

---

## Samenvatting

---

Diverse studies naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen hebben aangetoond dat een groot deel van de verschillen tussen allochtonen en autochtonen kan worden verklaard door sociaal-demografische, sociaaleconomische en ruimtelijke kenmerken van de onderscheiden groepen. Er is echter geen goede verklaring gevonden voor het feit waarom allochtonen minder vaak gebruik maken van de fiets, waarom de auto relatief vaak gebruikt wordt door Turkse en Marokkaanse mannen en waarom het openbaar vervoer relatief vaak gebruikt wordt door Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse vrouwen. In dit onderzoek is gekeken of deze verschillen kunnen worden herleid tot sociaal-culturele kenmerken, zoals status en imago van vervoermiddelen. Ook is onderzocht in hoeverre de verschillen in mobiliteitsgedrag in de toekomst zullen blijven bestaan.

De belangrijkste conclusies zijn:

- Het imago van de fiets, het gevoel van verkeersonveiligheid en onvoldoende fietsvaardigheden bepalen het lage fietsaandeel.
- De auto wordt gezien als een statussymbool; je kunt ermee laten zien dat je iets bereikt hebt in Nederland. De auto wordt daarom veel gebruikt, vooral door Turkse en Marokkaanse mannen.
- Het openbaar vervoer wordt vooral gebruikt vanuit praktische overwegingen.
- Verschillen in mobiliteitsgedrag worden naar verwachting in de toekomst kleiner, maar zullen nog tientallen jaren blijven bestaan.

### *Imago, gevoel verkeersonveiligheid en vaardigheden bepalen lage fietsaandeel*

Nederland heeft een fietscultuur. Deze cultuur ontbreekt binnen de allochtone gemeenschap, waardoor het fietsgebruik aanzienlijk lager ligt. Allochtonen kennen andere waarden toe aan de fiets. Voor veel Turken en Marokkanen heeft de fiets een lage status. Zij worden liever niet geassocieerd met de fiets. Ook missen allochtonen, vooral vrouwen van de eerste generatie, vaak de fietsvaardigheden en het zelfvertrouwen om in Nederland fietsend op pad te gaan. Fietsen wordt als onveilig beschouwd, het is eng en men durft zich niet op de fiets in het verkeer te bewegen. Veel allochtone vrouwen zien hun kinderen liever niet op de fiets naar school gaan vanwege dit gevoel van verkeersonveiligheid.

### *Auto als statussymbool en sociaal vervoermiddel*

Turkse en Marokkaanse mannen hechten veel waarde aan het hebben van een auto. Daarbij speelt ook het type auto een belangrijke rol. Binnen de allochtone gemeenschap is het vanzelfsprekend om te laten zien dat je iets bereikt hebt in de Nederlandse samenleving en de auto is daarvoor nog steeds een belangrijk 'showmiddel'. Zodra de auto eenmaal is aangeschaft, wordt deze ook overal voor gebruikt. Het

---

rondrijden in de auto geeft een gevoel van onafhankelijkheid en vrijheid.

Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen zien het als een sociale verplichting om samen te reizen met familie, vrienden en kennissen. Deze 'haal-en-brengcultuur' is zeer kenmerkend voor de allochtone gemeenschap.

#### *Openbaarvervoergebruik vooral vanuit praktische overwegingen*

Er zijn geen duidelijke sociaal-culturele verklaringen voor de verschillen in openbaarvervoergebruik. De reden dat relatief veel allochtone vrouwen gebruik maken van het openbaar vervoer is vooral gelegen in het feit dat zij minder vaak de beschikking hebben over een auto en omdat zij niet durven of kunnen fietsen. Het gebruik van het openbaar vervoer wordt dus vooral ingegeven vanuit praktische overwegingen.

