

Allochtonen onderweg, december 2009

Samenvatting

Nederland is een fietsland bij uitstek. Al decennia lang ligt het fietsgebruik in Nederland rond een constante waarde van zo'n 0,8 verplaatsingen per persoon per dag. Hiermee is het fietsaandeel 26% en dat betekent dat de fiets de tweede plek inneemt na de auto als meest gebruikte vervoermiddel. Echter blijkt het fietsgebruik binnen Nederland grote verschillen te kennen. Zo ligt het fietsaandeel in Amsterdam op 31% en in Den Haag op 22%.

Uit verschillende regressiemodellen, die het verschil in fietsgebruik tussen gemeenten verklaren, blijkt dat het aandeel allochtonen in een gemeente het fietsgebruik negatief beïnvloed. Allochtonen blijken daarnaast vaak in de grootste steden van Nederland te wonen waar de stedelijke dichtheid hoog is. Juist de stedelijke dichtheid blijkt een andere factor te zijn die het fietsgebruik in een gemeente negatief beïnvloed.

De drie grootste steden van Nederland willen het fietsgebruik verhogen. Ze willen dit doen door het fietsklimaat te verbeteren en door gedragsbeïnvloeding bij bepaalde doelgroepen. Het fietsbeleidsplan van Den Haag noemt daarvoor onder andere de doelgroep allochtonen, omdat zij nog weinig fietsen. Hier valt veel winst te behalen.

Omdat er weinig bekend is over waarom allochtonen tot op heden weinig fietsen, heeft dit onderzoek zich gefocust op de afwegingen waarom allochtonen weinig voor de fiets kiezen en hoe dit gedrag beïnvloed kan worden ten gunste van de fiets. Hiervoor is een onderzoek uitgevoerd in de twee Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk, waar 90% van de inwoners van allochtone afkomst is. Deze wijken liggen tevens dicht bij het centrum van Den Haag en er is fietsinfrastructuur aanwezig, zodat voor korte verplaatsingen de fiets een alternatief is.

Het doel van het onderzoek is dan ook:

Inzicht verkrijgen in het afwegingsproces van allochtone inwoners van de twee Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk bij hun vervoerwijzekeuze binnen de stad, zodat er gerichte voorstellen gedaan kunnen worden om het fietsgebruik onder deze groep te verhogen.

Met dit onderzoek kan de gemeente Den Haag gericht aan de slag gaan om het fietsgebruik onder allochtonen te stimuleren. Daarnaast biedt het bruikbare informatie voor andere steden in Nederland. Zeker als men weet dat het aantal allochtonen, als gevolg van vergrijzing en een positief migratiesaldo verder zal stijgen. Hierdoor zal het mobiliteitsgedrag van allochtonen een grotere stempel drukken op het toekomstige vervoersysteem in Nederland.

Vervoerwijzekeuze

Voordat wordt ingegaan op hoe de vervoerwijzekeuze van allochtonen tot stand komt en hoe die keuze beïnvloed kan worden, wordt ingegaan op hoe mensen überhaupt tot een vervoerwijzekeuze komen. Er zijn twee perspectieven die het afwegingsproces voor de vervoerwijzekeuze in beeld brengen. Dit zijn het economische en het psychologische perspectief.

Economisch perspectief

Bij het economische perspectief wordt uitgegaan van de alwetende rationeel handelende reiziger. Deze reiziger maakt een bewuste, doordachte keuze voor zijn vervoerwijze door gewichten toe te kennen aan factoren die vallen onder de elementen 'persoonlijke kenmerken' (zoals inkomen en tijdsbesteding) en 'aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem' (zoals beschikbaarheid vervoermiddel, reiskosten en reistijd). Er ontstaat zo een set van vervoerwijzen die in aanmerking komen voor een verplaatsing. De reiziger kiest de vervoerwijze die zijn nut maximaliseert en binnen zijn budgetten van geld en tijd past.

De vervoerwijzekeuze van een reiziger kan wijzigen als er veranderingen optreden in onder andere reiskosten en reistijd van de beschikbare vervoerwijzen. Door middel van elasticiteiten is te bepalen in hoeverre een reiziger zijn gedrag verandert ten gevolge van zo'n verandering.

