteld. In deze paragraaf kijken we eerst naar de mate van integratie van de verschillende *groepen* allochtonen. Daarna wordt bekeken of er een verband is tussen de integratie van het *individu* en het fietsgebruik.



Figuur 4.3: Samenhang tussen fietsgebruik en de mate waarin allochtone groepen geïntegreerd zijn.

Figuur 4.3 geeft het verband weer tussen de integratie van verschillende allochtone groepen en het fietsgebruik. Hieruit blijkt dat het fietsgebruik sterk samenhangt met de mate waarin een allochtone groep geïntegreerd is. Een relatief klein deel van de Turken en Marokkanen (resp. 29 en 36%) is sterk geïntegreerd en het gemiddelde fietsgebruik van Turken en Marokkanen is navenant laag.

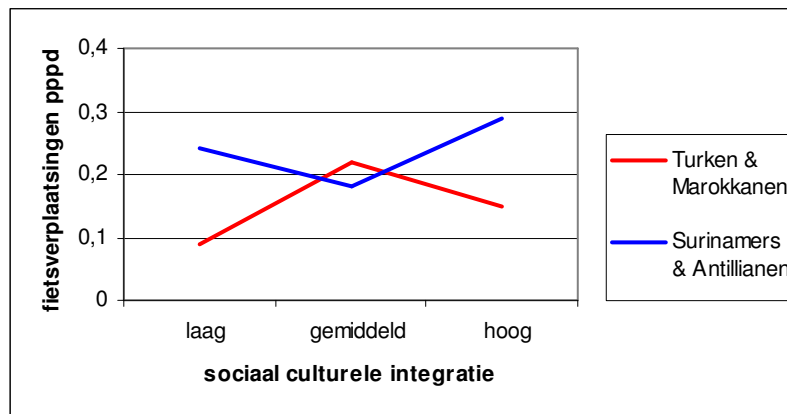


Bij Surinamers en Antillianen is daarentegen een veel groter deel geïntegreerd (63% en 73%) en deze groepen fietsen gemiddeld ook vaker. Is er een causaal verband? En wat is dan de verklaring? Heeft het te maken met de islamitische cultuur in de herkomstlanden Turkije en Marokko? Of heeft het te maken met de nauwe (koloniale) banden tussen Nederland enerzijds en Suriname en de Antillen anderzijds? Heeft Nederland in het verleden mét Sinterklaas ook de fietscultuur geëxporteerd naar de overzeese gebiedsdelen? In deze context zou het interessant zijn om te onderzoeken of het fietsgebruik in Suriname en op de Antillen ook hoger is dan in Turkije en Marokko.

Dan kijken we naar de verschillen binnen de groepen. Fietst een goed geïntegreerde Turk meer dan een Turk die minder goed geïntegreerd is? Figuur 4.4 geeft het verband weer tussen de mate van integratie en het fietsgebruik. Het patroon voor Turken/Marokkanen enerzijds en Surinamers/Antillianen anderzijds is volledig tegengesteld.

Turken/Marokkanen die relatief slecht geïntegreerd zijn fietsen inderdaad significant minder dan Turken/Marokkanen die beter geïntegreerd zijn. Opvallend is dat Turken/Marokkanen met een gemiddelde integratie het meeste fietsen en dat bij verdere integratie het fietsgebruik weer afneemt. Een mogelijke verklaring is dat Turken/Marokkanen die beter geïntegreerd zijn zich vaker een auto kunnen veroorloven, omdat ze een betere maatschappelijke positie hebben. In de maatregelensfeer moeten dus slecht geïntegreerde

Turken/Marokkanen prioriteit krijgen, maar ook de goed geïntegreerde Turken/Marokkanen verdienen aandacht.



Figuur 4.4: Samenhang tussen fietsgebruik en de mate waarin individuen uit verschillende allochtone groepen geïntegreerd zijn.

Bij Surinamers/Antillianen is het patroon volledig omgekeerd. Surinamers/Antillianen met een gemiddelde integratie lijken juist het minst te fietsen, maar de verschillen zijn minder significant ($<0,1$). Met name de Surinamers/Antillianen met een hoge mate van integratie gebruiken vaker de fiets. Maar ook slecht geïntegreerde Surinamers/Antillianen fietsen relatief vaak, zeker als dat vergeleken wordt met slecht geïntegreerde Turken/Marokkanen. Dit is een aanwijzing dat de sociaal-culturele uitgangspositie van Surinamers/Antillianen gunstiger is voor het fietsgebruik.

Conclusies

Op basis van de analyses in dit hoofdstuk kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- In het algemeen zijn jong-volwassenen (zowel allochtoon als autochtoon) een interessante doelgroep voor het fietsbeleid, omdat het fietsgebruik na het 18de levensjaar sterk daalt. Dit geldt in versterkte mate voor Turkse en Marokkaanse jong-volwassenen, omdat bij hen het toch al lage fietsgebruik nog sterker daalt.
- Turkse en Marokkaanse vrouwen jonger dan 50 jaar fietsen meer dan hun mannelijke leeftijdsgenoten. Tussen de 50 en 65 jaar is dit juist omgekeerd. Oudere vrouwen van Marokkaanse en Turkse afkomst fietsen nauwelijks nog.
- Bij Surinamers en Antillianen neemt het fietsgebruik af naarmate men ouder wordt. Hier kan ook sprake zijn van een generatie-effect. De tweede generatie lijkt wat meer te fietsen dan de eerste.
- Er is een sterk positief verband tussen sociaal-culturele integratie en het fietsgebruik. De integratie van een allochtone groep als geheel is veel belangrijker dan de integratie van het individu. Antillianen en Surinamers zijn gemiddeld beter geïntegreerd dan Turken en Marokkanen. Zij fietsen navenant meer.
- Turken en Marokkanen die slecht geïntegreerd zijn fietsen significant minder. Zij verdienen extra aandacht in het beleid. Mogelijk kan stimulering van het fietsgebruik ook de integratie bevorderen. Aandachtspunt is echter dat ook Turken en Marokkanen die goed geïntegreerd zijn neigen tot een lager fietsgebruik. Mogelijk komt dit doordat ze vaker kunnen beschikken over een auto.