#### *Verschillen blijven nog tientallen jaren bestaan*

Het aantal allochtonen in Nederland is op dit moment 1,2 miljoen en in 2020 is dit naar verwachting 1,3 miljoen. Met een aandeel van respectievelijk 7,1% en 8,0% ten opzichte van de totale bevolking zal dit niet direct leiden tot een gewijzigd mobiliteitsgedrag voor heel Nederland. Wel wordt aangenomen dat de veranderingen in de leefsituatie van invloed zijn op de mobiliteit. De algemene verwachting is dat de verschillen in mobiliteitsgedrag tussen autochtonen en allochtonen de komende jaren kleiner zullen worden: het mobiliteitsgedrag van de jongere generatie allochtonen zal steeds meer gaan lijken op dat van autochtone Nederlanders. De belangrijkste reden hiervoor is de verbeterde integratie.

Een deel van de verschillen tussen allochtonen en autochtonen zal echter ook de komende jaren blijven bestaan. Het autobezit zal door de verbeterde sociaaleconomische positie (hogere arbeidsparticipatie, hoger opleidingsniveau) verder toenemen. Mede daardoor zal de auto in de toekomst vermoedelijk een nog dominantere positie innemen, vooral binnen de Turkse en Marokkaanse gemeenschap. Ook doordat de cultureel bepaalde houding ten aanzien van de auto niet zal verdwijnen: de auto blijft een belangrijk statussymbool. Het toekomstige fietsgebruik is moeilijker in te schatten. Omdat meer allochtonen met de fiets opgroeien, zal het gebruik naar verwachting toenemen. Maar daartegenover staat dat veel allochtonen de fiets blijven zien als een tweederangs vervoermiddel, onveilig en niet geschikt bij slechte weersomstandigheden. Het verschil in fietsgebruik tussen allochtonen en autochtonen zal daarom niet geheel verdwijnen en ook in de toekomst nog steeds aanwezig zijn.

#### *Beleidsimplicaties*

Op basis van de onderzoeksresultaten heeft het KiM een aantal mogelijke beleidsmaatregelen op een rij gezet. Naar de effecten van deze maatregelen is geen apart onderzoek gedaan en de beleidsgevolgen zijn een inschatting van het KiM. De volgende maatregelen kunnen een bijdrage leveren aan het verminderen van de verschillen in mobiliteitsgedrag tussen autochtonen en allochtonen:

- Stimulering van het fietsgebruik onder allochtonen kan het verschil met autochtonen kleiner maken. Fietslessen hebben er voor gezorgd

---

dat steeds meer allochtonen, vooral vrouwen, leren fietsen. Extra winst valt te behalen bij het vergroten van het zelfvertrouwen en de ervaring, waardoor zij zich minder onveilig voelen in het verkeer.

- Verder kunnen fietscampagnes en fietslessen op scholen bijdragen aan een hoger fietsgebruik onder de schoolgaande jeugd en zorgen voor een positiever beeld van de verkeersveiligheid.

Naast specifieke maatregelen gericht op het fietsgebruik onder allochtonen, kunnen bestaande maatregelen de verschillen in mobiliteitsgedrag tussen allochtonen en autochtonen ook kleiner maken. Voorbeelden zijn:

- Het ontmoedigen van het autogebruik door bijvoorbeeld het autovrij maken van de schoolomgeving, waardoor het veiliger is om met de fiets naar school te gaan.
- Het stimuleren van het fietsgebruik door bijvoorbeeld het beter afstemmen van verkeerslichten op fietsers, meer vrijliggende fietspaden in de grote steden en betere stallingsmogelijkheden. Deze maatregelen leiden tot een hoger fietsaandeel, maar zorgen er tevens voor dat allochtonen zich minder onveilig op de fiets voelen.
- Meer éénrichtingsverkeer in de grote steden en een betere handhaving van snelheidslimieten zijn andere voorbeelden van maatregelen om het autogebruik te ontmoedigen.
- Het verhogen van de parkeertarieven kan ertoe leiden dat allochtonen - net als autochtonen - vaker gebruik maken van de fiets of het openbaar vervoer om het centrum van de stad te bereiken. Een andere prijsmaatregel om het autogebruik te ontmoedigen, is de kosten van autorijden plaats-, tijd- en/of voertuigafhankelijk maken.
- Het beschikbaar stellen van bijvoorbeeld (tijdelijke) OV-abonnementen bij verhuizing kan het gebruik van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer positief beïnvloeden.