Psychologisch perspectief

Het psychologische perspectief richt zich meer op 'attitudes', 'sociale norm' en 'gewoontegedrag' bij de vervoerwijzekeuze en houdt daarbij rekening met cognitieve dissonantie en cognitieve beperkingen van de reiziger. Daarbij spelen ook 'persoonlijke kenmerken' en de 'aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem' een rol.

Een attitude is de houding van iets of iemand. Deze attitude is positief dan wel negatief ten aanzien van een vervoerwijze. Het ligt voor de hand dat een reiziger zich zal gedragen naar zijn attitude. Echter heeft de reiziger meerdere attitudes en zullen naast de eigen attitude de attitudes van anderen een rol spelen, ofwel de sociale norm. Als deze sociale norm niet in lijn is met de eigen attitude of wanneer een reiziger verschillende attitudes heeft, is er sprake van cognitieve dissonantie. Cognitieve dissonantie treedt ook op wanneer het gedrag afwijkt van de attitude.

Cognitieve dissonantie leidt tot een strijdig gevoel bij de reiziger dat als onprettig ervaren wordt. Een individu zal streven om cognitieve dissonantie te reduceren door zijn gedrag aan te passen of zijn attitude te veranderen.

Als er een keuze voor een vervoerwijze is gemaakt, is het aannemelijk dat niet elke keer alle mogelijke alternatieven opnieuw tegen elkaar worden afgewogen. Dit zou namelijk teveel tijd en energie kosten. Daarnaast is het vanwege cognitieve beperkingen ook ondoenlijk om een allesomvattende afweging te maken voor de vervoerwijzekeuze. Om die redenen wordt er een automatisch gewoontegedrag ontwikkeld dat gebaseerd is op ervaringen en observaties die tevredenstellen. Bij gewoontegedrag ligt dus wel een afweging ten grondslag aan de vervoerwijzekeuze, maar er wordt niet telkens opnieuw een afweging gemaakt.

Voor- en nadelen perspectieven

Het grootste voordeel van de economische aanpak is de kwantitatieve aard ervan. Hierdoor is het mogelijk om effecten van maatregelen door te rekenen op de vervoerwijzekeuze. Zo kan het effect van hogere parkeerkosten berekend worden voor het fietsgebruik.

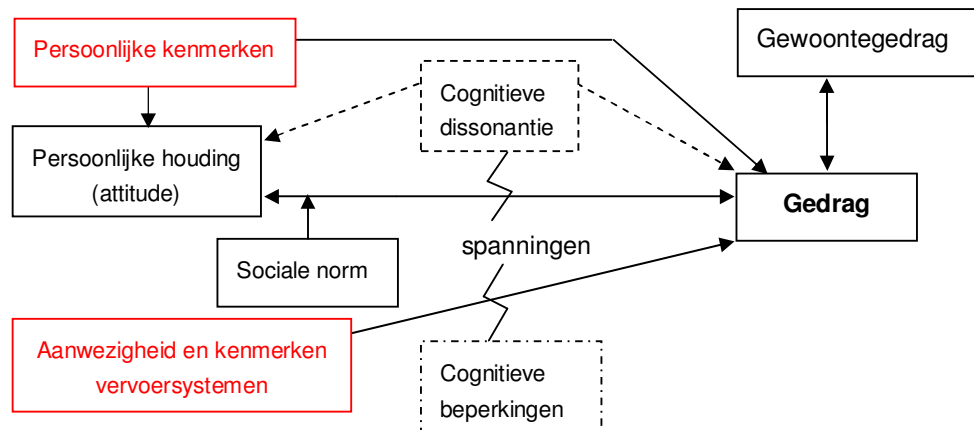
Bij de economische aanpak wordt ervan uitgegaan dat de reiziger volledig geïnformeerd is en puur onafhankelijk op basis van rationele afwegingen tot een keuze komt, waarbij zijn eigen nut wordt gemaximaliseerd. Vanwege cognitieve beperkingen is het voor een reiziger alleen ondoenlijk om perfect geïnformeerd te zijn over alle eigenschappen van alle mogelijke vervoerwijzen die beschikbaar zijn voor een verplaatsing.

