



2023
Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Multiculturele diversiteit in mobiliteit

Over het reisgedrag van migranten en de kinderen
van migranten

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Anne Durand, Bingyuan (Amelia) Huang, Toon Zijlstra, María Alonso González

Samenvatting

Mensen met een migratieachtergrond (migranten en kinderen van migranten) zijn minder mobiel dan mensen zonder migratieachtergrond. Tegelijkertijd geldt dat de woon-werkafstand en reistijd voor migranten en de kinderen van migranten langer is dan die voor andere werkenden. Migranten en de kinderen van migranten zitten duidelijk minder vaak op de fiets, maar gebruiken vaker het openbaar vervoer en lopen vaker. De verschillen tussen groepen migranten zijn groot, zodat we niet kunnen spreken van het reisgedrag van 'de migrant'.

In Nederland wonen momenteel 4,5 miljoen mensen met een migratieachtergrond. Het aandeel van mensen met een migratieachtergrond neemt naar verwachting toe de komende jaren. Met name de eerste generatie Nederlanders zijn minder mobiel, bezitten minder vaak een rijbewijs en maken minder frequent gebruik van de fiets dan mensen zonder migratieachtergrond. De verschillen tussen groepen zijn daarbij soms aanzienlijk. Bij de tweede generatie Nederlanders, de kinderen van migranten, zijn die verschillen minder groot: veel aspecten van hun reisgedrag liggen dichterbij het reisgedrag van mensen zonder migratieachtergrond. Dit onderzoek bevestigt dat het reisgedrag van migranten en van kinderen van migranten relevant is voor het beleid. Het mobiliteitsbeeld in Nederland verandert immers doordat de samenstelling van de bevolking verandert.





Inhoud

1 Inleiding

2 Minder mobiel

3 Langer onderweg naar het werk

4 Minder fiets, meer openbaar vervoer

5 Minder toegang tot de auto

6 Overkoepelende inzichten



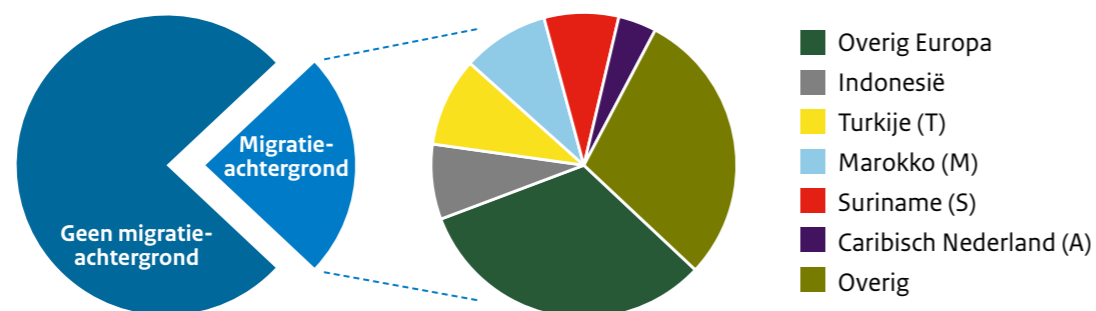
Inleiding

Vertrekpunt

Ongeveer 1 op de 4 Nederlanders heeft een migratieachtergrond. Er zijn in 2021 2,5 miljoen migranten, en 2 miljoen kinderen van migranten. De ruim 4,5 miljoen mensen met een migratieachtergrond wonen geografisch sterk ongelijk verdeeld over Nederland. Zij concentreren zich sterk in de grote steden, en wonen minder vaak in rurale gebieden. Circa 50% van de TMSA-groepen (voor uitleg zie 'Begrippen' hierna) woont in de 10 grootste steden van het land, versus 16% van de mensen zonder migratieachtergrond.

De verwachting is dat het aandeel van mensen met een migratieachtergrond in Nederland de komende jaren verder toeneemt. Dit heeft consequenties voor het mobiliteitsbeeld, zoals we met deze studie aantonen.

Migratieachtergronden in Nederland



Begrippen

- **Eerste generatie of migrant:** Geboren buiten Nederland.
- **Tweede generatie of kind van migrant:** Geboren in Nederland, maar (één van) beide ouders geboren buiten Nederland.
- Migratieachtergrond: Eerste of tweede generatie.
- Westers¹: Persoon met als migratieachtergrond een van de landen in Europa (exclusief Turkije), Noord-Amerika, Oceanië, Indonesië of Japan.
- Niet-westers: Alle herkomst van buiten de westerse landen.
- TMSA: Groepen met herkomst uit Turkije (T), Marokko (M), Suriname (S) of Nederlandse Cariben (A).
- Overig niet-westers: niet-westers exclusief TMSA.

De citaten in deze brochure zijn van mensen met een migratieachtergrond.

¹ De termen westers en niet-westers worden steeds minder gebruikt. In de gegevens die wij voor dit onderzoek gebruikten, wordt dit onderscheid nog wel gemaakt en daar zijn we bij het kwantitatieve deel van het onderzoek van afhankelijk.



2 Minder mobiel

Migranten minder mobiel

Veel mensen met een migratieachtergrond zijn minder mobiel dan mensen zonder migratieachtergrond. Een verminderde mobiliteit uit zich bijvoorbeeld in het minder naar buiten gaan voor een ommetje of verplaatsing. En als mensen met een migratieachtergrond wel de deur uit gaan, maken ze minder verplaatsingen en leggen ze in totaal minder afstand af dan mensen zonder migratieachtergrond.

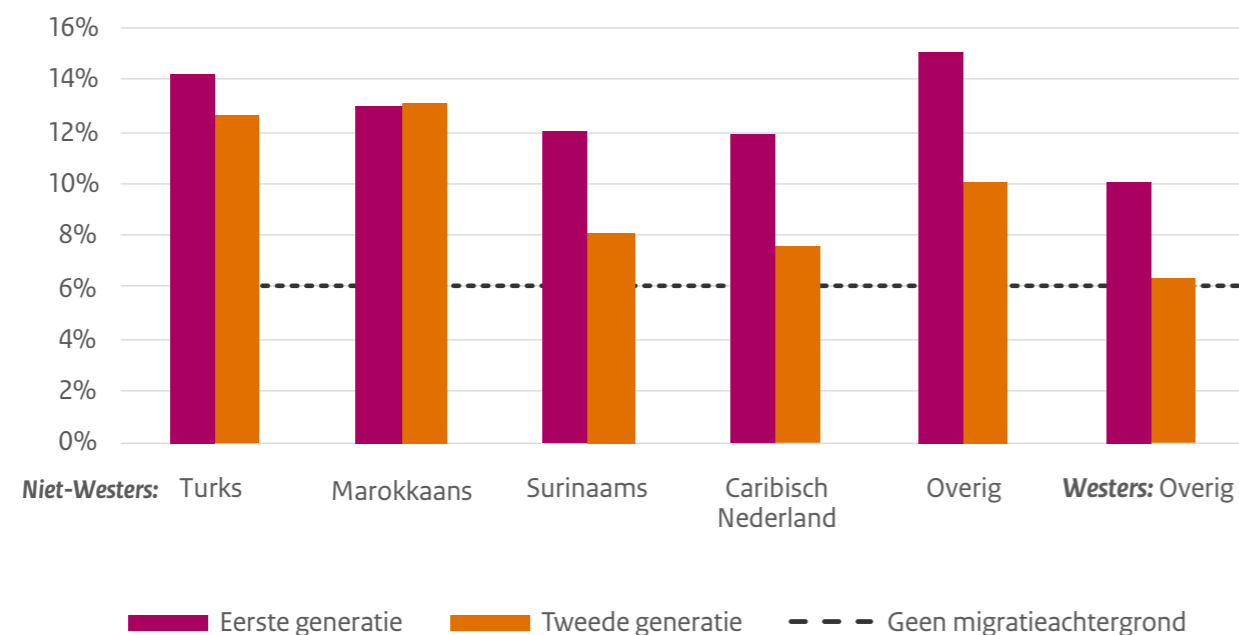
Deze conclusies gaan vooral op voor de eerste generatie. Zij zijn minder mobiel dan mensen van de tweede generatie of mensen zonder migratieachtergrond. De groepen Turkse en Marokkaanse Nederlanders vallen hierbij op omdat zowel mensen van de eerste als mensen van de tweede generatie aanzienlijk vaker op een willekeurige dag niet buiten komen, ten opzichte van andere groepen. Mensen zonder migratieachtergrond en mensen met een westerse migratieachtergrond komen relatief veel uit huis. Surinaamse en Caribische Nederlanders zitten tussen beide groepen in.