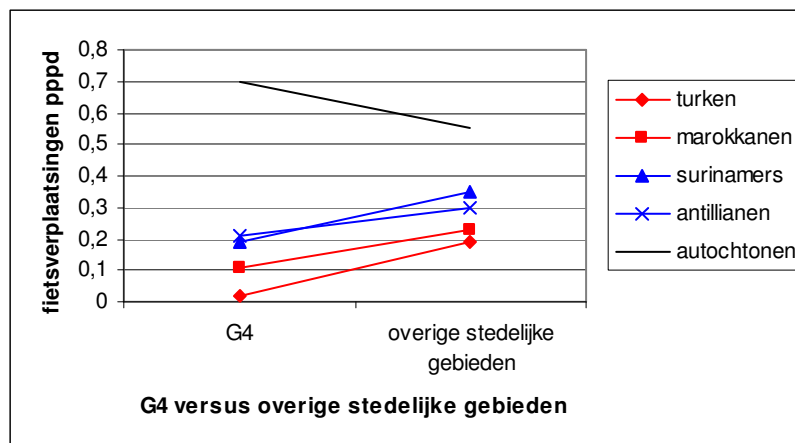
5. Condities voor het fietsgebruik

Het fietsbeleid in Nederland bestaat voor een belangrijk deel uit het aanleggen en onderhouden van fietsvriendelijke infrastructuur. De gedachte daarachter is dat mensen vanzelf de fiets nemen als dit een veilig, snelle en comfortabele optie is. Uit verschillende onderzoeken^{iv} blijkt dat deze aanpak werkt, zeker wanneer dit gecombineerd wordt met maatregelen om het autogebruik onaantrekkelijker te maken, zoals parkeerbeleid. In dit hoofdstuk gaat het om de vraag of ook allochtonen gevoelig zijn voor deze aanpak. Daarvoor wordt eerst gekeken naar de verschillen in fietsgebruik tussen de 'grote vier' en andere stedelijke gebieden. Dit is een achtergrondkenmerk uit de SCP-verkenning

G4 versus overige stedelijke gebieden

De fietsomstandigheden in de G4 (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) zijn niet optimaal. Het drukke verkeersbeeld zorgt voor veel oponthoud en subjectieve onveiligheid. De kans op fietsendiefstal is relatief groot en bij veel woningen ontbreken goede stallingsvoorzieningen. Daarnaast zijn het openbaar vervoer en het te voet gaan geduchte concurrenten, vanwege de vele bus-, tram- en metrolijnen en de vele bestemmingen op loopafstand.

Daar staat tegenover dat de fiets in de G4 een sterke concurrentiepositie heeft ten opzichte van de auto, die te maken heeft met meer oponthoud en hoge parkeertarieven. Er lijkt een redelijk evenwicht te bestaan tussen deze factoren. Volgens het MON is het fietsgebruik in de G4 beperkt lager (-8%), dan in de andere steden. Het autogebruik in de G4 is overigens wel fors lager (-30%).



Figuur 5.1: Verschil in fietsgebruik tussen de vier grootste steden en de andere steden uit de SCP-studie.

Bij de allochtonen is het verschil in fietsgebruik tussen de G4 en de overige stedelijke gebieden veel groter (zie fig 5.1). Het fietsgebruik bij Turken in de G4 is maar liefst 90% lager dan bij Turken uit de overige steden. Bij Marokkanen en Surinamers is dit ongeveer de helft lager. Mogelijk zijn allochtonen gevoeliger voor een concurrerend ov-aanbod of wordt hun vervoermiddelkeuze minder beïnvloed door de congestie van het autoverkeer en de hoge parkeertarieven. Deze veronderstellingen worden in dit hoofdstuk nader bekeken.

Opvallend is dat het fietsgebruik onder de autochtonen in de G4 niet lager is dan in de overige steden. Zij lijken gemiddeld juist meer fietsverplaatsingen te maken, maar dit is niet significant. De congestie en de hogere parkeertarieven zijn voor autochtonen wellicht een reden om vaker uit te wijken naar de fiets.

De Fietsbalans

Om de samenhang tussen het fietsgebruik van allochtonen, de kwaliteit van de infrastructuur en de concurrentie van de auto en openbaar vervoer te onderzoeken, zijn de gegevens uit het onderzoek Leefsituatie Allochtone Stedelingen (LAS) gecombineerd met de gegevens uit de Fietsbalans.

De Fietsbalans is een vergelijkend onderzoek (benchmarking) van de Fietsersbond. In de periode 2000 tot en met 2003 heeft de Fietsersbond met behulp van geïnstrumenteerde meetfietsen objectieve gegevens verzameld over allerlei aspecten van de infrastructuur in circa 120 kernen met meer dan 20.000 inwoners. Per gemeente zijn twaalf tot zestien fietsverplaatsingen doorgemeten, in een straal van 2,5 km rond het centrum. Het betreft steeds de kortste routes van a-select gekozen woningen naar belangrijke bestemmingen. Om de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto te kunnen vaststellen, zijn dezelfde verplaatsingen tegelijkertijd met een auto gemaakt, waarbij reistijden en parkeerkosten zijn geregistreerd. Voor meer informatie over dit onderzoek, zie

www.fietsbalans.nl.



Op basis van de meetgegevens zijn in de Fietsbalans per gemeente scores berekend op tien aspecten. Een aantal van deze aspecten is afgeleid van de vijf hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur uit de CROW-publicatie Tekenen voor de Fiets^v (CROW, 1993). De Fietsbalans geeft een redelijk evenwichtig beeld van de fietsomstandigheden in een gemeente, hoewel wel beseft moet worden dat de gegevens gebaseerd zijn op metingen op een beperkt aantal verplaatsingen gedurende één middag. Desalniettemin betreft het een unieke gegevensbron.