Naast deze beperkingen zijn de meeste reizigers ook niet gemotiveerd om een allesomvattende afweging te maken. Om mentale druk te reduceren, ontwikkelt men op basis van voorgaande ervaringen en observaties gewoonten. Dit is dus niet vanzelfsprekend de optimale keuze voor de reiziger. Het gewoontegedrag valt samen met de cognitieve beperkingen dan ook geheel buiten het economische perspectief. En ook de invloed van de sociale norm wordt bij de economische aanpak teniet gedaan bij de vervoerwijzekeuze.

Deze elementen zitten overigens wel in de psychologische benadering. Zo richt het psychologische perspectief zich meer op de subjectieve aard van de afweging dan op de objectieve uitgangspunten. Het grote nadeel van deze aanpak is echter dat er niet een eenduidig gegeneraliseerde strategie is voor de vervoerwijzekeuze die leidt tot een aggregereerbare beslistmethode. Het gevolg is dat psychologische modellen vaak beperkt blijven tot individueel keuzegedrag of gericht zijn op bepaalde groepen. Hierdoor kan met de psychologische aanpak minder gemakkelijk gedrag worden gemeten, voorspeld en afgeleid dan bij de economische aanpak.

De conclusie is dan ook dat de focus bij het economische perspectief meer ligt op het kunnen voorspellen en minder op het verklaren vanuit psychologische zin. Het economische perspectief probeert het gedrag te verklaren op basis van resultaten, terwijl het psychologische perspectief gedrag probeert te verklaren door in te gaan op oorzaken. Hierin is overlap tussen de elementen, maar zijn er ook duidelijke verschillen waar te nemen.

Figuur 1 toont een schematische weergave van hoe beide perspectieven een rol spelen in de keuze voor een vervoerwijze. Daarbij is de overlap tussen de elementen goed te zien. Zo zijn de rood omkaderde elementen de twee elementen die bij het economische perspectief worden gehanteerd. Het psychologische perspectief legt bij deze twee elementen minder de nadruk op de objectieve uitgangspunten maar meer op de subjectieve kenmerken. Daarnaast wordt er gericht op attitudes, sociale norm en gewoontegedrag, waarbij cognitieve dissonantie en cognitieve beperkingen worden meegenomen.



Figuur 1 Schematische weergave van de vervoerwijzekeuze vanuit psychologisch en economisch perspectief

Mobiliteitsgedrag alloctonen

Nederlanders van Turkse, Marokkaanse en Surinaamse afkomst blijken uit menig onderzoek minder vaak onderweg te zijn met de fiets dan autochtone Nederlanders. Redenen voor het lagere fietsgebruik onder deze groepen worden vooral gezocht in economische, ruimtelijke, sociale en culturele factoren.

Onderzoeken mobiliteitsgedrag

Uit het grootschalig kwantitatief onderzoek van het SCP blijkt dat allochtonen over het algemeen minder vaak onderweg zijn en minder grote afstanden afleggen dan autochtonen. Als ze zich verplaatsen, maken ze over het algemeen minder vaak gebruik van de auto en de fiets en doen vaker hun verplaatsing te voet of met het OV.

Het verschil in het mobiliteitsgedrag tussen allochtonen en autochtonen blijkt voor een gedeelte verklaarbaar doordat de leefsituatie van een groot deel van de allochtonen een achterstandspositie inneemt ten opzichte van autochtone Nederlanders. Door deze geringe verklaring concludeert het SCP dat een verbetering van de leefsituatie van allochtonen naar verwachting nauwelijks zal leiden tot meer fietsgebruik.

Met de SCP-data heeft het Fietsberaad een nadere analyse gedaan naar de beïnvloedbaarheid van het fietsgebruik onder allochtonen. Hieruit blijkt dat allochtonen net als autochtonen gevoelig zijn voor de kwaliteit van de fietsinfrastructuur en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van andere vervoermiddelen. Desondanks blijft het fietsgebruik onder alle omstandigheden achter bij dat van autochtonen.

Aanvullende kwalitatieve onderzoeken van Bureau Veldkamp, KIM en Verbeek hebben nader geïnterviewd welke sociaal-culturele kenmerken van invloed zijn op het fietsgebruik. Hieruit komt naar voren dat het imago van de fiets onder allochtone Nederlanders van huis uit negatief is (poor mans vehicle), het niet voor iedereen vanzelfsprekend is dat zowel mannen als vrouwen fietsen en dat fietsen als onveilig wordt ervaren.