Ter illustratie: op een willekeurige dag zal 6% van de doorsneepersonen zonder migratieachtergrond geen verplaatsingen buitenshuis maken. Onder Turkse migranten met dezelfde kenmerken, is de groep die thuisblijft 2 maal zo groot, namelijk ruim 14%. En als een Turkse migrant wel het huis uitgaat, maakt hij of zij vervolgens gemiddeld 20% minder verplaatsingen dan een vergelijkbare niet-migrant.

Bij deze analyses corrigeren we al voor andere factoren die effect hebben op de mobiliteit van mensen, om de vergelijking eerlijker te maken. Het gaat dan om verschillen in de woonomgeving, zoals stedelijkheid en de beschikbaarheid van openbare ruimte, verschillen in situatie, zoals dag van de week of maand van het jaar, en verschillen tussen personen, zoals leeftijd, gevolgde opleiding en inkomen.



Thuisblijven op een willekeurige dag



Verklaringen

Mogelijke verklaringen voor de verminderde mobiliteit van mensen met een migratieachtergrond zijn o.a. te vinden bij de overige inzichten bij deze studie, zoals uiteengezet in de volgende hoofdstukken. De [langere verplaatsingsduur in woon-werkverkeer](#) vermindert de mogelijkheid om andere activiteiten te ontplooiën. En de [afwezigheid van een rijbewijs sluit de auto](#) (als bestuurder) als mogelijkheid uit. Aanvullende verklaringen, die we in deze studie niet allen verder onderzocht hebben, zijn een kleiner sociale netwerk, een verminderde gezondheid en culturele verschillen. Ook sociale uitsluiting, discriminatie en armoede zijn mogelijk relevant bij het verklaren van de verschillen. Zo heeft de helft van alle armen in Nederland een migratieachtergrond².

“Lopen is het enige vervoersmiddel wat ik heb. Ik zou wel verder weg willen, bijvoorbeeld naar de stad. Maar dat is te ver lopen voor mij, dus ik beperk me tot mijn omgeving, een boodschapje of naar de moskee.”

Taalbarrières spelen ook een rol bij het feit dat mensen met een migratieachtergrond minder mobiel zijn. Met name onder de migranten kunnen taalbarrières het halen van een rijbewijs en het gebruik van het ov beperken.

“Er was in de jaren 90 voldoende werk in Aalsmeer in de bloemenindustrie, en ben ik vaak gevraagd om daar te gaan werken. Maar dat durfde ik niet aan, omdat ik dan met het ov moest gaan. Als je het Nederlands niet kunt lezen en niet kunt communiceren is dat echt een probleem. [...] Nu blijf ik eigenlijk in mijn eigen omgeving in Oost, en dan alleen met de bus. Ik ga niet verder weg, omdat ik Amsterdam niet ken en dan verdwaal omdat ik de borden niet kan lezen.”

² In alle analyses houden we rekening met de inkomen van mensen. Daarmee hebben we nog geen beeld van het vermogen, schulden en financiële verplichtingen.