Kwaliteit van de fietsinfrastructuur

Leidt goede fietsinfrastructuur ook bij allochtonen tot een hoger fietsgebruik? In deze analyse is de kwaliteit van de fietsinfrastructuur geoperationaliseerd door de scores op zes aspecten van de Fietsbalans bij elkaar op te tellen. Het betreft:

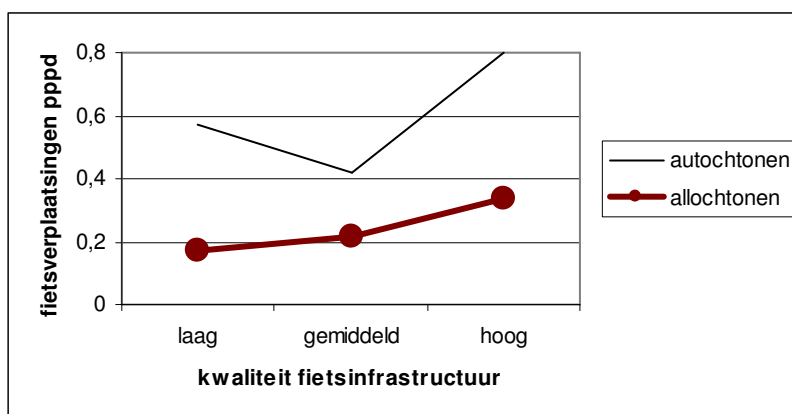
- directheid (gebaseerd op omrijdfactor, oponthoud en gemiddeld snelheid);
- verkeershinder (stopkans en verstoringen van de fietsrit door andere verkeersdeelnemers);
- trillingshinder (verticale versnellingen/vertragingen door oneffenheden in het wegdek);
- aantrekkelijkheid (geluidsbelasting waaraan fietsers worden blootgesteld);
- veiligheid (kans op ernstig letsel per afgelegde fietskilometers);
- tevredenheid (gebaseerd op een enquête onder fietsers).

Op basis van het LAS kunnen geen uitspraken gedaan worden per gemeente, omdat het aantal respondenten per gemeente te beperkt is geweest. Daarom zijn de gemeenten uit het LAS onderverdeeld in drie categorieën: met relatief goede, gemiddelde en relatief slechte infrastructuur.

Fietsinfrastructuur relatief goed: Almere, Apeldoorn, Delft, Dordrecht, Ede, Emmen, Enschede, Groningen, Leeuwarden, Lelystad, Maastricht, Purmerend, Zoetermeer, Zwolle
Fietsinfrastructuur relatief slecht: Amersfoort, Amsterdam, Breda, Deventer, Eindhoven, Gouda, Haarlem, Heerlen, Hengelo (O.), Leidschendam-Voorburg, Nijmegen, Roosendaal, Rotterdam, 's-Gravenhage, 's-Hertogenbosch, Utrecht, Zaanstad

In de categorie 'gemeenten met relatief goede fietsinfrastructuur' zitten opvallend veel groeikernen, zoals Almere, Lelystad, Purmerend en Zoetermeer. Daarnaast is er een aantal historisch gegroeide (studenten-)steden die zich in het verleden sterk geprofileerd hebben met hun fietsbeleid, zoals Delft, Groningen en Zwolle.

In de categorie 'steden met relatief slechte fietsinfrastructuur' zitten in ieder geval de G4, maar daarnaast een grote diversiteit aan voornamelijk historisch gegroeide steden. Het drukke verkeersbeeld tast hier het fietscomfort aan en dat wordt niet volledig gecompenseerd in de infrastructuur. Vergeleken met de situatie in de meeste buitenlandse steden is de kwaliteit van de infrastructuur natuurlijk nog altijd zeer goed .



*Figuur 5.2
 Samenhang tussen
 fietsgebruik en de
 kwaliteit van de
 fietsinfrastructuur.*

Figuur 5.2 geeft het verband weer tussen de kwaliteit van de fietsinfrastructuur en het fietsgebruik. Voor allochtonen geldt over het algemeen dat het fietsgebruik toeneemt als de kwaliteit van de fietsinfrastructuur hoger is. Dat geldt vooral voor Turken en Surinamers. In steden met relatief goede fietsinfrastructuur is het fietsgebruik van deze groepen allochtonen meer dan twee keer zo hoog als in steden met relatief slechte fietsinfrastructuur. Dit is een indicatie dat het traditionele Nederlandse fietsbeleid ook effectief is voor allochtonen.

Opvallend bij autochtonen is overigens dat het fietsgebruik in steden met relatief slechte fietsinfrastructuur *niet* significant lager is dan in steden met een gemiddelde kwaliteit (het fietsgebruik lijkt zelfs hoger). Een mogelijke verklaring is dat ook de condities voor het autoverkeer in deze steden relatief slecht zijn door opstoppingen en parkeerproblemen. Hierdoor is de fiets, ondanks de relatief slechte fietsinfrastructuur, toch een aantrekkelijk alternatief. Dit wordt nader onderzocht in de volgende paragraaf.

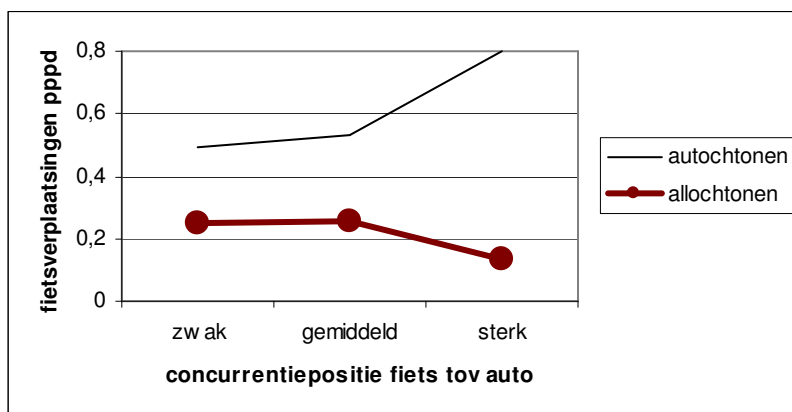
Concurrentie van auto en openbaar vervoer

De concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto wordt in sterke mate bepaald door de reistijd van de auto en eventuele parkeerkosten. Daarom is in de Fietsbalans de reistijd voor de auto gemeten en zijn de autoparkeerkosten genoteerd. Dit resulteert in een score op het Fietsbalans-aspect 'concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto'. Op basis van deze score zijn de gemeenten uit het LAS opgedeeld in drie categorieën voor de concurrentiepositie: zwak, gemiddeld en sterk. Ook hier geldt de kanttekening dat het een momentopname betreft gedurende een werkdagmiddag.