Ook het weer in Nederland wordt niet als ideaal beschouwd om te fietsen en bovendien worden fietsen in grote steden snel gestolen of vernield. Wel wordt de fiets gezien als snel, gemakkelijk, gezond, goedkoop en flexibel.

Mobiliteitsgedrag allochtonen versus perspectieven

Als het economische en psychologische perspectief voor de vervoerwijzekeuze worden vergeleken met de uitgevoerde onderzoeken naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen dan valt op dat de onderzoeken zich op verschillende elementen uit het theoretische model hebben gefocust.

De kwantitatieve onderzoeken van het SCP en het Fietsberaad hebben zich gericht op de elementen 'persoonlijke kenmerken', 'aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem' en deels op de 'persoonlijke houding', om het gedrag te kunnen verklaren. De kwalitatieve onderzoeken van Verbeek, Bureau Veldkamp en het KIM hebben zich geconcentreerd op de elementen persoonlijke houding, sociale norm en een beetje op het element persoonlijke kenmerk.

Beide onderzoeken hebben veel informatie en inzichten gegeven in het mobiliteitsgedrag van allochtone Nederlanders. Echter is door het inventariserende karakter van de kwalitatieve onderzoeken vooral naar voren gekomen welke redenen mogelijk een rol spelen bij de vervoerwijzekeuze. Hierdoor is het echter niet mogelijk om na te gaan in hoeverre de factoren echt een rol spelen om van het fietsen af te zien. De onderzoeken hebben namelijk gelet op het bestaan van bepaalde uitspraken en niet op de frequentie ervan. Het is dus niet duidelijk of ze een rol spelen en in hoe belangrijk ze zijn in de vervoerwijzekeuze.

Het voorliggende onderzoek focust zich op deze leemte. Er is gericht op de elementen 'persoonlijke houding', 'sociale norm' en 'persoonlijke kenmerk' om de vervoerwijzekeuze van allochtonen te verklaren, waarbij specifiek gericht wordt op de fiets. Dit onderzoek kan worden gezien als

vervolgonderzoek van de inventariserende, kwalitatieve onderzoeken dat handvatten biedt voor de gemeente Den Haag om het fietsgebruik onder allochtone Nederlanders te stimuleren.

Onderzoeksresultaten Den Haag

Uit onderzoek naar de vervoerwijzekeuze in de Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk blijkt dat een grote meerderheid van de inwoners beschikt over de fietsvaardigheid en bijna de helft ook een fiets bezit.

Uitsplitsing naar etniciteit laat zien dat autochtonen vaker kunnen fietsen, vaker een fiets bezitten en ook vaker gebruikmaken van de fiets dan allochtonen in de twee Haagse wijken. Daarbij zijn de verschillen in fietsbezit significant van autochtonen ten opzichte van Turken, Marokkanen en Surinamers en ook het gebruik verschilt significant ten opzichte van Turken en Marokkanen.

Daar staat tegenover dat allochtonen significant vaker gebruikmaken van de bus/tram. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat Turken, Marokkanen en de groep overig allochtonen vaker aangeven te reizen voor het motief school/opleiding. Hierdoor hebben ze waarschijnlijk ook vaker een OV-studentenjaarkaart dan autochtonen, zodat het verschil in OV-gebruik wellicht door de OV-studentenjaarkaart te verklaren is. Voor het autogebruik zijn er weinig verschillen. Zo maken alleen autochtonen en Turken significant vaker gebruik van de auto dan Surinamers.

Redenen gebruik vervoerwijzen

De twee belangrijkste redenen om met de fiets te gaan, is voor alle inwoners:

- o 'fietsen is gezond';
- o 'fietsen is snel (weinig oponthoud)'.

De belangrijkste redenen om met de bus/tram te gaan zijn:

- o 'met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer';
- o 'dit vervoermiddel is snel (weinig oponthoud)'.

De belangrijkste redenen om met de auto te gaan zijn:

- o 'met de auto kan ik veel bagage meenemen';
- o 'dit vervoermiddel is comfortabel'.

Onbelangrijk om voor de auto of de bus/tram te kiezen zijn:

- o 'mijn gezondheid laat het niet toe om op een andere manier te reizen';
- o 'dit vervoermiddel heeft status (uitstraling)'.