3 Langer onderweg naar het werk

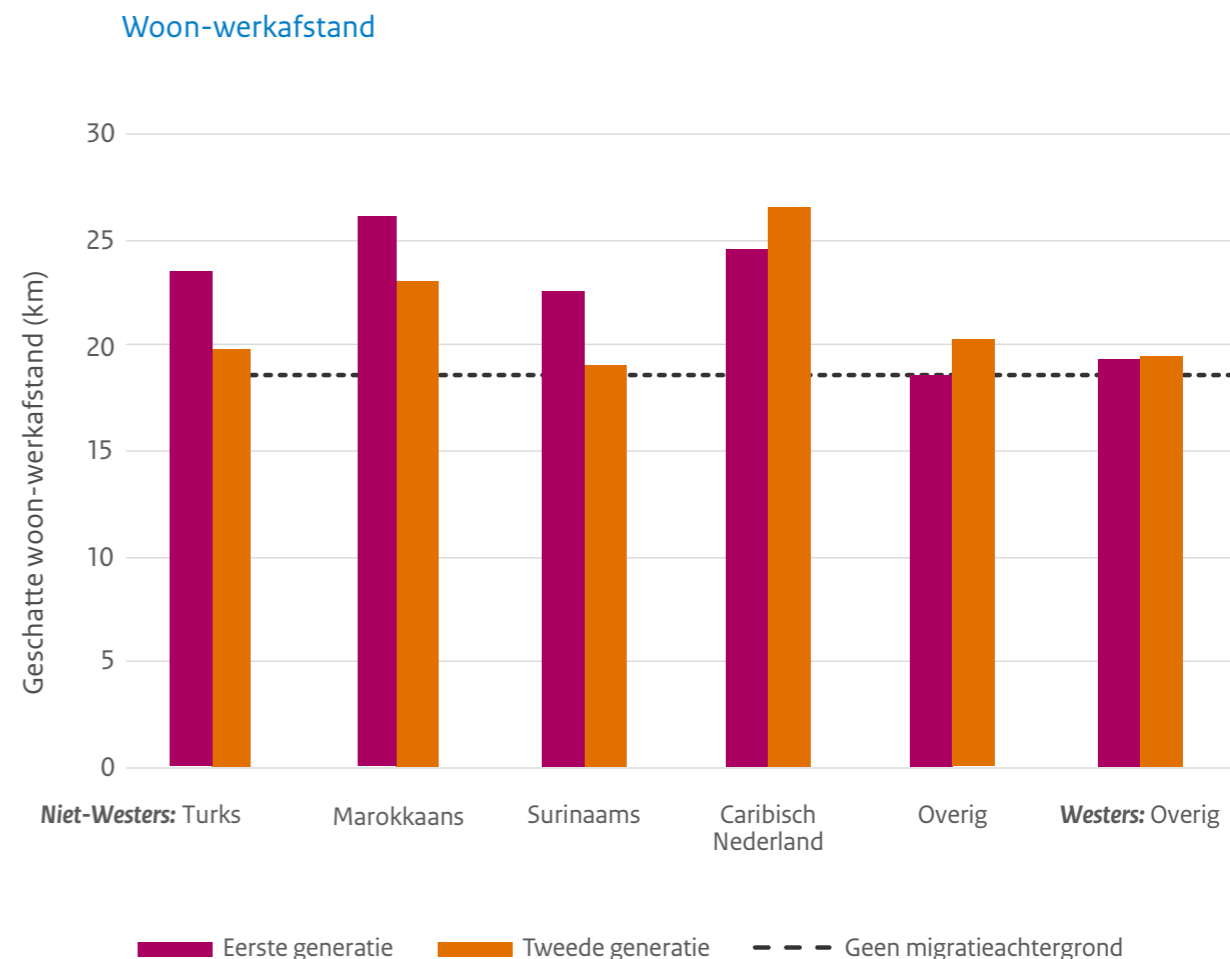
Relatief lange woon-werkafstanden

Veel groepen mensen met een migratieachtergrond leggen voor hun woon-werkverkeer relatief lange afstanden af. Het gaat hierbij om de verplaatsingsafstand, enkele reis, van woning naar werklocatie, zonder eventuele tussenstops.

Opnieuw zijn het de migranten – de mensen van de eerste generatie – voor wie dit het sterkst geldt. Meer specifiek gaat het om Caribische Nederlanders en om Marokkaanse Nederlanders van de eerste generatie. Tussen de overige niet westerse, de westerse en niet-migrantengroepen zijn de verschillen bescheiden.

Ter illustratie: voor doorsnee personen zonder migratieachtergrond zijn de woon-werkafstand gemiddeld 18,5 km en voor een eerste generatie Marokkaanse Nederlander met dezelfde kenmerken is dit gemiddeld 26,0 km.

Bij deze analyse controleren we voor bekende verklaringen voor de woon-werkafstand. In totaal gaat het om 16 verklaringen, zoals de woonomgeving (provincie, dichtheid, afstand tot stadscentrum), leeftijdsgroep, opleidingsniveau, inkomen, gezinssamenstelling en fulltime of parttime arbeidsparticipatie. We kijken hier alleen naar mensen die zich verplaatsen voor het woon-werkverkeer.





Ook langer onderweg

Niet alleen leggen mensen met een migratiegrond langere afstanden af, ook zijn zij langer onderweg tussen woning en werklocatie. Het gaat om reistijden die 2-22% langer zijn, afhankelijk van de subgroep. Ook daarbij controleren we voor bekende verklaringen.

Mogelijke aanvullende verklaringen hier zijn achtergestelde posities op de arbeids- en woningmarkt. Dat migranten een achtergestelde positie hebben, blijkt uit talrijke studies, maar of dit ook een deel van de verklaring is voor de langere woon-werkafstanden vergt nader onderzoek.

“ Ik ben bijna anderhalf uur onderweg met het openbaar vervoer. De reis met de auto is sneller, maar daarvoor krijg ik geen vergoeding.”

Minder mobiel en toch langer op weg?

De observatie van langere reisafstanden en reistijden in het woon-werkverkeer lijkt in tegenspraak met de voorgaande conclusie dat [veel groepen migranten minder mobiel zijn](#). Een deel van de verschillen hier is te verklaren uit het gegeven dat we enkel de woon-werkafstanden konden bepalen voor mensen die actief zijn op de arbeidsmarkt én die op de dag van het onderzoek naar het werk reisden.

Desondanks zijn er tekenen dat die specifieke groep ook minder mobiel is. Iedereen die van woning naar werk reist, komt natuurlijk het huis uit, maar daarnaast maken veel mensen met een migratieachtergrond op die werkdag minder andere verplaatsingen dan mensen zonder migratieachtergrond. De verschillen zijn wel kleiner dan bij de analyse over de volledige steekproef.

Ook langer onderweg voor andere reismotieven

Niet alleen zijn voor mensen met een migratieachtergrond de reistijden in het woon-werkverkeer relatief lang, dat geldt ook voor hun reistijden voor de verplaatsingsmotieven boodschappen en vrijetijdsreizen. [Dit heeft mogelijk te maken met de vervoerwijze](#).

4 Minder fiets, meer openbaar vervoer



Veel minder op de fiets

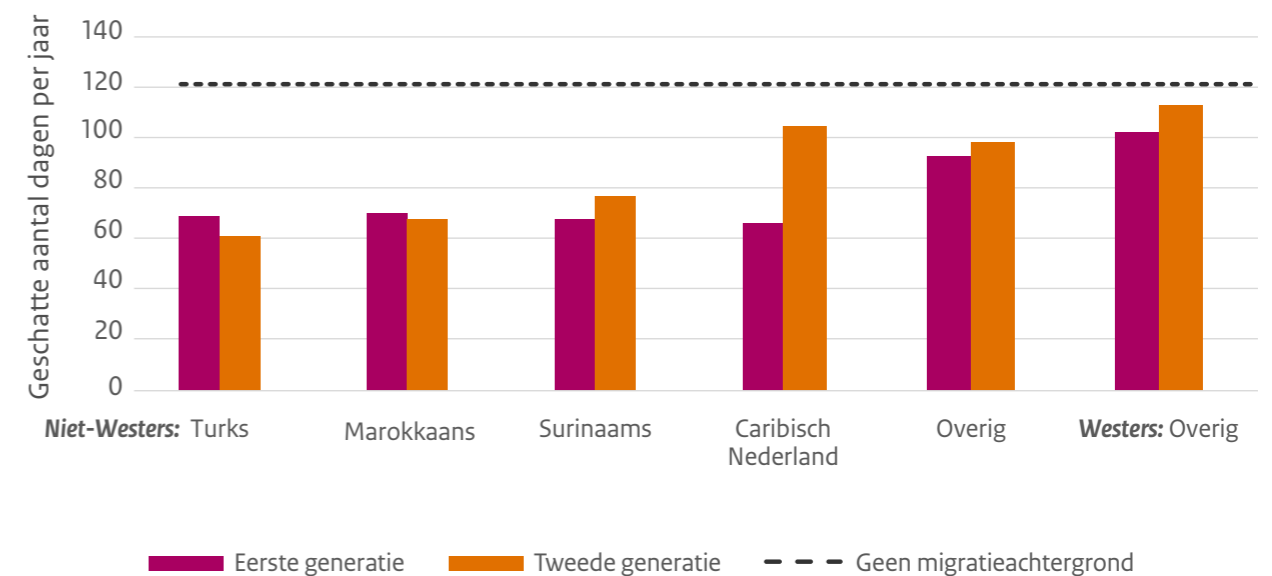
Mensen met een migratieachtergrond fietsen minder vaak dan mensen zonder migratieachtergrond. Het gaat hier om de regelmaat waarmee mensen op de fiets stappen, zoals zij zelf opgeven.