Concurrentiepositie van fiets t.o.v. auto relatief sterk: Amersfoort, Amsterdam, Arnhem, Groningen, Leiden, Rotterdam, Utrecht

Concurrentiepositie van fiets t.o.v. auto relatief zwak: Alphen aan den Rijn, Dordrecht, Ede, Emmen, Helmond, Hoorn, Leeuwarden, Lelystad, Oss, Schiedam, Velsen, Venlo, Zoetermeer

Van de G4 zit alleen Den Haag niet in de categorie met een sterke concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. In de categorie met een zwakke concurrentiepositie zit een aantal relatief nieuwe steden, zoals Emmen, Lelystad en Zoetermeer.



*Figuur 5.3
Samenhang tussen
fietsgebruik en de
concurrentiepositie
van de fiets ten
opzichte van de auto.*

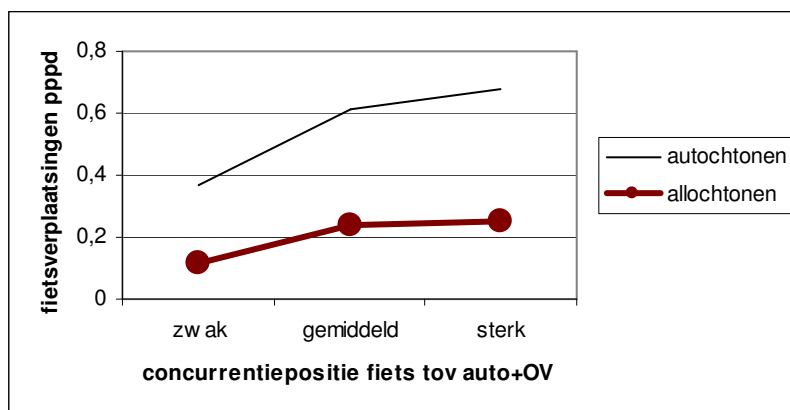
Figuur 5.3 geeft het verband weer tussen de concurrentiepositie ten opzichte van de auto en het fietsgebruik. Opvallend is het verschil tussen allochtonen en autochtonen in de steden met een sterke concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Autochtonen in deze steden fietsen inderdaad significant meer, terwijl allochtonen juist significant minder fietsen. Dit is een bevestiging dat allochtonen minder dan autochtonen geneigd zijn om over te stappen op de fiets als de congestie en de parkeertarieven voor automobilisten toenemen. Het kan deels verklaard worden uit het feit dat allochtonen toch al minder autorijden. Het overstappotentieel is dan ook kleiner. Een mogelijke tweede verklaring is dat de fiets in deze steden tegelijkertijd te kampen heeft met veel concurrentie van het openbaar vervoer.

Om dit te onderzoeken is het wenselijk ook de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van het openbaar vervoer in de vergelijking te betrekken. Helaas is in de Fietsbalans niet de reistijd per openbaar vervoer gemeten. In eerdere analyses^{vi} is daarom het marktaandeel van het openbaar vervoer op verplaatsingen tot 7,5 km gebruikt als indicator. Op deze wijze is voor de gemeenten in het LAS bepaald wat de concurrentiepositie is van de fiets ten opzichte van de auto *en* het OV.

Concurrentiepositie fiets t.o.v. auto+ov sterk: Amersfoort, Amsterdam, Breda, Eindhoven, Enschede, Gouda, Groningen, Hilversum, Leiden, 's-Hertogenbosch, Tilburg

Concurrentiepositie fiets t.o.v. auto+ov zwak: Almere, Alphen aan den Rijn, Dordrecht, Leidschendam-Voorburg, Lelystad, Oss, Rotterdam, Schiedam, 's-Gravenhage, Velsen, Zoetermeer

Van de G4 zit alleen Amsterdam nog in de categorie met een sterke concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto+OV. In Rotterdam en Den Haag is de concurrentiepositie van de fiets mede zwak door het grote aanbod van OV.



*Figuur 5.4
Samenhang tussen
fietsgebruik en de
concurrentiepositie
van de fiets ten
opzichte van de auto
en het openbaar
vervoer.*

Figuur 5.4 geeft het verband weer tussen de concurrentiepositie ten opzichte van auto+ov en het fietsgebruik. Als de fiets een zwakke concurrentiepositie heeft is het fietsgebruik inderdaad significant lager, zowel bij allochtonen als autochtonen. Het sterkst is dit zichtbaar bij Turken en Antillianen. Een sterke concurrentiepositie van de fiets vertaalt zich daarentegen niet altijd in een hoger fietsgebruik, met name bij Turken en Surinamers.