Redenen om dus voor een bepaalde vervoerwijze te kiezen hebben vooral praktische gronden, zoals snelheid, bagageruimte en comfort. Daarnaast is het gevoel van veiligheid in het verkeer en gezondheid belangrijk. Het imago en de status blijken uit het onderzoek geen belangrijke reden te zijn om voor een vervoerwijze te kiezen. Vooral dit laatste is afwijkend ten opzichte van eerdere uitgevoerde kwalitatieve onderzoeken.

Reden niet-fietsgebruik

Aan de inwoners die weinig fietsen en wel kunnen fietsen is gevraagd naar de belangrijkste redenen om van de fiets af te zien. De twee belangrijkste redenen om niet te gaan fietsen zijn voor deze inwoners:

- o 'het is vaak slecht weer (regen/wind/kou)';
- o 'op de fiets voel ik me onveilig in het verkeer'.

Verkeersonveiligheid

Het gevoel van verkeersonveiligheid kan twee oorzaken hebben. Zo kan de beperkte fietsvaardigheid ervoor zorgen dat men niet altijd met vertrouwen op de fiets zit of kunnen de fietsvoorzieningen te wensen overlaten, zodat men zich daarom onveilig voelt.

Vertrouwen met fietsen

Uit het onderzoek blijkt dat de meeste inwoners van beide wijken, zowel allochtonen als autochtonen, beschikken over de fietsvaardigheid. Echter zegt dit weinig over het vertrouwen waarmee men op de fiets zit. Zo gaven verschillende respondenten mondeling aan dat men al lange tijd niet meer heeft gefietst en ze niet zeker weten of ze nog goed kunnen fietsen.

Voorgaande kwalitatieve onderzoeken wijzen erop dat het nog wel eens schort aan het vertrouwen waarmee allochtonen op de fiets zitten. Het kan dus zijn dat sommige allochtonen minder fietsen, omdat ze angstig zijn op de fiets. Dit kan echter niet eenduidig uit dit onderzoek worden afgeleid.

Fietsvoorzieningen

Uit het onderzoek komt wel duidelijk naar voren dat de fietsvoorzieningen te wensen overlaten. Zo vindt een meerderheid van de respondenten dat er onvoldoende fietsenstallingen in de wijk zijn. Verder blijkt dat de eigen plek voor de fiets in het straatbeeld nog wel eens ontbreekt, waardoor de fietser de infrastructuur moet delen met andere weggebruikers, zoals de auto en de bus/tram. Dit kan leiden tot een onveilig gevoel voor fietsers, waardoor verschillende inwoners besluiten om niet te fietsen.

Gewoontegedrag

Als dit onveilige gevoel onder ouders speelt, zullen zij ook hun kinderen niet laten fietsen. Dit was de constatering van eerdere kwalitatieve onderzoeken waaruit bleek dat kinderen niet fietsen omdat hun ouders fietsen onveilig vinden. Doordat ook in de directe omgeving weinig wordt gefietst, ontbreekt de voorbeeldfunctie voor kinderen en wordt fietsen niet als vanzelfsprekend ervaren. Het gevolg is dat kinderen gewoontegedrag ontwikkelen waarbij op een andere manier verplaatst wordt dan per fiets.

Dit onderzoek in Den Haag heeft zich niet gericht op kinderen. Het is daarom niet mogelijk om te zeggen of allochtone kinderen minder fietsen en vaker te voet of zich per bus/tram verplaatsen dan autochtone kinderen. Wel blijkt uit het onderzoek dat autochtonen überhaupt significant vaker fietsen dan Turken en Marokkanen en dat de tweede generatie allochtonen significant vaker een abonnement voor de bus/tram heeft dan de eerste generatie. Daarbij moet worden opgemerkt dat de tweede generatie vaker aangeeft te reizen voor het motief school/opleiding, zodat het kan zijn dat ze vaker een OV-studentenkaart bezitten.

Andere redenen

Naast het gevoel van onveiligheid op de fiets, zijn er op twee redenen aanzienlijke verschillen tussen autochtonen en allochtonen waarom men niet gaat fietsen. Zo gaven Turken, Marokkanen en Surinamers aan de redenen gemak ('met de bus/tram kom je overal in Den Haag') en de bus/tram als ontmoetingsplek significant belangrijker te vinden dan autochtonen om voor de bus/tram te kiezen in plaats van voor de fiets.