Ook hier valt de eerste generatie op, al is het verschil met de tweede generatie niet bijzonder groot of voor sommige groepen niet bestaand. Beide generaties fietsen beduidend minder vaak dan mensen zonder migratieachtergrond. Voor de Turkse en Marokkaanse Nederlanders kan het verschil met de mensen zonder migratieachtergrond oplopen tot een factor 2. Het verschil met de mensen zonder migratieachtergrond is het kleinst voor degenen met een westerse migratieachtergrond.

Ter illustratie: een fictief persoon zonder migratieachtergrond stapt, bijvoorbeeld, 200 dagen per jaar op de fiets, en een Turkse migrant of een kind van een Turkse migrant met dezelfde overige kenmerken doet dat naar schatting respectievelijk 144 en 132 dagen per jaar.

“ Alle witte Nederlanders gingen op de fiets naar school, en ik ging met de bus. Ik snap niet waarom ik niet met de fiets ben gegaan, was goedkoper geweest, maar dat was mijn cultuur. Ik denk dat het komt omdat het in Curaçao niet mogelijk was om met de bus te gaan, en hier wel, dus maak je er gebruik van.”

Fietsgebruik



De fiets is bijzaak

Mensen met een migratieachtergrond lijken geen uitgesproken weerstand te hebben tegen de fiets. Bij de focusgroepen in ons onderzoek leek er zelfs een consensus te bestaan tussen de migranten en de volwassen kinderen van migranten over het belang van een fiets en het fietsen in Nederland. Enerzijds vanwege de praktische kanten in een fietsland als Nederland, anderzijds vanwege de symbolische waarde: de fiets als onderdeel van de Nederlandse cultuur.

“Fietsen moet je gewoon meekrijgen, net zoals zwemmen. Stel dat je geen auto hebt of je hebt de mogelijkheid niet om die te financieren dan heb je altijd de fiets.”

Mensen met een migratieachtergrond zien de fiets minder snel als dagelijks hulpmiddel, maar eerder als een interessante terugvaloptie. Zij maken ook een duidelijke koppeling met de levensfase: voor een kind is het een handige en leuke manier van verplaatsen, maar in het volwassen leven geven zij de voorkeur aan andere verplaatsingswijzen.

“Als kind hoort fietsen er echt bij, maar het is niet iets wat je blijft doen als je volwassen wordt.”

Tussen Turkse en Marokkaanse Nederlanders van de eerste en de tweede generatie is er geen verschil waarneembaar in het fietsgebruik. De gebruiksfrequentie is in beide groepen relatief laag. Kinderen van Caribisch Nederlandse migranten fietsen echter vaker dan hun ouders.

Waarom minder op de fiets?

Mensen met een migratieachtergrond lijken gevoeliger te zijn voor een suboptimale fietsinfrastructuur, bijvoorbeeld wanneer fietspaden of oversteeekvoorzieningen ontbreken. Daarbij bestempelen zij situaties eerder als onveilig dan Nederlanders zonder migratieachtergrond. In hoeverre de ervaren onveiligheid in de directe woonomgeving objectief of subjectief is, hebben we niet verder onderzocht.

Verder zijn mensen met een migratieachtergrond relatief sterk gevoelig voor nadelige weersomstandigheden. Regen en wind zullen hen waarschijnlijk eerder tegenhouden om op de fiets te stappen dan mensen zonder migratieachtergrond.

“Je ziet wel het verschil, witte Nederlanders die met een kind door weer en wind fietsen. Ik zou dat nooit doen. [...] Nee, dat zouden wij nooit doen. Ik fietste met mooi weer, ik kan me niet heugen dat ik als kind met de herfst en winter heb gefietst.”

Fietsdiefstal lijkt op basis van ons onderzoek ook een factor van belang te zijn bij de relatief geringere fietsfrequentie van migranten. Met name in de grote steden is fietsdiefstal een veelvoorkomend vergrijp. Het wonen in bepaalde wijken binnen de stad, met slechte voorzieningen om de fiets te stallen en een matige sociale controle op die stallingslocaties, helpt daar niet bij.

“De fietsen zijn gewoon op straat. Dat zorgt ervoor dat ze worden gestolen, maar belangrijker is dat ze snel roesten en niet heel lang goed blijven. Ik had graag gehad dat ik mijn fiets in een box of zo zou kunnen zetten.”

“Mijn fiets was vier keer gestolen, dus nu ben ik klaar met fietsen. Ik mis soms dat ik kan fietsen in plaats van lopen.”

Verder blijkt uit de literatuur dat mensen uit de TMSA-groepen vaker een minder goede gezondheid hebben dan mensen zonder migratieachtergrond. Mogelijk speelt dit ook een rol bij het feit dat deze mensen minder vaak fietsen.

Tot slot kan ook het gebrek aan rolmodellen in de omgeving, vooral onder vrouwen, mensen tegenhouden om met de fiets op pad te gaan.

“Ik heb mijn tantes en oma's nooit op de fiets gezien.”



Meer lopen

Het relatief bescheiden gebruik van de fiets wordt vooral gecompenseerd door een groter aantal verplaatsingen te voet. Daarnaast gebruiken mensen met een migratieachtergrond vaker het openbaar vervoer. Niet alles wordt vereffend. Eerder zagen we immers al dat deze mensen minder mobiel zijn: [zij maken minder verplaatsingen](#).

“ Ik houd meer van wandelen en lopen dan fietsen. Misschien als ik een fiets had. Niemand fietst in mijn omgeving, ziet er raar uit.”

Voor sommige mensen zijn verplaatsingen te voet de standaard. Soms zien zij niet veel andere mogelijkheden.

“ Vroeger had je niets anders, ik denk wel dat de oudere generatie Marokkanen veel lopend doet. Mijn kinderen lopen niet zoveel, tenzij het in de directe nabije omgeving is.”

Vaker in het openbaar vervoer

Mensen met een migratieachtergrond maken vaker gebruik van het openbaar vervoer dan mensen zonder migratieachtergrond. De verschillen zijn hier minder groot dan bij het fietsgebruik. Dat past ook bij de verwachtingen, gelet op het eerdere inzicht dat [veel migranten minder mobiel zijn](#) en gelet op de uitruil met lopen en [de toegang tot een auto](#).