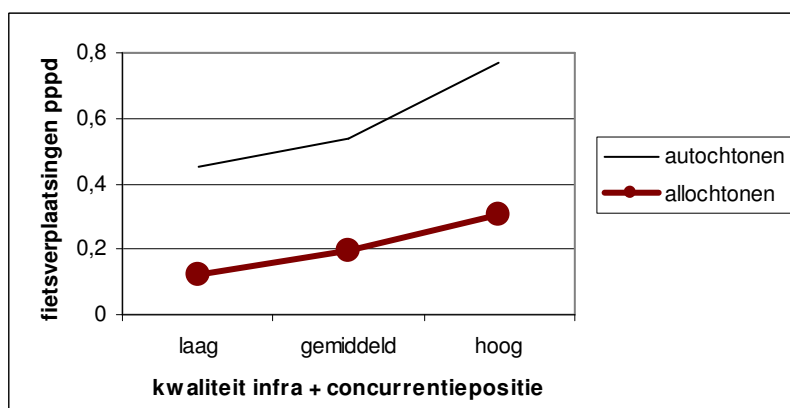
Totaalbeeld fietscondities

Tot slot van deze analyse van fietscondities zijn alle factoren bij elkaar opgeteld. Het gaat dan om de kwaliteit van de fietsinfrastructuur plus de concurrentiepositie ten opzichte van de auto+ov. Dit resulteert in de volgende categorie-indeling:

Totaalscore relatief hoog: Almere, Amsterdam, Apeldoorn, Delft, Emmen, Enschede, Groningen, Hilversum, Leiden, Sittard-Geleen, Tilburg, Zwolle.

Totaalscore relatief laag: Alphen aan den Rijn, Haarlem, Heerlen, Leidschendam-Voorburg, Nijmegen, Oss, Roosendaal, Rotterdam, Schiedam, 's-Gravenhage, Velsen

Van de G4 zit alleen Amsterdam in de categorie met een relatief hoge totaalscore. Rotterdam en Den Haag hebben een relatief lage totaalscore. Groningen is de enige stad die bij alle benaderingen in de beste categorie zit.



*Figuur 5.5
Samenhang tussen
fietsgebruik en de
kwaliteit van de
fietsinfrastructuur en
de concurrentie-
positie van de fiets
ten opzichte van de
auto en het openbaar
vervoer.*

Figuur 5.5 geeft het verband weer tussen de totaalscore en het fietsgebruik. Zowel voor allochtonen als autochtonen geldt dat het fietsgebruik hoger is wanneer goede fietsinfrastructuur gecombineerd wordt met een sterke concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en het ov. In gemeenten met een hoge totaalscore is het fietsgebruik ongeveer 50% hoger dan gemiddeld. Bij autochtonen is dit verband wel iets sterker dan bij

allochtonen. Overigens blijft het verband ook significant als gecorrigeerd wordt voor achtergrondkenmerken zoals leeftijd, opleiding, geslacht en maatschappelijke positie.

Steden met een sterke fietscultuur

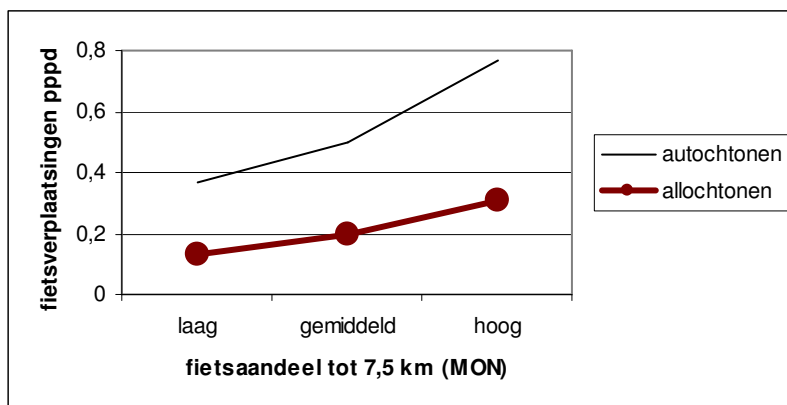
Ter afsluiting van dit hoofdstuk is gekeken naar het verband tussen fietsgebruik in het algemeen en dat van allochtonen. Uit eerdere onderzoeken^{vii} is gebleken dat er een wisselwerking is tussen fietsgebruik en fietscondities. In steden (en landen) waar veel gefietst wordt is er meer draagvlak voor investeringen in fietsinfrastructuur. Bestuurders en beleidsmakers fietsen vaker zelf ook en zijn mede daardoor geneigd tot investeringen in de fietsinfrastructuur. Deze beleidsaandacht resulteert in betere condities voor het fietsgebruik, waardoor het fietsgebruik weer groeit. Het is en zichzelf versterkend proces.

In deze paragraaf wordt de aanname getoetst dat ook allochtonen hiervan profiteren. In steden met een echte fietscultuur zijn allochtonen eerder geneigd om de fiets te pakken, omdat mensen in hun omgeving ook meer fietsen. Dit wordt versterkt door het feit dat de fietscondities beter zijn als gevolg van de sterke fietscultuur bij bestuurders.

Voor deze analyse zijn de steden uit het LAS ingedeeld in drie categorieën: met hoog, gemiddeld en laag fietsgebruik. Als criterium is gebruikt het aandeel van de fiets op verplaatsingen tot 7,5 km, volgens het MON.

Fietsgebruik relatief hoog: Alkmaar, Almelo, Amersfoort, Apeldoorn, Delft, Deventer, Ede, Emmen, Enschede, Gouda, Groningen, Hengelo (O.), Hoorn, Leeuwarden, Leiden, Nijmegen, Utrecht, Zaanstad, Zwolle

Fietsgebruik relatief laag: Amstelveen, Arnhem, Bergen op Zoom, Haarlemmermeer, Heerlen, Helmond, Leidschendam-Voorburg, Lelystad, Maastricht, Oss, Rotterdam, Schiedam, 's-Gravenhage, 's-Hertogenbosch, Sittard-Geleen



*Figuur 5.6
Samenhang tussen
fietsgebruik van
allochtonen en de
mate waarin sprake is
van een
fietsgemeente.*

Figuur 5.6 geeft het verband aan tussen het fietsgebruik in het algemeen en dat van allochtone groepen. Hieruit blijkt dat allochtonen meer fietsen als zij wonen in een stad met een hoger fietsgebruik. In de categorie steden met een hoog fietsgebruik fietsen zowel allochtonen als autochtonen ruim 50% meer dan in steden met een gemiddeld fietsgebruik. Hier geldt dus: zien fietsen doet fietsen. Voor Turken geldt dit het sterkst, voor Marokkanen het minst.