Ondanks dat er geen meerderheid van de allochtonen het met deze stellingen eens is, kunnen de stellingen voor een gedeelte van de allochtonen wel doorslaggevend zijn om niet te gaan fietsen. Deze twee redenen kunnen daarmee het ontwikkelde gedrag om met de bus/tram te verplaatsen versterken.

Samen reizen

Eerdere kwalitatieve onderzoeken naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen wijzen erop dat allochtonen vaker samen reizen per auto en het als verplichting zien om iemand mee te nemen als men een auto bezit. Ook uit het onderzoek van de gemeente Den Haag naar het mobiliteitsgedrag van de Hagenaar blijkt dat inwoners van de gebieden waar de twee Haagse wijken onder vallen vaker met meerdere personen in een auto zitten. Het is dus aannemelijk dat onder allochtonen het sociale aspect een grotere rol speelt bij de vervoerwijzekeuze dan onder autochtonen.

Status

De vaak aangedragen reden dat allochtonen niet fietsen omdat de fiets als '*poor mans vehicle*' wordt gezien, blijkt nauwelijks een rol te spelen. Een ruime meerderheid van de inwoners van de wijken, of ze nu Turks, Marokkaans of Surinaams zijn, vindt dat succesvolle mensen prima met de fiets kunnen reizen. Dat het lage fietsgebruik onder allochtonen te verklaren zou zijn door het veronderstelde slechte imago van de fiets blijkt dus niet het geval.

Tevens blijkt ook dat de veronderstelling dat fietsen een minder gepast vervoermiddel is voor vrouwen/meisjes nauwelijks onder de inwoners van de Haagse wijken leeft.

Aanbevelingen

Wanneer deze onderzoeksresultaten uit de twee Haagse wijken worden gezet naast het theoretisch kader dan spelen vooral de drie elementen 'aanwezigheid en kenmerken vervoersysteem', 'persoonlijke houding' en 'sociale norm' een rol in de vervoerwijzekeuze. Daarbij speelt bij het eerste element vooral het gemak van het uitgebreide bus-/tramnetwerk en het ontbreken van fietsvoorzieningen een rol om niet met de fiets te reizen. Bij de laatste twee elementen staat meer de sociale context centraal. Hierbij speelt de invloed van de omgeving, samen reizen en de voorbeeldfunctie een rol.

Maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren onder allochtonen in de twee Haagse wijken dienen zich daarom te focussen op twee belangrijke pijlers die te herleiden zijn tot deze drie elementen. Daarbij dienen de maatregelen gericht te zijn op het doorbreken van gewoontegedrag en het voorkomen dat überhaupt gewoontegedrag wordt ontwikkeld waarbij de fiets niet als optie wordt meegenomen in de keuze.

De eerste pijler heeft betrekking op de fietsvoorzieningen in de Haagse wijken. Deze laten nu te wensen over, waardoor het onveilige gevoel op de fiets in het verkeer ingegeven kan worden. Het consistent doorvoeren van een eigen veilige plek voor de fiets in het straatbeeld is daarom belangrijk om het fietsgebruik te stimuleren.

De tweede pijler houdt in dat inwoners actief in aanraking moeten komen met de fiets, zodat ervaring met en kennis wordt opgedaan over fietsen. Bij het stimuleren van het fietsgebruik is het daarvoor belangrijk dat de inwoners willen en ook kunnen fietsen. Om dit 'willen' en 'kunnen' te ondersteunen moeten inwoners ook begrijpen waarom fietsen aantrekkelijk voor hen is. Hiervoor dienen in de wijken fietscampagnes te worden opgestart die zich richten op kennis verwerven (zodat men wil fietsen) en op het aanbieden van fietslessen (zodat men kan fietsen).

Daarbij is het aan te raden om de campagnes in te steken op gezondheid en niet op het 'allochtoon-zijn', zodat het gezondheidsprobleem in de wijk wordt aangepakt (mensen zijn vaker ziek en overlijden eerder dan in andere Haagse wijken). Op deze manier worden de inwoners namelijk benaderd op hun eigen belangen en wensen en niet op het 'allochtoon-zijn'. Dit zal hun meer aanspreken.