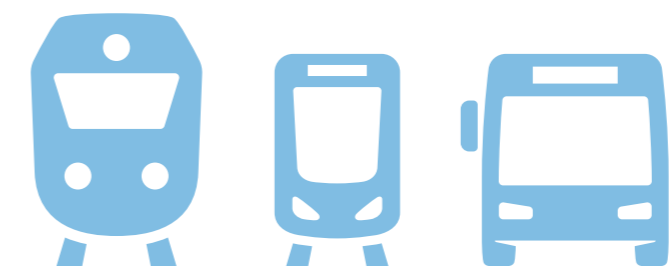
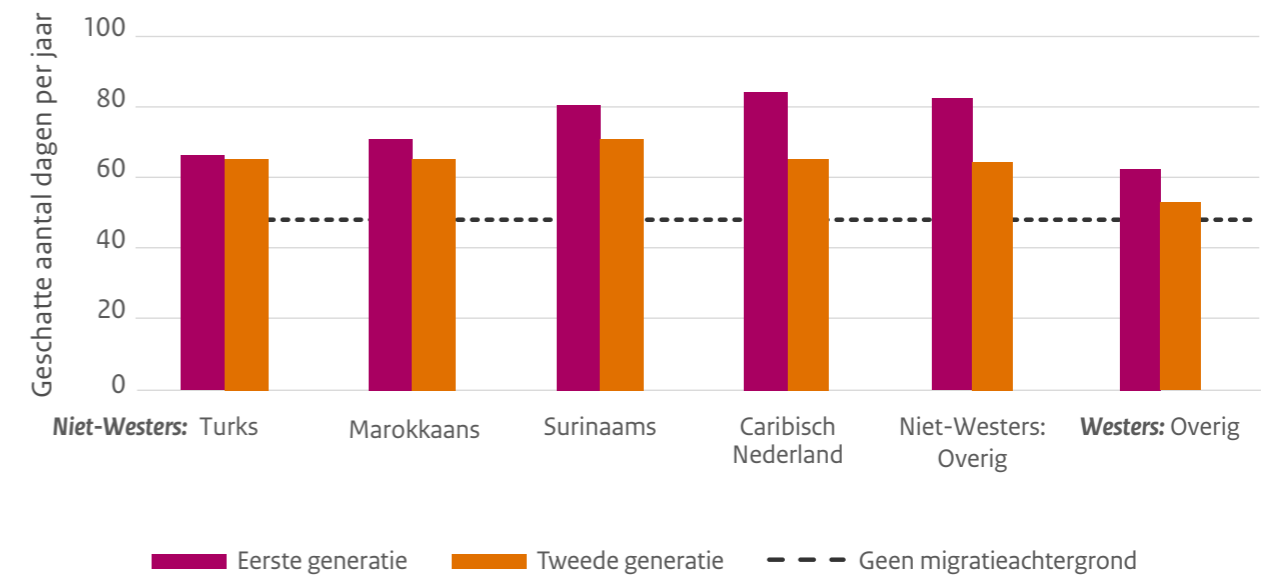
Het zijn met name de groepen uit de eerste generatie die relatief frequent met het openbaar vervoer reizen. Voor eigenlijk alle groepen van de tweede generatie geldt dat zij dat minder frequent doen. Mensen zonder migratieachtergrond maken het minst gebruik van het openbaar vervoer. Caribische en Surinaamse Nederlanders gebruiken het openbaar vervoer relatief vaak.

Ter illustratie: een fictief persoon zonder migratieachtergrond stapt, bijvoorbeeld, 100 dagen per jaar in bus, tram, metro of trein, en een Surinaamse migrant of een kind van een Surinaamse migrant, met dezelfde overige kenmerken (leeftijd, geslacht, inkomen), doet dat naar schatting respectievelijk 146 of 133 dagen per jaar.

Hoewel de frequentie van het ov-gebruik relatief hoog is, zijn de meeste migranten die wij spraken daar niet onverdeeld enthousiast over. De prijzen van het ov-gebruik en het gebrekkige serviceniveau voeren zij meermaals op als redenen om het openbaar vervoer de rug toe te keren.

Het openbaar vervoer lijkt vooral op afstanden van meer dan 2 à 3 km een aantrekkelijkere optie te zijn dan fietsen of lopen. Tijdens de interviews en focusgroepen bleek dat velen het idee om lange afstanden te fietsen ook niet zagen zitten. Bovendien bezitten de meeste migranten en volwassen kinderen van migranten die wij spraken geen e-bike.

OV gebruik





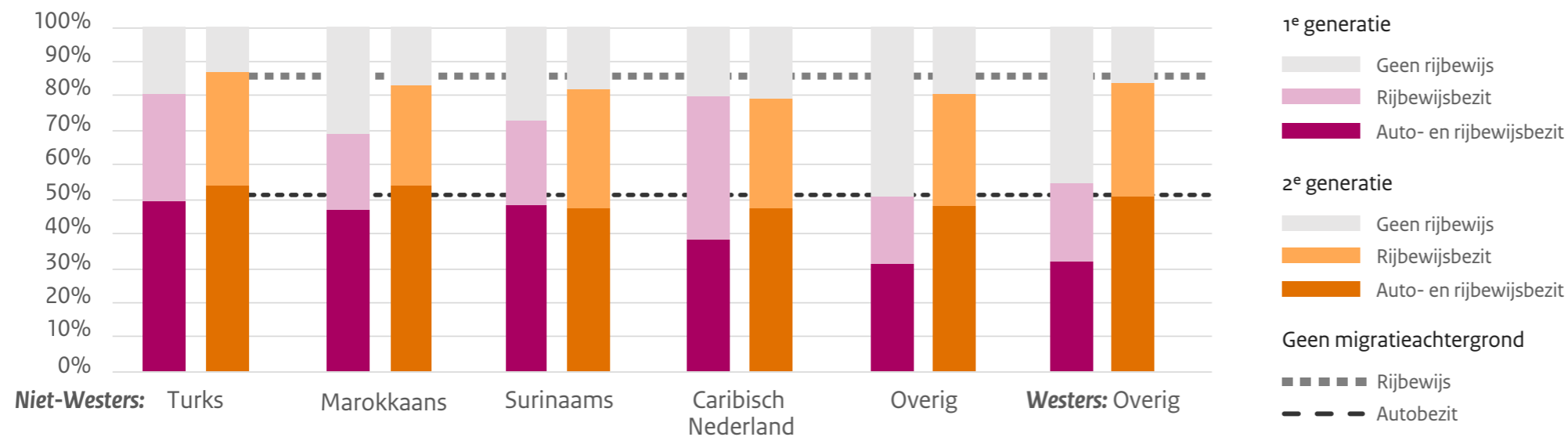
5 Minder toegang tot de auto

Minder vaak een rijbewijs

Mensen met een migratieachtergrond hebben veel minder vaak een rijbewijs dan mensen zonder migratieachtergrond. Het gaat hierbij om het persoonlijk rijbewijsbezit bij volwassenen, zoals geregistreerd bij het CBS.

Het zijn met name de eerste generatie Nederlanders die minder vaak een rijbewijs bezitten. Bij de groepen westerse en overige niet-westerse migranten is het aandeel zonder rijbewijs relatief hoog, waarbij er wel een factor 3 verschil is ten opzichte van de mensen zonder migratieachtergrond. De verschillen tussen de tweede generatie en de mensen zonder migratieachtergrond zijn bescheiden.

Rijbewijs en autogebruik (18+)





Ter illustratie: in een groep volwassenen zonder migratieachtergrond heeft, bijvoorbeeld, 14% geen rijbewijs, terwijl dat in een groep niet-westerse migranten, met dezelfde overige kenmerken, naar verwachting 50% is. Ofwel: 1 op de 2 heeft geen rijbewijs.

Aanzienlijke verschillen in toegang tot auto

Onze analyse van het autobezit laat slechts bescheiden verschillen zien tussen de groepen met en zonder migratieachtergrond. Daarbij kijken we echter alleen naar volwassenen met een rijbewijs. Autobezit is hierbij het hebben van een auto op naam of het kunnen beschikken over een auto via de werkgever.