Conclusies

Op basis van bovenstaande analyses kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

Net als bij autochtonen lijkt verbetering van de fietsinfrastructuur ook bij allochtonen een effectief middel om het fietsgebruik te stimuleren. Echter, ook bij een goede fietsinfrastructuur fietsen allochtonen aanzienlijk minder (-57%) dan autochtonen.

Push-maatregelen om het autogebruik minder aantrekkelijk te maken, zoals parkeerbeleid en verbetering van de reistijdverhouding fiets-auto, zijn bij allochtonen minder effectief om het fietsgebruik te stimuleren. Dit kan deels verklaard worden uit het feit dat allochtonen (nu nog) minder autorijden. Wanneer de groep allochtone automobilisten in de toekomst groeit, hebben push-maatregelen wellicht meer effect.

Kwaliteitsverbetering in het openbaar vervoer zal bij allochtonen eerder leiden tot een daling van het fietsgebruik dan bij autochtonen.

Een sterke fietscultuur werkt aanstekelijk. In gemeenten met een hoog fietsgebruik maken ook allochtonen ruim 50% vaker gebruik van de fiets.

Tabellenbijlage

Tabel 1: gemiddeld aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag, personen 20–65 jaar

	allochtonen				autochtonen
	Turken	marokkanen	surinamers	antillianen	
Totaal	0,13	0,17	0,26	0,26	0,58
Geslacht					
mannen	0,10	0,15	0,27	0,29	0,50
vrouwen	0,17	0,18	0,25	0,24	0,66
Migratiegeneratie					
1 ^e generatie	0,14	0,17	0,25	0,23 *	-
2 ^e generatie	0,07	0,15	0,28	0,40 *	-
Leeftijd					
20 - 29 jaar	0,15	0,09 **	0,22	0,40 ***	0,69
30 - 39 jaar	0,16	0,27 **	0,33	0,27	0,66
40 - 49 jaar	0,11	0,19	0,31	0,13 *	0,57
50 - 65 jaar	0,05	0,13	0,14 *	0,12 *	0,45
Maatschappelijke positie					
werkzaam	0,14	0,22 *	0,27	0,24	0,56
huisvrouw/man	0,06	0,06 *	0,55 **	0,22	0,44
scholier/student	0,48 ***	0,06	0,35	0,66 ***	0,83
werkloos/wao	0,10	0,16	0,18	0,15 *	0,78
Opleidingsniveau					
geen of alleen lagere opleiding	0,11	0,13	0,32	0,22	0,40
vbo / mavo	0,06	0,14	0,19	0,25	0,42
mbo / havo / vwo	0,25 **	0,17	0,28	0,32	0,60
hbo / wo	0,03	0,38 **	0,24	0,23	0,72 *
Sociaal-culturele integratie					
hoog	0,15	0,14	0,28	0,30	-
gemiddeld	0,18	0,27 **	0,20	0,17	-
laag	0,08	0,11	0,19	0,26	-
Ruimtelijke aspecten					
G4	0,02 ***	0,11 **	0,19 **	0,21	0,70
overige stedelijke gebieden	0,19 ***	0,23 **	0,35 **	0,30	0,55
Kwaliteit fietsinfrastructuur					
hoog	0,38 ***	0,22	0,41 **	0,35	0,80 **
gemiddeld	0,14	0,24	0,20	0,31	0,42
laag	0,07 ***	0,14	0,21 **	0,21 *	0,57
Concurrentiepositie t.o.v. auto					
hoog	0,03 ***	0,12	0,22	0,20	0,80 **
gemiddeld	0,23 ***	0,24 *	0,18 *	0,35 **	0,53
laag	0,08	0,13	0,62 ***	0,18	0,49
Concurrentiepositie auto + ov					
hoog	0,13	0,22	0,27	0,39 ***	0,68
gemiddeld	0,22 **	0,17	0,39 *	0,25	0,61
laag	0,04 **	0,08 *	0,19 *	0,17 **	0,37 **
Kwaliteit fietsinfra en concurrentie auto+ov					
hoog	0,28 ***	0,24 *	0,24	0,45 ***	0,77 **
gemiddeld	0,10	0,15	0,40 ***	0,19	0,54
laag	0,06 *	0,10	0,15 **	0,18 *	0,45
Aandeel fiets tot 7,5 km					
hoog	0,25 ***	0,22	0,40 **	0,37 *	0,77 ***
gemiddeld	0,08	0,13	0,27	0,29	0,50
laag	0,06 **	0,16	0,17 *	0,17 **	0,37 **

* significante verschillen ten opzichte van overige categorie(ën) (***0,01) (**0,05) (*0,10)

bron: SCP (LAS '05)