Veel van de verschillen tussen mensen met een rijbewijs zijn te klein om ze significant te kunnen noemen. Tussen migranten, kinderen van migranten en niet-migrantengroepen bestaan, op geaggregeerd niveau, nauwelijks verschillen. Caribische Nederlanders met een rijbewijs bezitten iets minder vaak een auto, en Marokkaanse Nederlanders uit de eerste generatie met een rijbewijs juist wat vaker.

Ter illustratie: een volwassene zonder migratieachtergrond, maar met rijbewijs, heeft in 6 van de 10 gevallen een eigen auto. Iemand met een Caribisch-Nederlandse herkomst heeft in 5 uit 10 gevallen een eigen auto, tegenover 2 op 3 mensen met een Marokkaanse herkomst. Bij deze vergelijking houden we de andere kenmerken hetzelfde.

Houden we wel rekening met de bestaande verschillen in het rijbewijsbezit, dan kantelt het beeld. De sterke verschillen in het rijbewijsbezit echoën dan door in de verschillen in het autobezit. Zo zijn er meer mensen zonder migratieachtergrond met een auto dan dat er niet-westerse migranten zijn met een rijbewijs.

Auto als symbool van succes

“ Het hebben van een auto is een luxe. Je mag trots zijn als je een auto op je naam kan zetten. Ook je ouders zijn trots dat je zoiets kan aanschaffen en kan rijden.”

Autobezit is zeker niet enkel praktisch ingegeven. In een maatschappij waar deze een belangrijke functie vervult als het erom gaat banen en activiteiten te bereiken, is de auto een symbool van succes en moderniteit geworden. Bij veel mensen die we gesproken hebben, vervult de auto of een specifieke auto een rol als statussymbool. Kinderen van migranten worden dan ook aangemoedigd om hun rijbewijs te halen.

“ Een auto laat zien dat je compleet bent, dat je alles voor elkaar hebt.”

“ Je rijbewijs halen is toch iets wat je moet afvinken.”

Frequent autogebruik

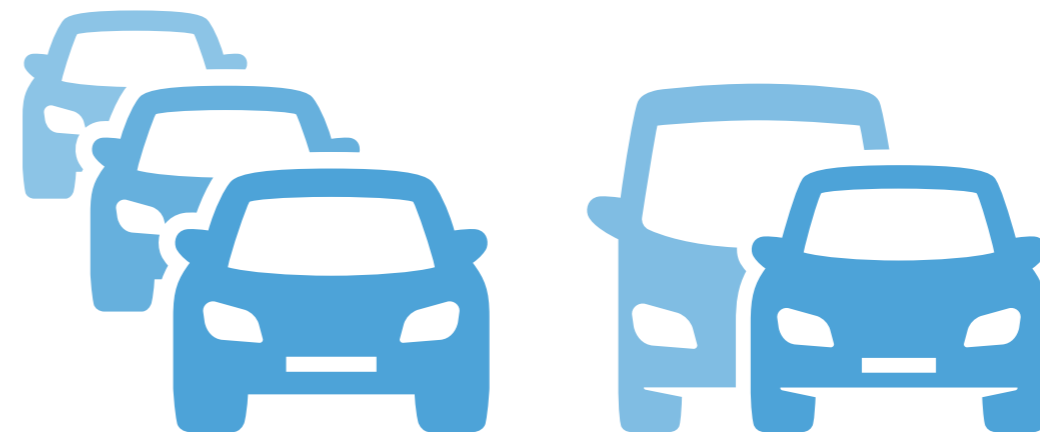
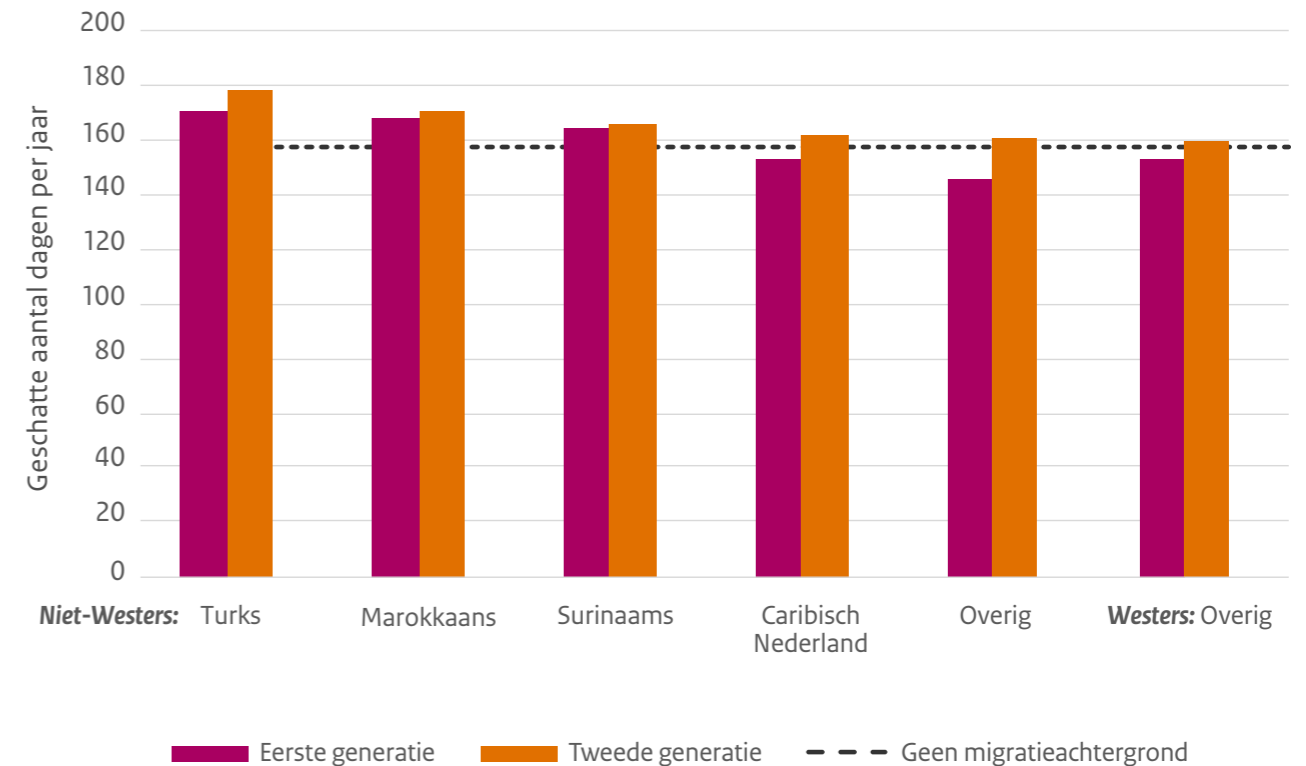
Voor Nederlandse autobezitters met én zonder migratieachtergrond is de frequentie van het autogebruik hoog ten opzichte van het gebruik van andere vervoerwijzen. Het autogebruik is behoorlijk gelijksoortig. Autogebruik is hier de frequentie van het autogebruik als bestuurder of als passagier, zoals opgegeven door de respondenten. De frequentie van het autogebruik is het hoogst bij de groep kinderen van migranten. Zij gebruiken de auto met grotere regelmaat dan mensen van de eerste generatie of dan mensen zonder migratieachtergrond. De verschillen zijn echter klein. Turkse en Marokkaanse Nederlanders, van zowel de eerste als de tweede generatie, gebruiken de auto relatief frequent.