Tabel 2: aandeel ritten per fiets, personen 20–65 jaar

	allochtonen turken	marokkanen	surinamers	antillianen	Autochtonen
Totaal	8%	11%	13%	15%	26%
Geslacht					
mannen	5% **	9%	14%	17%	22% *
vrouwen	11% **	12%	12%	12%	30% *
Migratiegeneratie					
1 ^e generatie	9%	11%	13%	14%	-
2 ^e generatie	4%	9%	12%	17%	-
Leeftijd					
20 - 29 jaar	6%	6% **	11%	18%	29%
30 - 39 jaar	9%	13%	15%	18%	31%
40 - 49 jaar	9%	16%	17%	8% *	26%
50 - 65 jaar	7%	14%	7% *	9%	19% *
Maatschappelijke positie					
werkzaam	6%	11%	11%	13%	25%
huisvrouw/man	11%	5%	24%	12%	25%
scholier/student	18% *	4%	18%	27% ***	31%
werkloos/wao	8%	13%	17%	11%	32%
Opleidingsniveau					
geen of alleen lagere opleiding	10%	9%	19% *	12%	20%
vbo / mavo	2% **	11%	10%	15%	19% *
mbo / havo / vwo	10%	9%	14%	15%	27%
hbo / wo	2%	16%	8%	16%	31%
Sociaal-culturele integratie					
hoog	6%	8%	14%	16%	-
gemiddeld	10%	18% **	10%	8% **	-
laag	7%	8%	16%	21%	-
Ruimtelijke aspecten					
G4	2% **	8% *	11%	11% *	33%
overige stedelijke gebieden	10% **	14% *	15%	17% *	24%
Kwaliteit fietsinfrastructuur					
hoog	21% ***	14%	18%	16%	33% *
gemiddeld	6%	16%	11%	20%	18% **
laag	5% **	8% *	11%	12% *	26%
Concurrentiepositie t.o.v. auto					
Hoog	3% **	9%	14%	10% **	35% **
Gemiddeld	11% **	13%	8% **	20% ***	23%
Laag	8%	9%	24% ***	10%	25%
Concurrentiepositie t.o.v. auto+ov					
hoog	7%	13%	13%	17%	32%
gemiddeld	13% ***	12%	16%	17%	26%
laag	3% **	5% *	12%	10% **	20%
Kwaliteit fietsinfra en concurrentie auto+ov					
hoog	12% *	15%	11%	20% **	33% *
gemiddeld	9%	8%	18% *	12%	25%
laag	3% **	9%	10%	12%	22%
Aandeel fiets					
hoog	17% ***	16% **	20% *	22% **	33% **
gemiddeld	3% **	8%	11%	13%	22%
laag	3% **	9%	12%	11%	20%

* significante verschillen ten opzichte van overige categorie(ën) (***0,01) (**0,05) (*0,10)

bron: SCP (LAS '05)

Tabel 3: ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in fietsgebruik (wel of niet gefietst), tov autochtonen,

in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecorrigeerde	gecorrigeerde
Nagelkerke Rkwa	,064	,217
Etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
Turken	0,22***	0,20***
Marokkanen	0,36***	0,31***
Surinamers	0,41***	0,34***
Antillianen	0,41***	0,32***
Sociaal-demografische kenmerken		
leeftijd (t.o.v. jongste leeftijdsgroep)		0,96
gezinsomvang (t.o.v. alleenstaanden)		0,88**
Sociaal-economische kenmerken		
maatschappelijke positie (t.o.v. gemiddelde)		
Werkzaam		0,87
huisvrouw / man		0,67
schoolgaand / studerend		1,77**
werkloos / wao		0,84
Anders		1,17
max behaalde oplniveau (t.o.v. geen opleiding)		1,16*
Sociaal-culturele kenmerken		
sociaal-culturele integratie (t.o.v. meest geïntegreerd)		1,05
Ruimtelijke kenmerken		
gemiddelde verplaatsingsafstand (t.o.v. gemiddelde)		
0 - 3,7 km		2,17***
3,7 - 7,5 km		1,45***
7,5 > km		0,32***
Fietsbalansscore (verfijnde maat) (t.o.v. gemiddelde)		
hoog		1,19
gemiddeld		1,13
laag		0,75**

^a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische 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 (de gemiddelde verplaatsingsafstanden en de verfijnde fietsbalansscores).

^b Als deze coëfficiënten 1 zijn heeft het kenmerk statistisch geen effect op het fietsgebruik, naarmate het dichter bij 0 zit een steeds negatiever effect en naarmate het groter is dan 1 een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep (** sign0,05 * sign0,10).

bron: SCP (LAS '05)

Tabel 4: ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in fietsgebruik van mannen en vrouwen, tov autochtonen,

in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecorrigeerde	gecorrigeerde
Mannen		
(t.o.v. autochtone mannen)		
Turken	0,17***	0,15***
Marokkanen	0,52**	0,45**
Surinamers	0,53**	0,45**
Antillianen	0,64*	0,42***
Nagelkerke Rkwa	,061	,237
Vrouwen		
(t.o.v. autochtone vrouwen)		
Turken	0,27***	0,25***
Marokkanen	0,24***	0,22***
Surinamers	0,32***	0,28***
Antillianen	0,27***	0,23***
Nagelkerke Rkwa	,085	,224

^a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische 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 (de gemiddelde verplaatsingsafstanden en de verfijnde fietsbalansscores).

^b Als deze coëfficiënten 1 zijn heeft het kenmerk statistisch geen effect op het fietsgebruik, naarmate het dichterbij 0 zit een steeds negatiever effect en naarmate het groter is dan 1 een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep (*** sign0,01 ** sign0,05 * sign0,10).

bron: SCP (LAS '05)

Tabel 5: ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in fietsgebruik van 1^e en 2^e generatie tov autochtonen,

in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecorrigeerde	gecorrigeerde
Etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
1 ^e generatie Turken	0,25***	0,26***
2 ^e generatie Turken	0,08***	0,04***
1 ^e generatie Marokkanen	0,36***	0,34***
2 ^e generatie Marokkanen	0,35**	0,25**
1 ^e generatie Surinamers	0,39***	0,33***
2 ^e generatie Surinamers	0,45**	0,40**
1 ^e generatie Antillianen	0,37***	0,31***
2 ^e generatie Antillianen	0,58*	0,37***
Nagelkerke Rkwa	,069	,223

^a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische 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 (de gemiddelde verplaatsingsafstanden en de verfijnde fietsbalansscores).

^b Als deze coëfficiënten 1 zijn heeft het kenmerk statistisch geen effect op het fietsgebruik, naarmate het dichterbij 0 zit een steeds negatiever effect en naarmate het groter is dan 1 een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep (** sign0,05 * sign0,10).

bron: SCP (LAS '05)

Tabel 6: ongecontroleerde en gecontroleerde verschillen in fietsgebruik (wel of niet gefietst), tov allochtonen,

in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecorrigeerde	gecorrigeerde
Nagelkerke Rkwa	,012	,147
Etnische groep (t.o.v. gemiddelde van allochtonen)		
Turken	0,64***	0,69**
Marokkanen	1,06	1,07
Surinamers	1,21	1,18
Antillianen	1,21	1,15
Sociaal-demografische kenmerken		
leeftijd (t.o.v. jongste leeftijdsgroep)		0,99
gezinsomvang (t.o.v. alleenstaanden)		0,89*
Sociaal-economische kenmerken		
maatschappelijke positie (t.o.v. gemiddelde)		
werkzaam		0,79
huisvrouw / man		0,77
schoolgaand / studerend		1,56
werkloos / wao		0,73
Anders		1,44
max behaalde oplniveau (t.o.v. geen opleiding)		1,05
Sociaal-culturele kenmerken		
sociaal-culturele integratie (t.o.v. meest geïntegreerd)		1,00
Ruimtelijke kenmerken		
gemiddelde verplaatsingsafstand (t.o.v. gemiddelde)		
0 - 3,7 km		1,97***
3,7 - 7,5 km		1,54***
7,5 > km		0,33***
Fietsbalansscore (verfijnde maat) (t.o.v. gemiddelde)		
hoog		1,18
gemiddeld		1,28*
laag		0,66***

a Er is gecontroleerd voor onderlinge verschillen tussen allochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische 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 (de gemiddelde verplaatsingsafstanden en de verfijnde fietsbalansscores).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn heeft het kenmerk statistisch geen effect op het fietsgebruik, naarmate het dichter bij 0 zit een steeds negatiever effect en naarmate het groter is dan 1 een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep (*** sign0,01 ** sign0,05 * sign0,10).

bron: SCP (LAS '05)

Tabel 7: ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in fietsgebruik van mannen en vrouwen, tov gemiddelde van allochtonen,

in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	Ongecorrigeerde	Gecorrigeerde
Mannen (t.o.v. gemiddelde allochtone mannen)		
Turken	0,41***	0,45***
Marokkanen	1,25	1,33
Surinamers	1,28	1,28
Antillianen	1,54**	1,30
Nagelkerke Rkwa	,044	,209
Vrouwen (t.o.v. gemiddelde allochtone vrouwen)		
Turken	0,97	0,95
Marokkanen	0,89	0,85
Surinamers	1,18	1,20
Antillianen	0,98	1,04
Nagelkerke Rkwa	,002	,133

^a Er is gecontroleerd voor onderlinge verschillen tussen allochtonen in sociaal-demografische kenmerken (leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische 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 (de gemiddelde verplaatsingsafstanden en de verfijnde fietsbalanscores).

^b Als deze coëfficiënten 1 zijn heeft het kenmerk statistisch geen effect op het fietsgebruik, naarmate het dichterbij 0 zit een steeds negatiever effect en naarmate het groter is dan 1 een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep (** sign0,05 * sign0,10).

bron: SCP (LAS '05)

Tabel 8: ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in fietsgebruik van 1^e en 2^e generatie tov gemiddelde van allochtonen,

in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b, personen 20-65 jaar, 2004/2005

	Ongecorrigeerde	Gecorrigeerde
etnische groep (t.o.v. gemiddelde van allochtonen)		
1 ^e generatie Turken	0,80	1,01
2 ^e generatie Turken	0,25**	0,15**
1 ^e generatie Marokkanen	1,14	1,32
2 ^e generatie Marokkanen	1,12	1,10
1 ^e generatie Surinamers	1,26	1,30
2 ^e generatie Surinamers	1,43	1,69
1 ^e generatie Antillianen	1,17	1,28
2 ^e generatie Antillianen	1,84	1,61
Nagelkerke Rkwa	,020	,157

^a Er is gecontroleerd voor onderlinge verschillen tussen allochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische 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 (de gemiddelde verplaatsingsafstanden en de verfijnde fietsbalanscores).

^b Als deze coëfficiënten 1 zijn heeft het kenmerk statistisch geen effect op het fietsgebruik, naarmate het dichter bij 0 zit een steeds negatiever effect en naarmate het groter is dan 1 een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep
(*** sign0,01 ** sign0,05 * sign0,10).

bron: SCP (LAS '05)

Tabel 9: ongecontroleerde verschillen fietsgebruik 1^e en 2^e generatie en sociaal-culturele integratie

gemiddeld aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag, personen 20-65 jaar

	allochtonen turken + marokkanen	surinamers+ antillianen	autochtonen
Totaal	0,13	0,26	0,58
Migratiegeneratie			
1 ^e generatie	0,16	0,24	-
2 ^e generatie	0,11	0,33	-
Sociaal-culturele integratie			
hoog	0,15	0,29 *	-
gemiddeld	0,22 **	0,18 *	-
laag	0,09 **	0,24	-

* significante verschillen ten opzichte van overige categorie(ën) (***0,01) (**0,05) (*0,10)

bron: SCP (LAS '05)

Literatuur

-
- ⁱ Harms, L (2006), *Anders onderweg. De mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken*. Den Haag. Sociaal en Cultureel Planbureau/Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- ⁱⁱ Gezondheidsraad (2003). *Overgewicht en obesitas*. Advies aan de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Den Haag. Gezondheidsraad.
- ⁱⁱⁱ O+S (2004), *Amsterdam op de fiets!* Amsterdam: Gemeente Amsterdam, Dienst Onderzoek en Statistiek.
- ^{iv} Rietveld en Daniel (2004). *Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?* Amsterdam. Vrije Universiteit.
- ^v CROW (1994), *Tekenen voor de Fiets. Ontwerpwijzer voor Fietsvriendelijke Infrastructuur*. Ede. CROW
- ^{vi} Van Boggelen (2000). *Goed gemeentelijk beleid doet fietsgebruik fors groeien*. Artikel in de *Ketting*, kaderblad van de Fietsersbond. Utrecht. Fietsersbond .
- ^{vii} Van Boggelen (2005), *Kansen voor de fiets in stedelijke agglomeraties in Noord-Brabant*. Deventer. Goudappel Coffeng.