Ter illustratie vergelijken we een Turkse Nederlander van de tweede generatie met (overige) migranten met een niet-westerse achtergrond van de eerste generatie, om daarmee de uitersten te belichten. Het geschatte gebruik van de auto komt daarbij uit op 178 dagen per jaar tegenover 146 dagen.

Om alternatieve verklaringen uit te sluiten, hebben we hierbij al gecorrigeerd voor andere aspecten die verband houden met het autogebruik. Het gaat hierbij om onder andere ruimtelijke kenmerken, zoals provincie, stedelijkheid en afstand tot een intercitystation, huishoudsamenstelling, leeftijd, inkomen, opleidingsniveau én **de aanwezigheid van een auto in het huishouden**.

Bij de vergelijking hebben beide gevallen dus een auto beschikbaar in het huishouden. Er zijn – zoals gezegd – nadrukkelijk wel grote verschillen in deze autobeschikbaarheid, waardoor de verschillen in autogebruik in de praktijk ook groter zijn dan de gepresenteerde resultaten suggereren.

Autogebruik onder autobezitters



6 Overkoepelende inzichten

Rijke diversiteit

De grote diversiteit van de Nederlandse samenleving weerspiegelt zich in het reisgedrag. Spreken over ‘het reisgedrag van de migrant’ doet deze verscheidenheid behoorlijk tekort. Dat maakt het niet altijd even eenvoudig om bondige of eenduidige conclusies te geven.

In de kwantitatieve analyses van ons onderzoek komen vaak overeenkomstige patronen in het reisgedrag van Turkse en Marokkaanse Nederlanders naar voren. Ook het reisgedrag van mensen met een Caribisch-Nederlandse en een Surinaamse herkomst vertoont zekere gelijkenissen. Verder zijn er contrasten tussen de mensen met een westerse en een niet-westerse migratieachtergrond.

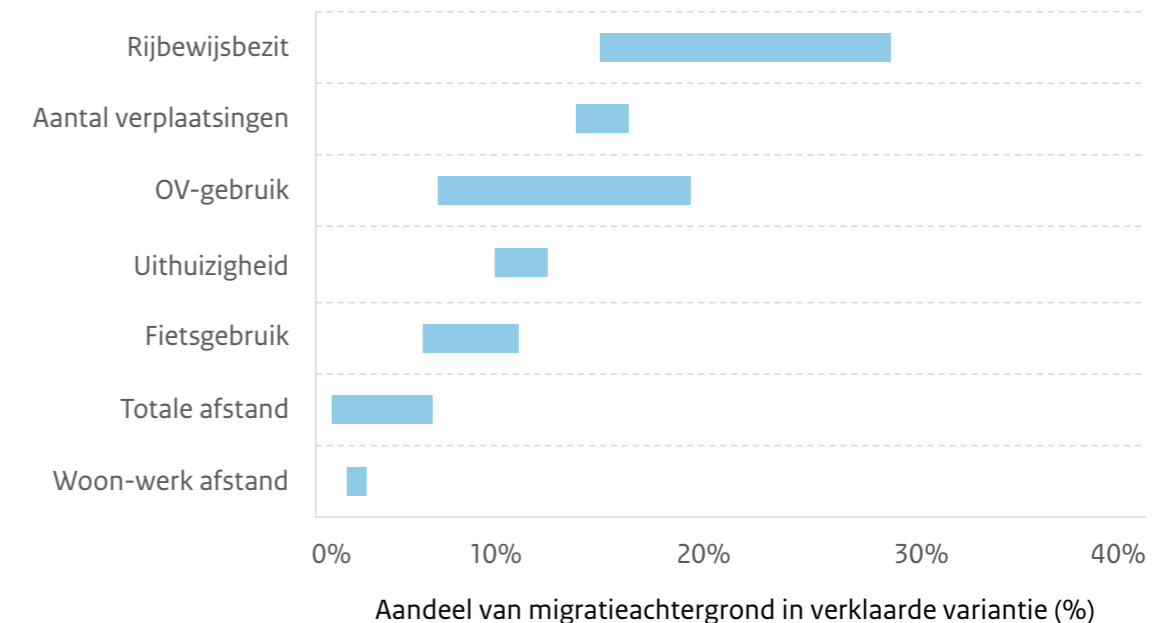
Aanpassen aan mensen zonder migratieachtergrond

Bij tal van aspecten van het reisgedrag zijn het vooral de mensen uit de eerste generatie die duidelijk verschillen met de mensen zonder migratieachtergrond. Daarbij zitten de mensen uit de tweede generatie – de kinderen van migranten – stevast in tussen het gedrag van de eerste generatie en het gedrag van de niet-migranten. Regelmatig is het verschil tussen de eerste en tweede generatie ook groter dan het verschil tussen de tweede generatie en de mensen zonder migratieachtergrond. Het patroon suggereert dat de opeenvolgende generaties zich bewegen in de richting van het mobiliteitsgedrag van Nederlanders zonder migratieachtergrond. De frequentie van het fietsgebruik vormt hier de uitzondering op de regel.

Migratieachtergrond relevant voor mobiliteit

Het onderzoek bevestigt ons vermoeden dat migratieachtergrond een factor van belang is bij veel aspecten van het reisgedrag. In onze statistische analyses komt migratieachtergrond met regelmaat bovendien als een van de voornaamste factoren. Met name bij het rijbewijsbezit en bij de frequenties van het gebruik van bepaalde vervoersmodaliteiten is migratieachtergrond van grote toegevoegde waarde om de geobserveerde verschillen te verklaren.

Relatieve relevantie van migratieachtergrond



Noodzaak om voorbij het label te kijken

De relevantie van de migratieachtergrond voor het reisgedrag komt uit onze studie duidelijk naar voren. Migratieachtergrond is echter een label dat een verzameling van mogelijke achterliggende verklaringen omvat, zoals ook duidelijk mag zijn op basis van de voorgaande hoofdstukken. Dankzij onze focusgroepen, interviews en aanvullende kwantitatieve analyses konden we een aantal van deze aspecten verder belichten.

Er zijn verschillen tussen mannen en vrouwen als het gaat om hun mobiliteit. Dat geldt voor de gehele populatie en voor mensen met een migratieachtergrond in het bijzonder. Typische voorbeelden hier zijn het rijbewijsbezit en het fietsgebruik. Binnen de groep mensen met een migratieachtergrond zijn de verschillen veel scherper dan buiten deze groep. Ook (andere) culturele normen die de ouders en de omgeving rechtstreeks in stand houden, spelen daarbij een belangrijke rol. Voorbeelden hiervan zijn de [rol van de fiets](#) en [de auto](#).

Aangrijpingspunten voor beleid

Omdat de samenstelling van de Nederlandse bevolking verandert, verandert ook het mobiliteitsbeeld. Dit is de belangrijkste reden dat de resultaten van dit onderzoek van belang zijn voor het mobiliteitsbeleid.

Momenteel is er in de verkeers- en vervoersmodellen geen aandacht voor de migratieachtergrond van Nederlanders. De resultaten van dit onderzoek zijn een reden om dit te heroverwegen. De bevolkingsprognoses worden dan op een andere manier vertaald in verkeer- en vervoersprognoses. Anno 2023 heeft circa 1 op de 4 Nederlanders een migratieachtergrond. Ergens tussen 2040 en 2045 zal dat naar verwachting 1 op de 3 inwoners zijn, aldus de meest recente prognoses.

Op diverse punten zijn er hindernissen voor het gebruik van bepaalde vervoersmodaliteiten. Deze barrières lijken niet specifiek te zijn voor mensen met een migratieachtergrond, maar hebben eerder een generiek karakter. De prijzen en kwaliteit van het openbaar vervoer werden meermaals spontaan genoemd als een barrière om voor deze vervoerwijze te kiezen. Fietsdiefstal en een gebrek aan stallingsmogelijkheden kwamen ook regelmatig in de focusgroepen terug.

Specifiek beleid voor mensen met een migratieachtergrond kan zich richten op die zaken waarbij er enerzijds duidelijke doelen zijn en anderzijds duidelijke winst te behalen valt. Specifiek valt te denken aan fietslessen voor migranten. Ten aanzien van de doelstelling om meer mensen op de fiets te krijgen is daarmee terreinwinst te boeken.



Verantwoording

Werkwijze

De kwalitatieve onderdelen van deze studie bestonden uit 8 focusgroepen en 10 1-op-1-interviews. De focusgroepen waren in het Nederlands, de 1-op-1 interviews in de moedertaal. Bij het kwalitatieve onderzoek was de onderzoekspopulatie beperkt tot de grootste groepen migranten in Nederland, namelijk de mensen met een Turkse, Marokkaanse, Surinaamse of Caribisch-Nederlandse achtergrond.

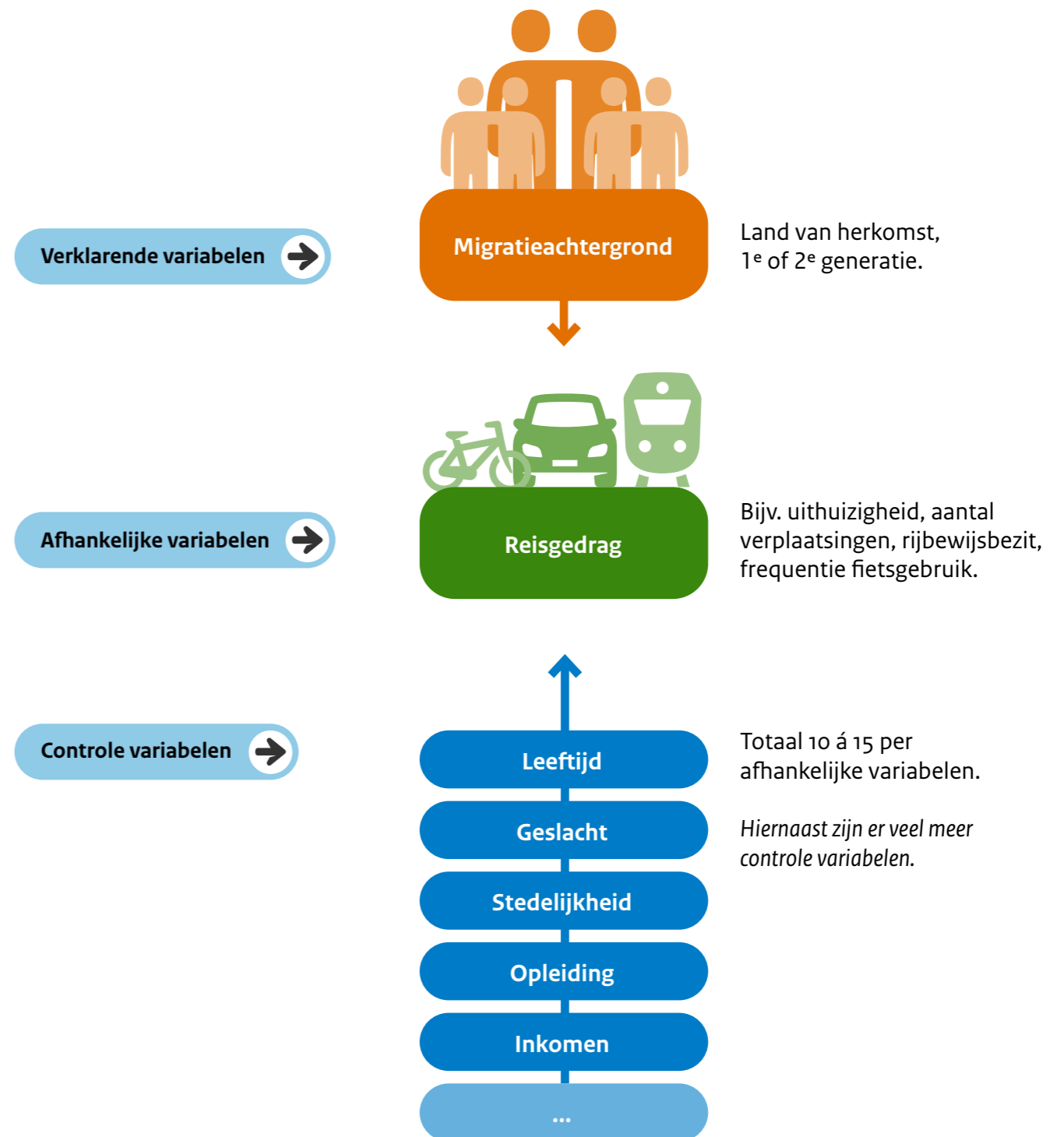
Voor het kwantitatieve deel hebben we informatie over de migratieachtergrond van mensen gekoppeld aan het nationale verplaatsingsonderzoek (ODiN) uit 2018 en 2019 (n≈110.000). Hierbij hadden we opnieuw bijzondere aandacht voor de TMSA-groepen, maar andere groepen sloten we niet uit. In alle modellen werd gecorrigeerd voor de bekende factoren die het reisgedrag beïnvloeden, om op deze wijze de migratieachtergrond te isoleren (zie figuur).

Achtergrondrapport

Voor meer informatie over de methode en resultaten verwijzen wij naar het achtergrondrapport, dat via de website www.kimnet.nl te downloaden is:

Durand, A., Huang, B., Zijlstra, T., and Alonso-González, M. (2023), *Multicultural diversity in mobility. The travel behaviour of migrants and children of migrants in the Netherlands*.

Background report. The Hague: KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis.



Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

www.kimnet.nl
info@kimnet.nl

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

ISBN: 978-90-8902-291-2
Mei 2023
Publicatienummer: KiM-23-A013

Auteurs:

Anne Durand
Bingyuan (Amelia) Huang
Toon Zijlstra
María Alonso González

Vormgeving en opmaak:

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), TAPPAN

Publicaties van het KiM zijn als **PDF te downloaden** van onze website: www.kimnet.nl of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl).

U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers. Delen uit deze brochure mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: Durand, A., Huang, B., Zijlstra, T., and Alonso-González, M. (2023), *Multicultural diversity in mobility. The travel behaviour of migrants and children of migrants in the Netherlands*. Background report. The Hague: KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis.