

Allochtonen onderweg

Vervoerwijzekeuze

Eindrapport | Utrecht, december 2009



Gemeente Den Haag

Algemene gegevens

Datum:	december 2009
Opleiding:	Civiele techniek, master Transport & Planning
Soort verslag:	Afstudeerscriptie
Auteur:	Rik Verhoeven
e-mail:	rik.verhoeven@gmail.com
Titel:	Allochtonen onderweg
Ondertitel:	Vervoerwijzekeuze
Afstudeerplek:	XTNT Experts in Traffic and Transport
Plaats:	Utrecht
Begeleidster XTNT:	Mevrouw Jolanda van Oijen
Begeleiders gemeente Den Haag:	De heer Louis Eggen De heer Wim Peters
Begeleider TU Delft:	De heer Pieter Schrijnen
Examencommissie:	Prof. Ir. Frank Sanders Ir. Pieter Schrijnen Ir. Paul Wiggenraad Drs. Jolanda van Oijen Dr. Ir. Remon Rooij
Trefwoorden:	Vervoerwijzekeuze, afwegingsproces, allochtonen, fiets en Den Haag





Voorwoord

Voor u ligt het eindrapport van mijn afstudeerproject van de master Transport & Planning van de opleiding Civiele Techniek aan de TU Delft. Dit afstuderen heeft plaatsgevonden bij het adviesbureau XTNT Experts in Traffic and Transport te Utrecht. Vanuit de TU Delft was mijn dagelijkse begeleider Pieter Schrijnen en bij XTNT Jolanda van Oijen.

Beiden wil ik bedanken voor hun kritische houding en opbouwende discussies tijdens besprekingen van tussentijdse stukken. Naast de dagelijkse begeleiding ben ik erg blij dat de gemeente Den Haag wilde meewerken met mijn case, zodat ik gedetailleerd onderzoek kon doen naar de vervoerwijzekeuze van de inwoners van de wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk. Hiervoor wil ik met name Louis Eggen en Wim Peters bedanken.

Naast deze vooral inhoudelijke gesprekken en discussies, die vaak open en enthousiast waren, kon ik voor de praktische uitvoering terugvallen op vrienden. Zo werd het mogelijk dat ik naast een Nederlandse enquête ook een Turkse en Arabische enquête in de wijken kon verspreiden. Ook bij het uitzetten van de enquêtes hielpen vrienden, enthousiaste inwoners en werkenden in de wijk mij.

Het enthousiasme over mijn afstudeeronderzoek verbaasde me soms en sterkte me bij mijn onderzoek. Zo waren er verschillende mensen die altijd bereid waren tijd te maken om mee te helpen en te denken bij het onderzoek, ook al hadden ze het druk met hun eigen werk.

Hieronder de namen van degenen die tijd en moeite hebben genomen om me te helpen en zo ook hebben bijgedragen aan het tot stand komen van dit onderzoek:

Daphne van Beek	Anne-Marijke Pichel
Kubilay Bekarlar	Ouiam Rhersellah
Dini Broers	Peter van Rij
Shirley Elprama	Ludo de Roo
Hanno Hommel	Bernadette Sambeek
Lehman Isguzar	Daan Verhoeven
Isabelle Leighton	Jimmy Verhoeven
Michella Nanhekhan	

Dan rest mij tot slot u veel leesplezier toe te wensen. Ik spreek de hoop uit dat dit onderzoek een steentje bijdraagt aan het bevorderen van het fietsgebruik voor nu, maar zeker ook voor in de toekomst gezien de demografische ontwikkelingen die komen gaan. Als gevolg van vergrijzing en het groter wordende aandeel van Nederlanders met andere culturele achtergronden, geeft dit onderzoek inzicht in het mobiliteitsgedrag van alle Nederlanders voor zowel nu als in de toekomst!

Rik Verhoeven
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.

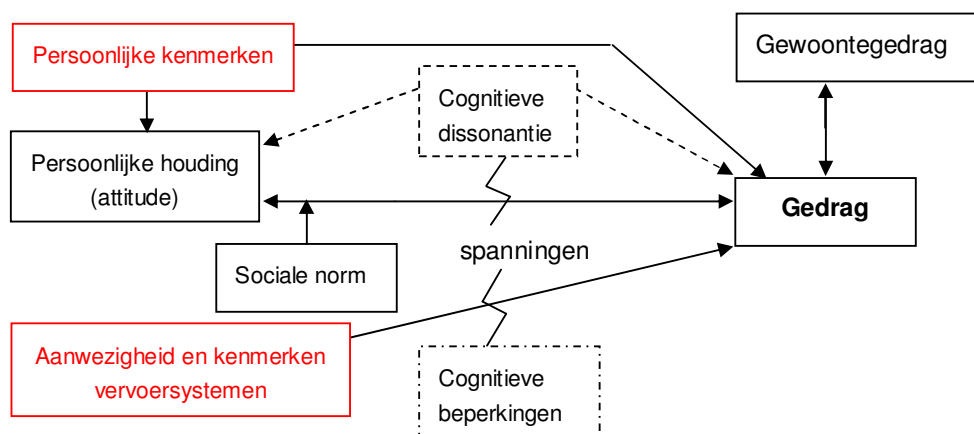


Naast deze beperkingen zijn de meeste reizigers ook niet gemotiveerd om een allesomvattende afweging te maken. Om mentale druk te reduceren, ontwikkelt men op basis van voorgaande ervaringen en observaties gewoonten. Dit is dus niet vanzelfsprekend de optimale keuze voor de reiziger. Het gewoontegedrag 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 aggregerbare beslismethode. 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 allochtonen

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 geïnventariseerd 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:

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

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

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

De belangrijkste redenen om met de auto te gaan zijn:

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

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

- 'mijn gezondheid laat het niet toe om op een andere manier te reizen';
- '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:

- 'het is vaak slecht weer (regen/wind/kou)';
- '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.



Summary

The Netherlands has a cycling reputation for years. The bicycle use is for decades a constant of 0,8 trips per person each day. The average share in transport of the bicycle is 26%, this makes it the second most used transport after the car. But this does not mean that cycling is equally prevalent all over the country. The share of the bike in Amsterdam is 31% and in the Hague 22%.

Several regressionmodels give an explanation of the differences in bike use between the municipalities. From these researches it seems that the share of immigrants have a negative impact on bike use. Besides that, immigrants lived most of the time in the biggest cities in the Netherlands. These cities have a high urban density and this is another factor that has a negative consequence for the bicycle use in a municipality.

The three largest cities in the Netherlands have the goal to raise their bicycle use. The cities want to reach this goal by improving the cycling facilities and by influencing the travel behavior of some particular groups. One of these groups are the immigrants. So for instance the cycling policy of the Hague will focus on this immigrants to stimulate bicycle use.

This research focuses on the topic why immigrants rarely choose the bike and how this behaviour can be influenced in favor of the bike. This research is done in two districts in the Hague: Transvaalkwartier and the Schilderswijk. At this districts 90% of the inhabitants is an immigrant. These districts are nearby the center of the Hague and the facilities reachable for the bike. So the bike should be a good alternative for the people.

The goal of the research is:

**To understand the balancing process of immigrant residents in the two districts
Transvaalkwartier and Schilderswijk in the Hague of their transport choice within the city.
With this information proposals can be made to increase the bicycle use among this group.**

With the information gained from this study the Hague could go to work to stimulate bicycle use among immigrants. Also this research gives useful information for other cities in the Netherlands. Because if the number of immigrants will further increase in the country due to ageing of the natives and a positive migration, therefore the mobility behavior of immigrants will make a greater mark on the future transport system in the Netherlands.

Transport choice

Before considering how the transport choice of immigrants is achieved and can be influenced, we first look how transport choices are made. Therefore are two perspectives that can be used to describe the balancing of the transport choice. These are the economic and psychological perspective.

Economic perspective

The economic perspective assumes that travelers are omniscient and acting rational. The traveler makes a conscious choice for his transport mode and gives weights to factors covered by the elements 'personal characteristics' (including income and time) and 'presence and conditions of the transport systems' (including availability of transport, travel costs and travel time). The result is a set of transport modes that could be used to make a trip. The traveler select the tranport mode that maximizes his utility within his budgets of money and time.



The transport choice of a passenger may change if changes occur in travel costs or travel time of the set of available transport modes. By using elasticities it is possible to determine how a traveler change his behavior as a result of such a change.

Psychological perspective

The psychological perspective focuses on attitudes, social norm and custom behaviour in the transport choice, taking account of cognitive dissonance and cognitive limitations of the traveler. This perspective take also notice of the 'personal characteristics' and the 'presence and conditions of the transport systems'.

The definition of attitude is the position of something or someone to a transport mode. It is generally a positive or negative attitude. It is obvious that a traveler will behave to his attitude. However, the travelers will have several attitudes and also the attitudes of other actors in his area plays a role in his transport choice, this is called the social norm. If the social norm is not in line with the travels own attitude or a traveler has different opposite attitudes, there is cognitive dissonance. Cognitive dissonance also occurs when the behavior differs from the attitude.

Cognitive dissonance leads to a contrary feeling that does not feel comfortable to the traveller. An individual wants to reduce cognitive dissonance by adapting their behaviour or change his attitude.

If a transport choice is made it is likely that because of time and energy all the alternative transport modes won't be balanced. It is also due to cognitive limitations, impossible to make a comprehensive assessment of all the alternative transport modes. Therefore an automatic habitual behaviour is developed based on experiences and observations that satisfy. With habitual behaviour is made a balance of the transport choices but this balance is not made every time again.

Advantages and disadvantages

The main advantage of the economic approach is the quantitative nature. With this approach changes in personal characteristics or in the transport system can be passed in the transport choice. For example it is possible to calculate the effect of higher parking costs for cycle use.

By the economic approach is assumed that the traveler is fully informed and independent. His transport choice is purely based on rational behaviour, for which his utility is maximized. Due to cognitive limitations, it is impossible for a traveler to be perfectly informed about all the properties of all possible transport modes available for his trip.

Besides these limitations, most people are not motivated to make a comprehensive assessment. To reduce mental pressure agregable decision method. The result is that psychological models are often limited to individual travel behaviour or focus on particular groups. Therefore it is difficult to measure, predict and derive the travel behaviour with the psychological approach than in the economic one, they develop a habitual behaviour that is based on previous experiences and observations. This is not necessarily the best choice for the traveler. This habitual behaviour and the cognitive limitations are outside the economic perspective. Also the influence of the emotional and social norm of others is neglected in the transport mode choice.



These elements are in the psychological approach. Thus the psychological perspective focuses more on the subjective nature of the balance. The major disadvantage of this approach is that there is not a clear generalized strategy for transport choice leading to an aggregated decision method.

The conclusion is that the focus in the economic perspective lies more on the forecast and less at the explaining context of the psychological approach. The economic perspective tries to explain behaviour based on results, while the psychological perspective tries to explain behaviour by focusing on causes. Both approaches have their overlap and their differences.

Figure 1 shows a schematic representation how these perspectives play a role in the choices for a transport mode. Also the overlap between the elements can be seen. So the elements of the red boxes are the two elements used in the economic perspective. The psychological perspective also uses these two elements but focuses more on attitudes, social norm and habitual behavior, while cognitive dissonance and cognitive limitations are included.

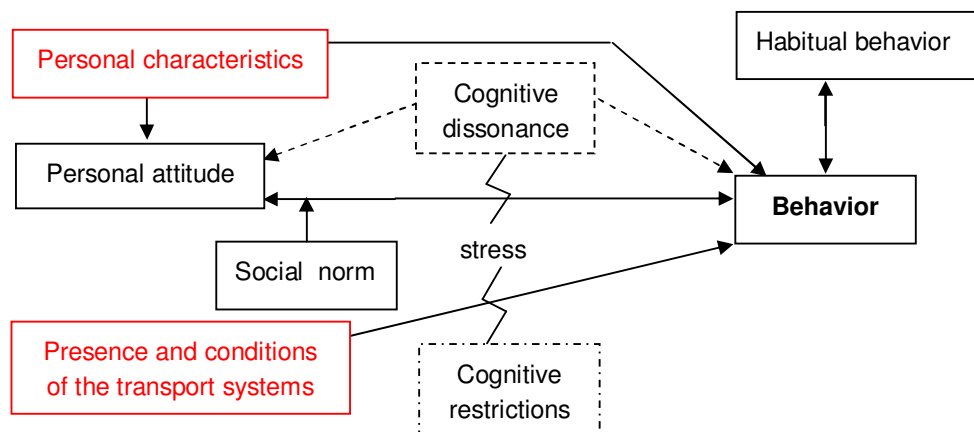


Figure 1 Schematic representation of mode choice perspectives

Mobility behaviour immigrants

From other surveys it seems that Dutch of Turkish, Moroccan and Surinamese descent travel less frequent by bike than native Dutch. Reasons for the lower cycling among these groups are particularly sought in economic, environmental, social and cultural factors.

Surveys mobility behaviour

The large-scale quantitative study of the SCP shows that immigrants generally move less often and over smaller distances than natives. And if they make a trip, they generally travel less frequent by car or bike and do their journey more by foot or public transport. This difference in mobility behaviour could hardly be explained by the lower living position of immigrants compared to the native Dutch. The SCP concluded that when the living position of immigrants improved, it had hardly any influence on bike use.

With the SCP-data the so-called 'Fietsberaad' had done a detailed analysis on the influence of bicycle use of immigrants. This analysis shows that both immigrants as natives are sensitive to the quality of cycling facilities and the competitiveness of the bike with other transport modes. Nevertheless, it remains cycling of immigrants is in all circumstances behind that of natives.

Additional qualitative studies of Bureau Veldkamp, KIM, and Verbeek have further identified the effect of socio-cultural characteristics at the use of bicycles. They revealed that the image of the bike is negative (poor mans vehicle), it is not obvious to everyone that both men and women cycle and cycling is perceived as unsafe.

Also the weather in the Netherlands is considered as not ideal for cycling and bikes in major cities are stolen quickly or destroyed. Positive aspects mentioned of the bike are speed, handy, healthy, cheap and flexibility.

Mobility Behavior immigrants versus perspectives

When both perspectives for the transport choice are compared with the studies to the mobility behaviour of immigrants, than it is clear that the studies focused on different aspects of the theory.

The quantitative studies of the SCP and the Fietsberaad had focused on factors 'personal characteristics' and the 'presence and characteristics of the transport system' and partly on 'personal attitude', to explain the behaviour. The qualitative studies of Verbeek, Bureau Veldkamp and KIM focused on the elements 'personal attitude', 'social norm' and a bit on the element 'personal characteristics'.

Both research methods give a lot of information and insights into the mobility behaviour of Dutch immigrants. But through the inventory character of the qualitative research it is not possible to what extent the factors really influence the decision not to cycle. The studies have in fact focused on the existence of certain statements and not to the frequency. It is not clear whether statements play really a role in the decision not to cycle.

This study focuses on this gap. The study focused on the elements 'personal attitude', 'social norm' and 'personal characteristics' to explain the decision of transport modes of immigrants, especially for using the bike. So this study can be seen as a follow-up of the qualitative inventory researches and it gives the Hague a tool to stimulate cycling for immigrants.

Results of the research in the Hague

The research of the transport mode choice in the Hague districts Transvaalkwartier and the Schilderswijk shows that a large majority of residents have the skills to cycle and nearly half of them also owned a bike.

When the results were separated to ethnicity, it shows that more natives have the skills to cycle, more natives owned a bike and also natives used more often the bike than immigrants in the two districts. The differences in owning a bike is significant compared to natives and Turkish, Moroccans and Surinamese and also the use of the bike differ significantly compared to Turkish and Moroccans.

In contrast, immigrants significantly used more often the bus/tram. It should be noted that Turkish, Moroccans and the other group of immigrants travel more often for the motive school/training. By this result they probably also more often own a student PT-year card than natives. So the difference in PT use could perhaps be explained by the PT-year card of students. For the car there are a few differences: only natives and Turkish use the car significant more than Surinamese.



Reasons to use a transport mode

Also asked to the inhabitants of the two districts why they use the bike or an other transport mode. The two main reasons to go by bike for all inhabitants are:

- 'cycling is healthy';
- 'bike is fast' (little delay).

The main reasons to go by the bus/tram are:

- 'with this vehicle I feel safe in traffic';
- 'this transport is fast (little delay)'.

The auto select residents for the reasons:

- 'with the car I can take a lot of luggage';
- 'the vehicle is comfortable'.

Unimportant reasons to go by car or the bus/tram are:

- 'my health does not allow to travel at another way';
- 'that status of the vehicle (image)'.

Reasons for choosing a transport mode had mainly practical reasons, such as speed, comfort and luggage. In addition, the sense of traffic safety and health are also important. The image and status of a transport mode seems from this research not an important reason for choosing a mode of transport. This result is different from what earlier qualitative studies conducted.

Reason to not cycle

To the residents who rarely use a bike, is asked about the main reasons for not using the bike.

The two main reasons to not to go by bike are:

- 'it is often bad weather (rain/wind/cold)';
- 'on the bike I feel unsafe in the traffic'.

Unsafe in traffic

The unsafe feeling in the traffic by bike can have two causes. At one side the skills for cycling could be insufficient or at the other side the cycling facilities are insufficient.

Trust in cycling

The research shows that most residents of both districts have the skills to cycle. But this says nothing about the confidence of immigrants when they use the bike. During the research several respondents said that they had not used the bike for a long time and they were not sure whether they have the skills to cycle.

Previous qualitative studies suggest that sometimes immigrants don't have the confidence to go by bike. It could be possible that some immigrants don't use the bike because they're scared. But this is not clear from this research.

Cycling facilities

The results of the research shows that the cycling facilities are inadequate. For example a majority of the respondents find that there are insufficient bicycle parking places in the districts. Also the bike doesn't have their own place in the streets. So the cyclist have to share the infrastructure with other road users, such as car and bus/tram. This can lead to an unsafe feeling by cyclists, wherefore some people could decide not to cycle.



Children

If this insecure feeling plays a role by parents they also will not let their children go by bike. This was one of the observations of the previous qualitative studies. They showed that children do not cycle because of the opinion of their parents, cycling is unsafe. Also in the environment a lot of people do not cycle, therefore there is no example for children and cycling is not obvious. The result is that children develop a habitual behavior to make trips in a different way than by bike.

This study in The Hague has not focused on children. It is therefore not possible to say that children of immigrants use less often the bike and make more trips by foot or bus/tram than children of natives. But the research shows that natives at all significantly cycle more than Turkish and Moroccans and the second-generation immigrants had significant more often a subscription for the bus/tram than the first generation. Here should be noted that the second generation often indicate motive to travel to school/training, so it may be that they therefore have a PT- card for students.

It could be that children in both districts cycle less because of the opinion of the parents that cycling is unsafe and also in the surrounding a lot of people do not cycle. So the children evolve a habitual behaviour to move in a different way than by bike.

Other reasons

Besides these reasons for not choosing the bike, there are two reasons where is a significant difference between natives and immigrants. So Turkish, Moroccans and Surinamese find the reasons convenience (by bus/tram you can get everywhere in the Hague) and in the bus/tram you can meet friends significantly more important to use the bus/tram instead of the bicycle than natives.

Although there is not a majority of the immigrants that is agree with this statement, for a part of the immigrants it could be decisive to not to go by bike. These two reasons could reinforce the development the behavior to go by bus/tram instead of using the bike.

Travelling together

Also travelling together is seen in driving together in a car. Previous qualitative research at the mobility behavior of immigrants shows that immigrants often travel together by car and see it as an obligation for someone with a car to take someone with you. Also, the research that focused at the inhabitants in the Hague shows that residents of the areas, where the two districts are part of, more people driving together in a car than in other districts. It is likely that by immigrants the social aspect plays a greater role in transport mode choice than among natives.

Status

The reason often put forward that immigrants do not cycle because they seem the bike as a 'poor man's vehicle', hardly appears to play a role. A large majority of the inhabitants of the districts, whether Turkish, Moroccan and Surinamese, find that also successful people could travel by bike perfectly. That the low cycle use among immigrants could be explained by the perceived poor image of the bike is not the case.

The analysis also shows that the assumption that cycling is a less appropriate vehicle for women/girls is not the case by the inhabitants of the Hague.



Recommendations

If the results of this research in the two districts in the Hague are put beside the theoretical framework than it seems that three elements play an important role in the transport mode choice. The three elements are 'presence and conditions of the transport systems', 'personal attitude' and 'social norm'.

In the first element the convenience of the extended bus/tram network and the lack of bicycle facilities play a main role to not travel by bike. The other two elements focus more at the social context. So the influence of the environment, traveling together and an exemplary role.

Measures to encourage bicycle use among ethnic minorities in the two districts in the Hague should therefore focus on two main pillars that identifies these three elements. These measures should focus on breaking the habitual behavior and avoid that habitual behavior is developed in which the bike is not an option to travel.

The first pillar relates to the cycling facilities in the districts. These are now insufficient so that people feel unsafe on the bike in the traffic. Consistent implementation of an own safe place for bikes in the streets is therefore important to stimulate bicycle use.

The second pillar is that residents come in active contact with the bike, so that they get experience and knowledge about cycling. By encouraging bicycle use it is important that the residents 'want' to cycle and 'can' cycle. Beside this 'want' and 'can', people have to understand why cycling is attractive to them. Therefore in the districts a campaign to cycle is needed that focus on knowledge, so that inhabitants 'want' to cycle, and on the offer of cycling classes, so you 'can' cycle.

It is advisable to focus in the campaign on health and not to be an 'immigrant'. At this way also the health problem in the districts resolved (people in the districts are more sick and die earlier than in other districts of the Hague). And also at this way the residents approached because of their own interests and wishes and not to be an 'immigrant', will be more supporting.





Inhoudsopgave

	Samenvatting	7
	Summary	15
1.	Inleiding	27
1.1	Achtergrond	27
1.2	Allochtonen en fietsgebruik	28
1.3	Doelstelling en onderzoeksvragen	29
1.4	Aanpak onderzoek	31
1.5	Leeswijzer	32
2.	Afwegingsproces vervoerwijzekeuze	33
2.1	Keuzegedrag vanuit economisch perspectief	33
2.1.1	Afweging	
2.1.2	Elasticiteiten	
2.1.3	Resumerend	
2.2	Keuzegedrag vanuit psychologisch perspectief	37
2.2.1	Attitudes en gedrag	
2.2.2	Cognitieve dissonantie	
2.2.3	Sociaal dilemma	
2.2.4	Gewoontegedrag	
2.2.5	Beslisstrategieën	
2.2.6	Leertheorieën	
2.2.7	Resumerend	
2.3	Operationaliseren afwegingsproces	46
2.4	Samenvatting en conclusie perspectieven	48
3.	Mobiliteitsgedrag allochtonen	51
3.1	Mobiliteitsgedrag allochtonen	51
3.1.1	Verplaatsingsgedrag	
3.1.2	Vervoermiddelgebruik en bezit	
3.2	Verklaringsfactoren	53
3.3.	Verklaring mobiliteitsgedrag allochtonen	54
3.3.1	Verplaatsingsgedrag	
3.3.2	Auto	
3.3.3	Openbaar vervoer	
3.3.4	Lopen	
3.3.5	Fiets	
3.4	Samenvatting	67
4.	Hiaten in de kennis mobiliteitsgedrag allochtonen	69
4.1	Theorie versus mobiliteitsgedrag allochtonen	69
4.2	Samenvatting	71



5.	Case Den Haag	73
5.1	Transvaalkwartier en de Schilderswijk	73
5.1.1	Geschiedenis wijken	
5.1.2	Achtergrondkenmerken en leefsituatie wijken	
5.1.3	Huidige verkeerssituatie	
5.1.4	Mobiliteitsgedrag wijken	
5.2	Overeenkomsten met mobiliteitsgedrag allochtonen	79
5.3	Fietsbeleid Den Haag	80
5.3.1	Fietsinfrastructuur	
5.3.2	Doelgroepen	
5.4	Samenvatting	83
6.	Methodologie	85
6.1	Onderzoeksmethode	85
6.1.1	Kwantitatief onderzoek	
6.1.2	Vragenlijst	
6.1.3	Uitzetten vragenlijst	
6.1.4	Steekproefomvang	
6.2	Stappenplan analyseren data	88
6.3	Statistische toetsen	89
6.3.1	Betrouwbaarheidsinterval	
6.3.2	Parametrische toets	
6.3.3	Non-parametrische toets	
6.4	Samenvatting	94
7.	Onderzoeksresultaten	95
7.1	Respons en betrouwbaarheid	95
7.1.1	Respons	
7.1.2	Betrouwbaarheid	
7.2	Vaardigheden en bezit vervoermiddelen	96
7.2.1	Vaardigheden	
7.2.2	Bezit	
7.3	Gebruik vervoerwijze	100
7.4	Motief	102
7.5	Afwegingen	105
7.5.1	Redenen fietsgebruik	
7.5.2	Redenen niet fietsgebruik	
7.5.3	Redenen bus/tram gebruik	
7.5.4	Redenen autogebruik	
7.6	Stellingen	115
7.7	Samenvatting	120
8.	Onderzoeksresultaten vergeleken	127
8.1	Onderzoeksresultaten versus bestaande onderzoeken	127
8.1.1	Fiets	
8.1.2	Openbaar vervoer	
8.1.3	Auto	
8.2	Onderzoeksresultaten versus theorie	134



9.	Conclusies	139
9.1	Belangrijke constatering	139
	9.1.1 Redenen vervoerwijze gebruik	
	9.1.2 Redenen niet-fietsgebruik	
	9.1.3 Resultaten versus theorie	
9.2	Onderzoeksvragen	143
10.	Aanbevelingen	147
10.1	Pijler 1: Fietsvoorzieningen	147
10.2	Pijler 2: Houding tegenover de fiets	150
10.3	Case basisscholen	152
	10.3.1 Fietsvoorzieningen omgeving scholen	
	10.3.2 Fietslessen en stimulering vanuit scholen	
11.	Bronnen	131

Bijlagen

I	Verklarende woordenlijst
II	Samenvatting verklaringsmodellen fietsgebruik
III	Parabolische trend
IV	Grote uitklapbare kaart van de wijken
V	Lijnnetkaart en hoofdstructuur wegen
VI	Impressie foto's
VII	Hoofdroutenet fiets Den Haag
VIII	Enquête Nederlands
IX	Enquête Turks
X	Enquête Marokkaans
XI	Locaties uitgezette enquêtes
XII	Ervaringen enquêteren
XIII	Voorbeeld betrouwbaarheidsinterval
XIV	Representativiteit
XV	Analyse algemeen
XVI	Analyse etniciteit
XVII	Analyse generatie
XVIII	Analyse geslacht
XIX	Analyse generatie naar geslacht
XX	Locaties basisscholen

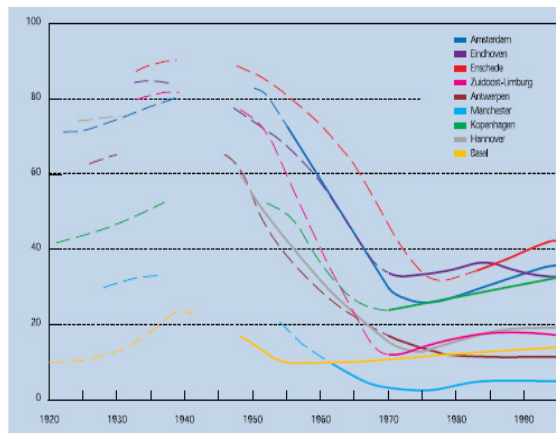




1. Inleiding

1.1 Achtergrond

Nederland is een fietsland bij uitstek. Dit begon na 1900 toen het fietsen van een recreatieve bezigheid door een kleine elite heel snel een massaproduct werd voor burger en werkmans. Als gevolg daarvan kenden vele Europese steden tot in de jaren '50 een relatief hoog fietsgebruik. De scherpe teruggang van het fietsgebruik in de jaren '60, was het resultaat van de sterke opkomst van de personenauto. Vanaf de jaren '70 is er overal in Europa sprake van stabilisatie of hernieuwde groei van het fietsgebruik, zie figuur 1.1 [Albert de la Bruhèze en Veraart, 1999].



Figuur 1.1 Fietsaandeel over de jaren [Albert de la Bruhèze en Veraart, 1999]

Huidig fietsgebruik

Dat Nederland een fietsland is blijkt ook uit de mobiliteitscijfers. Een Nederlander maakte in 2007 gemiddeld 2,99 verplaatsingen per dag, waarvan 0,78 verplaatsingen met de fiets. Het fietsaandeel is daarmee 26% en neemt, na de auto, de tweede plek in als meest gebruikt vervoermiddel. Dit is hoog als men weet dat alleen Denemarken met bijna 20% fietsaandeel nog het dichtst in de buurt komt [MON, 2008 en Ligtermoet, 2006].

Het aantal fietsverplaatsingen is in Nederland al decennia een redelijk constante waarde. Zo schommelt het fietsgebruik rond de 0,8 verplaatsingen per persoon per dag (vpppd). Wanneer echter wordt ingezoomd naar lokaal niveau, dan blijkt dat het fietsgebruik niet overal in Nederland gelijk is. Zo ligt in Amsterdam het fietsaandeel op 31%, terwijl dat in Rotterdam slechts 19% is. Ververs en Ziegelaar concluderen dan ook dat regionaal de spreiding in fietsgebruik aanzienlijk groter is dan in de tijd [MON, bewerking COS, 2008 en Ververs en Ziegelaar, 2006].

Verklaring fietsgebruik

Om het verschil in fietsgebruik binnen Nederland te verklaren hebben zowel Ververs en Ziegelaar als Rietveld en Daniel regressiemodellen opgesteld. Uit deze modellen blijkt dat het aandeel buitenlanders in een gemeente een belangrijke negatieve factor is op het fietsgebruik. Het gaat daarbij vooral om allochtone Nederlanders van niet-westerse afkomst, zoals Turkse, Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse Nederlanders.

Deze mensen wonen veelal in één van de vier grote steden van Nederland, waar de stedelijke dichtheid hoog is. Juist de dichtheid van steden is een andere negatieve factor die in beide modellen terugkomt. Dit komt vooral door de goede lokale OV-systemen die in dichtstedelijk gebied aanwezig zijn en die zodoende een alternatief vormen voor de fiets. Ook andere modellen wijzen erop dat de stedelijke dichtheid het mobiliteitsgedrag van mensen beïnvloed.

Een samenvatting van de regressiemodellen is opgenomen in bijlage II. In bijlage III wordt nader ingegaan op het mobiliteitsgedrag in dichtstedelijk gebied [Rietveld en Daniel, 2004, Ververs en Ziegelaar, 2006 en Schwanen et al., 2004].

Voor het verhogen van het fietsgebruik in Nederland zijn allochtonen dus een belangrijke doelgroep waar een grote winst te behalen is. De vraag is echter waarom allochtonen tot op heden weinig gebruik maken van de fiets en wat hier aan gedaan kan worden. Dit onderzoek richt zich op deze vraag.

1.2 Allochtonen en fietsgebruik

Van de drie grootste steden van Nederland; Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, is bijna de helft van de inwoners van oorsprong van niet-Nederlandse komaf. Deze steden kennen daarnaast een hoge stedelijke dichtheid en een goed lokaal OV-systeem. Dit zijn redenen om dus te veronderstellen dat het fietsgebruik in deze steden aan de lage kant is.

Fietsaandeel in grote steden

In de praktijk blijken alleen Rotterdam en Den Haag, met respectievelijk 19 en 22% fietsaandeel, lager te scoren dan het landelijke gemiddelde. Terwijl Amsterdam met 31% juist hoger scoort. Evenals Utrecht, de vierde stad van Nederland, waar het fietsaandeel met 35% hoog is. Ook in vergelijking met andere zeer sterk stedelijke gebieden in Nederland is het fietsaandeel in Rotterdam en Den Haag laag, zie tabel 1.1. Er blijken dus grote verschillen te zijn in het fietsaandeel tussen de grootste steden van Nederland [MON, 2008].

In de tabel is tevens te zien dat veel verplaatsingen in deze steden met de bus, tram en metro plaatsvinden. Aangezien het aandeel van de auto wel drastisch lager is dan het gemiddelde van Nederland is aannemelijk dat de fiets en het lokale OV elkaar beconcurreren, zoals al werd verondersteld in paragraaf 1.1.

	Amsterdam		Utrecht		Den Haag		Rotterdam		Zeer sterk stedelijk gebied		Gemiddelde Nederland	
	Vpppd	Aandeel [%]	Vpppd	Aandeel [%]	Vpppd	Aandeel [%]	Vpppd	Aandeel [%]	Vpppd	Aandeel [%]	Vpppd	Aandeel [%]
Auto	0,57	21	0,78	28	0,91	34	0,79	33	0,99	37	1,45	29
Trein	0	0	0	0	0	0	0,02	1	0,1	4	0,06	0
Bus/tram/metro	0,35	13	0,2	7	0,27	10	0,29	12	0,22	8	0,08	11
Bromfiets	0,03	1	0	0	0,03	1	0,02	1	0,03	1	0,02	1
Fiets	0,84	31	0,98	35	0,59	22	0,46	19	0,67	25	0,78	27
Lopen	0,86	32	0,78	28	0,84	31	0,82	34	0,66	24	0,56	31
Overige	0,05	2	0,06	2	0,03	1	0,02	1	0,04	1	0,05	1
Totaal	2,7	100	2,8	100	2,7	100	2,4	100	2,71	100	2,99	100

Tabel 1.1 Verplaatsingen per persoon per dag (vpppd) naar hoofdvervoerwijze binnen de vier grootste steden in Nederland in 2007 [MON, bewerking COS, 2008]

Verhogen fietsaandeel

Vanwege de gunstige effecten van fietsen op de gezondheid, bereikbaarheid, milieu, verkeersveiligheid en leefkwaliteit van de stad hebben de drie grote steden zichzelf ten doel gesteld om het fietsaandeel in hun stad te verhogen en daarbij de gunstige uitgangspositie van de



steden (compactheid en de korte fietsbare afstanden) uit te buiten. Elke stad heeft, om dit doel te bereiken, zelf een fietsbeleidsplan opgesteld.

Tussen deze beleidsplannen zijn veel overeenkomsten. Zo zet elke gemeente in op het verbeteren en uitbreiden van het fietsnetwerk en stallingen, waardoor een aantrekkelijk fietsklimaat wordt geschapen en mensen worden gestimuleerd vaker te fietsen.

Gedragbeïnvloeding

De drie gemeenten concluderen echter dat alleen het nemen van fysieke maatregelen lang niet altijd voldoende is om mensen vaker te laten fietsen. Deze gemeenten komen dan ook tot de conclusie dat als ze het fietsgebruik willen verhogen ze expliciet moeten gaan werken aan de beeldvorming van de fiets door middel van gedragbeïnvloeding onder bepaalde doelgroepen. In de fietsbeleidsplannen van Amsterdam, Rotterdam en Den Haag wordt dan ook aangegeven dat ze extra aandacht willen besteden aan onder andere allochtonen om het fietsgebruik te stimuleren [Gem. Amsterdam, 2007; Gem. Rotterdam, 2007; Gem. Den Haag, 2007].

Ook de heer Rietveld gaf in een verdiepend gesprek aan dat de doelgroep allochtonen het meest interessant is om het fietsgebruik onder te stimuleren. Deze groep fietst op dit moment namelijk nog weinig, terwijl ze vaak in grote steden wonen waar het aantrekkelijk is om te fietsen. Het is dus een groep waar de meeste winst te behalen is voor de fiets [Gesprek Rietveld, 2009].

Hiaten in kennis fietsgebruik allochtonen

Vooraf Rotterdam en Den Haag zijn vanwege hun aandeel allochtonen en lage fietsaandeel geschikte steden om na te gaan waarom allochtonen weinig fietsen. Rotterdam heeft echter al onderzoek gedaan naar het vervoermiddelgebruik onder allochtonen, zodat ze gericht aan de slag kan om het fietsgebruik onder deze groep te stimuleren [Gem. Rotterdam, 2007].

In Den Haag ontbreken deze cijfers en is er nog weinig informatie over waarom allochtonen tot op heden weinig fietsen. Den Haag heeft wel de ambitie om het fietsgebruik te verhogen onder deze groep. Bovendien is deze doelgroep ruim aanwezig in de stad, vooral in de wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk. In deze wijken is 90% van de inwoners van allochtone afkomst. Deze wijken liggen tevens dicht bij het centrum en bij de corridor waar de meeste werkgelegenheid is. Daarnaast is er fietsinfrastructuur aanwezig, zodat voor korte verplaatsingen de fiets een alternatief is. Hiermee lijkt er een aantrekkelijke uitgangspositie te zijn om het fietsgebruik te stimuleren onder allochtonen in deze twee wijken [Gesprek Eggen, 2009 en Den Haag in cijfers, 2009].

Dit onderzoek richt zich dan ook op het fietsgebruik van allochtone Nederlanders in de twee Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk. Of beter gezegd op de afwegingen waarom allochtonen nu nog weinig fietsen en hoe dit gedrag beïnvloed kan worden ten gunste van de fiets, zodat het fietsgebruik verder verhoogd wordt.

1.3 Doelstelling en onderzoeksvragen

Dit onderzoek richt zich op het fietsgebruik van allochtone Nederlanders in de Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk. En dan specifiek op niet-westerse allochtonen van met name Turkse, Marokkaanse en Surinaamse afkomst. Deze etniciteiten komen namelijk het



meeste voor in de twee Haagse wijken, zie paragraaf 5.1.2. Voor het gemak wordt de term 'allochtonen' gebruikt om te voorkomen dat steeds de drie etniciteiten moeten worden opgesomd.

Onderzoeksdoel

Het doel van dit 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 inzicht kan de gemeente dan gericht gaan werken aan het stimuleren van het fietsgebruik onder allochtonen in deze wijken. Deze informatie is tevens bruikbaar voor in de rest van Den Haag en voor andere steden in Nederland. Zeker als men weet dat het aantal allochtonen als gevolg van vergrijzing en een positief migratiesaldo verder zal stijgen. Van 1,2 miljoen Turkse, Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse Nederlanders naar 1,5 miljoen in 2040. Wat neerkomt op 8,8% van de Nederlandse bevolking. Het mobiliteitsgedrag van allochtonen zal daardoor een grotere stempel drukken op het toekomstige vervoersysteem.

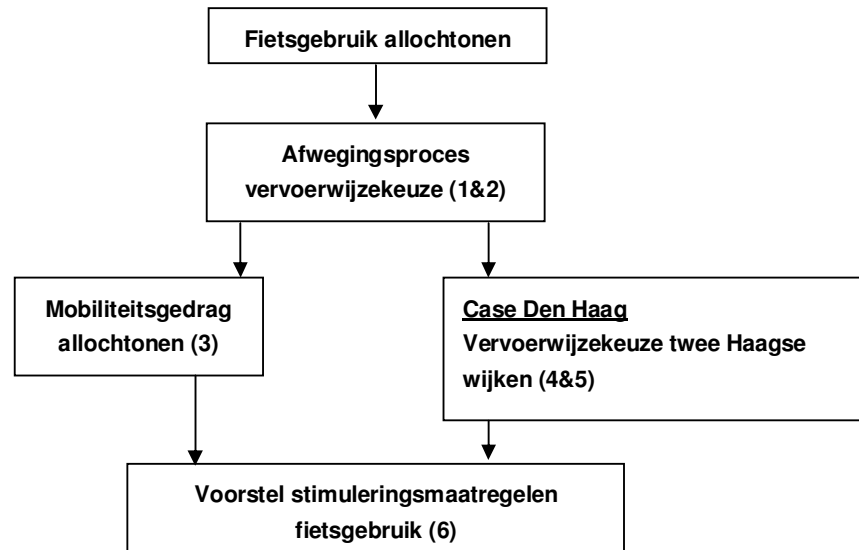
Door dit onderzoek in de twee wijken van Den Haag krijgen andere steden ook inzicht hoe met deze ontwikkelingen om te gaan ten gunste van de fiets.

Onderzoeksvragen

Om inzicht te verkrijgen in het afwegingsproces van de vervoerwijzekeuze van allochtone Nederlanders binnen de stad zijn er verschillende onderzoeksvragen opgesteld. In paragraaf 1.4 wordt nader de aanpak besproken waardoor duidelijk wordt hoe het onderzoek is uitgevoerd. De volgende onderzoeksvragen zijn doorlopen in dit onderzoek:

1. Hoe komen reizigers tot hun vervoerwijzekeuze?
2. Welke factoren spelen mee in het afwegingsproces bij de vervoerwijzekeuze?
3. Wat is er bekend over het mobiliteitsgedrag van allochtonen?
4. Hoe zien de twee Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk eruit en wat is er al bekend over het mobiliteitsgedrag van de inwoners van deze twee wijken?
5. Hoe spelen attitudes mee in het afwegingsproces van de inwoners van Transvaalkwartier en de Schilderswijk bij hun vervoerwijzekeuze voor ritten binnen de stad, en zijn daarbij verschillen naar persoonlijke kenmerken?
6. Op welke wijze kan de opgedane kennis vertaald worden in maatregelen om fietsgebruik te bevorderen in Den Haag?

Deze onderzoeksvragen volgen elkaar op en zijn nauw met elkaar verbonden. Om de samenhang te zien is hieronder een schematische figuur weergegeven. Het nummer tussen de haakjes verwijst naar de onderzoeksvraag.



Figuur 1.2 Schematische weergave van de onderzoeksvragen

1.4 Aanpak onderzoek

Voordat specifiek gericht wordt op allochtonen en het fietsgebruik wordt er stilgestaan bij het afwegingsproces dat doorlopen wordt bij de keuze voor een vervoerwijze. Hiervoor worden twee perspectieven behandeld, het economische en psychologische perspectief. Deze perspectieven leiden tot een model voor de vervoerwijzekeuze, zodat duidelijk wordt hoe de vervoerwijzekeuze tot stand komt.

Vervolgens is ingezoomd op het mobiliteitsgedrag van allochtonen. Hierbij komen verschillen met het mobiliteitsgedrag van autochtonen aan het licht. Deze verschillen blijken deels te verklaren zijn door sociale, economische en ruimtelijke factoren die verschillen tussen allochtonen en autochtonen.

Wanneer deze informatie met het theoretische stuk wordt gecombineerd dan blijken er hiaten in de kennis te zijn in het verklaren van het mobiliteitsgedrag van allochtone Nederlanders. Het onderzoek heeft zich daarom gefocust op de rol van attitudes bij de vervoerwijzekeuze. Op deze manier is onderzoek gedaan naar waarom allochtonen niet of nauwelijks fietsen. Zo wordt er inzicht verkregen in de huidige situatie in de Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk en komt naar voren hoe men tegen de fiets aankijkt.

Voordat de case vorm kreeg, is gekeken naar wat voor wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk zijn en wat er al bekend is over het mobiliteitsgedrag. Op deze manier ontstaat er een duidelijk beeld en kon er gericht een onderzoek worden opgezet in deze wijken.

De resultaten van het onderzoek zijn vertaald in concrete aanbevelingen zodat het handvatten zijn om gericht aan de slag te gaan met het stimuleren van het fietsgebruik onder allochtonen.

1.5 Leeswijzer

Voordat er wordt stilgestaan bij de onderzoeksresultaten is het belangrijk te weten hoe afwegingen bij de vervoerwijzekeuze tot stand komen en welke factoren een rol spelen die het fietsgebruik kunnen beïnvloeden. Dit is het onderwerp van hoofdstuk 2 en resulteert in een theoretisch model. In het daarop volgende hoofdstuk wordt gekeken naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen waarbij het fietsgebruik uitgebreid aan bod komt. Hierdoor komen verschillen tussen allochtone en autochtone Nederlanders aan de oppervlakte. In hoofdstuk 4 wordt het mobiliteitsgedrag gecombineerd met het theoretisch model en komen er hiaten aan het licht waarop het onderzoek zich verder richt.

Hoofdstuk 5 richt zich op de huidige situatie in de twee Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk. Deze informatie is als input gebruikt voor het opzetten en uitvoeren van het onderzoek in Den Haag. Hoe het onderzoek is opgezet en uitgevoerd is onderwerp van hoofdstuk 6. De resultaten en analyse van het onderzoek in de twee Haagse wijken vormt de inhoud van hoofdstuk 7. Waarna er in hoofdstuk 8 de resultaten van het onderzoek vergeleken wordt met de bestaande onderzoeken over het mobiliteitsgedrag van allochtonen en het theoretisch model. De conclusies volgen in hoofdstuk 9 en tot slot volgen er in hoofdstuk 10 de aanbevelingen.



2. Afwegingsproces vervoerwijzekeuze

Er zijn twee perspectieven die het afwegingsproces voor de keuze voor een vervoerswijze in beeld brengen. Dit zijn het economische en het psychologische perspectief. Bij beide perspectieven kiest de reiziger zijn vervoerwijze op basis van een afweging tussen verschillende factoren. Voordat naar deze factoren wordt gekeken, is het relevant om eerst stil te staan bij het afwegingsproces dat leidt tot een keuze voor een bepaald gedrag. Door dit proces helder op het netvlies te krijgen, wordt duidelijk op welke factoren de vervoerwijzekeuze beïnvloedt kan worden ten gunste van de fiets.

In paragraaf 2.1 wordt de vervoerwijzekeuze vanuit economisch perspectief behandeld. Hierin staat de rationele reiziger die puur op basis van nutsmaximalisatie zijn vervoermiddelkeuze maakt centraal. De psychologische aanpak legt meer de focus op sociale en emotionele factoren bij de vervoerwijzekeuze en komt aan bod in paragraaf 2.2.

De elementen waaruit beide perspectieven zijn opgebouwd, zijn vervolgens geoperationaliseerd in concrete factoren. Deze factoren worden behandeld in paragraaf 2.3, waarna in paragraaf 2.4 de voor- en nadelen van beide perspectieven tegen elkaar worden afgezet.

2.1 Keuzegedrag vanuit economisch perspectief

2.1.1 Afweging

Bij de vervoerwijzekeuze vanuit economisch perspectief staat de rationele reiziger centraal. De reiziger maakt puur op basis van rationele afwegingen een keuze voor een vervoerwijze. Dat betekent dat de reiziger vanuit zijn achtergrond verschillende factoren afweegt die voor hem belangrijk zijn om tot een voertuigkeuze te komen. De achtergrond bestaat daarbij uit socio-economische factoren, waaronder inkomen en leeftijd. De factoren die worden afgewogen zijn afhankelijk van het vervoersysteem, zoals reiskosten en reistijd.

Nutsfuncties

Door gewichten toe te kennen aan de factoren ontstaat er een functie, de nutsfunctie. De reiziger heeft voor het opstellen van deze nutsfunctie volledige informatie nodig over alle factoren voor alle vervoerwijzen. Hieruit maakt de reiziger een selectie van factoren die voor hem belangrijk zijn. De reiziger is dus perfect geïnformeerd. Daarnaast wordt ervan uitgegaan dat de reiziger rationeel handelt. De reiziger kiest dus het vervoermiddel dat zijn nut maximaliseert. Per vervoermiddel v is er een nutsfunctie op te stellen. Deze ziet er in formulevorm als volgt uit:

Nutsfunctie:
$$\text{Max } U_v = \beta_1 \cdot X_1 + \beta_2 \cdot X_2 + \dots + \beta_n \cdot X_n$$

Daarbij zijn X 'en de factoren en de β de bijbehorende gewichten [Onnen en Knippenberg, 1989 en Dijst et al, 2002].

Beperkingen

De reiziger kan echter niet altijd kiezen voor de vervoerwijze die zijn nut maximaliseert. Dat komt omdat er verschillende beperkingen zijn in de keuzemogelijkheden. Deze beperkingen hebben te maken met onder andere beschikbare budgetten, zoals tijd en geld. Zo is de meest voor de hand liggende beperking het besteedbare inkomen aan vervoer. Veel mensen willen zich namelijk best



per auto verplaatsen, maar een groot deel van de wereldbevolking heeft simpelweg geen geld om een auto aan te schaffen.

Naast dit financiële budget is er ook een tijdsbudget. Een dag telt 24 uur waarin de mens verschillende activiteiten wil ondernemen. Hierdoor is er doorgaans een bepaalde tijd beschikbaar om een verplaatsing te maken waardoor niet elke vervoerwijze voor de verplaatsing in aanmerking komt. Deze budgetten worden weergegeven door verschillende Z's en vormen demografische, economische en geografische restricties waarbinnen het nut gemaximaliseerd dient te worden. In dat geval moet het volgende probleem worden geoptimaliseerd:

$$\text{Max } U_v = \beta_1 * X_1 + \beta_2 * X_2 + \dots + \beta_n * X_n$$

$$\text{Gegeven: } X_1 \leq Z_{g1} \quad X_2 \leq Z_{t2} \quad X_n \geq 0$$

Ofwel het nut van vervoerwijze V moet gemaximaliseerd worden binnen de restricties. Als X_1 de reiskosten zijn, dan moeten deze voldoen aan het geldbudget (Z_g). De reistijd X_2 dient te voldoen aan het tijdsbudget (Z_t). Al deze factoren kunnen niet negatief zijn, zodat elke X groter is dan nul. Het voert te ver om deze benadering verder uit te werken, maar uiteindelijk zal via verschillende berekeningen U_v gemaximaliseerd worden binnen deze randvoorwaarden [Bovy en Bliemer, 2006 en Verhaeghe, 2007].

Beschikbaarheid vervoerwijze

Naast deze budgetten en voorkeuren heeft ook de beschikbaarheid van vervoerwijzen invloed op het keuzegedrag. Zo heeft niet iedereen een auto tot zijn beschikking en is er niet in elke stad of dorp een treinstation aanwezig. Al deze restricties tezamen leiden tot een bepaalde keuzeset van mogelijke vervoermiddelen. Het vervoermiddel i met het grootste optimale nut van alle beschikbare vervoermiddelen j zal dus uiteindelijk gekozen worden om de verplaatsing te maken, ofwel: $U_i > U_j$

Aangezien ieder individu van elkaar verschilt, heeft elk individu een eigen nutsfunctie, budgetten en restricties die moeten worden geoptimaliseerd, zodat elk individu tot zijn eigen optimale vervoerwijzekeuze komt [Dijst et al, 2002 en Bovy en Bliemer, 2006].

Geaggregeerd niveau

Bij het voorspellen van vervoerwijzekeuzes voor een bepaalde verplaatsing worden deze individuele geoptimaliseerde nutsfuncties geaggregeerd. Dit aggregeren gebeurt door middel van regressieanalyses waardoor er een nieuwe geaggregeerde nutsfunctie ontstaat met factoren die van invloed zijn op de vervoermiddelkeuze. Hierdoor wordt gedrag van individuele reizigers uitgevlakt. De voertuigkeuze op geaggregeerd niveau kan in een regressiemodel er dan als volgt uitzien: $U_{ijv} = \alpha_0 + \alpha_1 * X_{ij1} + \alpha_2 * X_{ij2} + \dots + \alpha_n * X_{ijn}$

Daarbij geeft U het geaggregeerde nut per vervoermiddel v aan tussen herkomst i en bestemming j. De eerste variabele α_0 is een constante. Deze constante wordt met name gevormd door specifieke individuele voorkeuren en kenmerken ten aanzien van een voertuig. Deze zijn per persoon verschillend en vormen in het geaggregeerde model een ruis. Deze ruis wordt als een constante weergegeven. Er treedt dus feitelijk verlies van informatie op. Daarnaast kunnen er correlatie-effecten optreden doordat specifieke individuele afwegingen op een hoop worden gegooid, waardoor individueel keuzegedrag weleens onjuist kan worden weergegeven in de modellen. De variabelen X_{ij1} tot en met X_{ijn} zijn variabelen, zoals reistijd en reiskosten per vervoermiddel. Bij dit alles geven de overige α 's de gewichten per variabele aan [Bérénos, 2004].



Bij de verklaringsmodellen van Rietveld en Daniel en Ververs en Ziegelaar, die in bijlage II worden behandeld, is inderdaad te zien dat verlies van informatie en correlatie optreedt doordat individuele informatie is geaggregeerd.

Beslissingsstrategie

Middels logit-functies kunnen de geaggregeerde nutsfuncties per vervoermiddel tegenover elkaar worden afgezet. Hieruit volgt de kans dat er gekozen wordt voor vervoerwijze V, P_{ijv} . P_{ijv} is dus het aandeel van vervoermiddel V uit de keuzeset van vervoermiddelen W voor de verplaatsing van locatie i naar locatie j. In formulevorm komt dit neer op [Bovy en Bliemer, 2006]:

$$P_{ijv} = \frac{\exp(V_{ijv})}{\sum_w \exp(V_{ijw})}$$

2.1.2 Elasticiteiten

De behandelde nutsfuncties geven aan hoe er vanuit economisch perspectief tot een keuze wordt gekomen. De wereld is echter niet een statisch geheel waar alles voor onbepaalde tijd vaststaat. Door veranderingen in inkomen, reiskosten en reistijd is het mogelijk dat er voor een andere vervoerwijze wordt gekozen. Vanuit de economie worden elasticiteiten gehanteerd om de gevoeligheid van de vraag van een product af te zetten tegenover prijs- en tijdsveranderingen. Op die manier geeft een elasticiteit weer in welke mate de vraag reageert op de verhoging of verlaging van de prijs of tijd van die producten.

VOT

Prijs en tijd zijn echter twee verschillende eenheden. Om elasticiteiten te kunnen bepalen dienen prijs en tijd daarom te worden samengevoegd. Dat kan door middel van de value of time (VOT), waarbij letterlijk 'de waarde van tijd' wordt bepaald. Op deze wijze wordt de tijd omgezet in geld.

Deze VOT verschilt per reiziger doordat iedere reiziger zijn reistijd op een andere wijze waardeert. Reizigers met een hoog inkomen hanteren een hogere value of time (VOT) dan lagere inkomens. Ook het motief van de verplaatsing speelt een belangrijke rol bij de waardering van de tijd. Zo kent zakelijk verkeer en woon-werkverkeer een hogere waardering dan recreatief verkeer. Een ander aspect dat een rol speelt bij reistijdwaardering is de tijd die al besteed wordt aan het reizen. Zo zal iemand die veel reist minder tijd hebben voor andere zaken zodat hij graag geld inlevert voor wat meer vrije tijd. Het gevolg is dat de totale kosten van een verplaatsing afhangen van de reistijd (variabele kosten) en de reiskosten (vaste kosten) [Dijst et al, 2002].

Voor de vervoerwijzekeuze zijn vier elasticiteiten van belang, dit zijn prijselasticiteit, inkomenselasticiteit, kruislingse elasticiteit en de tijdselasticiteit.

Prijselasticiteit

De prijs voor een vervoermiddel is geen vast gegeven. Deze kan door verschillende redenen, zoals wijzigingen op de oliemarkt, veranderen. De prijselasticiteit is een getal dat aangeeft wat de procentuele verandering is in het geval de prijs met één procent stijgt. Uit onderzoek blijkt dat de vraag naar openbaar vervoer (OV) gevoeliger is voor prijsveranderingen dan wanneer de brandstofkosten voor de auto worden verhoogd. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de kosten voor de auto natuurlijk meer zijn dan alleen de brandstofkosten, terwijl het OV geen andere kosten

voor de reiziger kent dan het vervoerbewijs. Daarnaast zijn de kosten voor het OV voor een bepaalde reis direct zichtbaar voor de reiziger, terwijl bij de auto niet eenduidig is hoe duur de reis was [Dijst et al, 2002].

Inkomenselasticiteit

Naast de prijs kan ook het inkomen in de tijd veranderen. De inkomenselasticiteit geeft de afhankelijkheid weer van de vraag naar mobiliteit, ten gevolge van een wijziging in het inkomen. In de economie wordt daarbij onderscheid gemaakt in luxegoederen, inferieure goederen en goederen die hier tussenin liggen. Luxegoederen zijn goederen waaraan de mens meer uitgeeft naarmate men meer verdient en waarvan de inkomenselasticiteit groter is dan 1. Een voorbeeld van een luxegoed is vliegen.

Fietsen en lopen daarentegen kennen een lage inkomenselasticiteit en zijn daardoor over het algemeen als inferieure goederen te kwalificeren. Voor inferieure goederen geldt dat de inkomenselasticiteit lager is dan 1, ofwel bij toenemende inkomens wordt er in absolute zin minder aan geconsumeerd. Dus als mensen meer gaan verdienen, gaan ze eerder minder dan meer fietsen en lopen. Deze constatering wordt ook gedaan bij het gebruik van bus, tram en metro, zodat ook lokaal OV onder de definitie van een inferieur goed valt [Dijst et al, 2002].

Kruislingse elasticiteit

Een andere vorm van elasticiteit is de kruislingse elasticiteit. Bij de kruislingse elasticiteit gaat het doorgaans om de mate waarin de vraag naar een product reageert op een prijsverandering van een ander product (substitutie). Zo blijkt uit het onderzoek van Rietveld en Daniel dat wanneer de parkeerkosten met 14 cent per uur stijgen het fietsgebruik met 5,2% stijgt en een verkorting van de reistijd per fiets (ten opzichte van de reistijd per auto) van 10% leidt tot een 3% hoger fietsgebruik [Rietveld en Daniel, 2004].

Naast substitutie is het bij ketenverplaatsingen goed mogelijk dat een prijsverlaging van een vervoermiddel ook resulteert in het meer gebruiken van andere vervoermiddelen. Zo kan een lagere ticketprijs voor de trein naast meer treingebruik ook tot meer fietsverplaatsingen leiden, omdat de fiets vaak in het voortransport wordt gebruikt.

Tijdselasticiteit

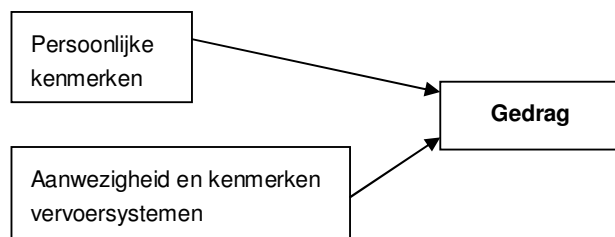
Zoals blijkt uit de kruiselasticiteit kan reistijd ook een rol spelen bij wijzigingen in de voertuigkeuze. Er is dus ook een tijdselasticiteit waar te nemen. Deze houdt in dat de vraag naar mobiliteit afhangt van een wijziging in de reistijd (de snelheid van de verplaatsing). Uit onderzoek blijkt dat de snelheid grote invloed heeft op de vraag naar mobiliteit. Zo blijkt uit onderzoek van Rietveld dat op de lange termijn reistijdelasticiteit van de vraag naar mobiliteit in de buurt ligt van -1. Ofwel een daling van de reistijd met een bepaald percentage leidt tot een stijging van afgelegde kilometers met ongeveer hetzelfde percentage. Deze constatering is in lijn met de wet van BREVER (Behoud REistijd en VERplaatsingen). Volgens deze wet ligt de totale reistijd en het aantal verplaatsingen al jaren rond een constante. Als gevolg hiervan neemt het aantal afgelegde kilometers toe als de reistijd daalt [Dijst et al, 2002].

2.1.3 Resumerend

Het economische perspectief is samen te vatten in een figuur, waarbij de elementen 'persoonlijke kenmerken' en de 'aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem' een rol spelen. Figuur 2.1 laat duidelijk zien dat persoonlijke kenmerken, zoals inkomen, samen met kenmerken van het



vervoersysteem (aanwezigheid van vervoermiddelen) het keuzegedrag bepalen. De individuele reiziger kent gewichten toe aan de factoren die onder deze twee elementen vallen. Deze weging leidt tot een keuze voor een vervoermiddel wat resulteert in een bepaald gedrag.



Figuur 2.1 Schematische weergave van de gedragskeuzetheorie vanuit economisch perspectief

Elasticiteit

De keuze van de reiziger kan wijzigen doordat er veranderingen optreden in prijs en tijd van de beschikbare vervoerwijzen. Er zijn vier verschillende elasticiteiten te onderscheiden die aangeven in welke mate de reiziger zijn gedrag wijzigt ten gevolgen van een verandering.

De prijselasticiteit en inkomenselasticiteit geven aan wat de directe gevolgen zijn van een verandering op alleen het facet geld in de vervoerwijzekeuze. Bij de kruislingse elasticiteit speelt daarentegen de veranderingen van alternatieven een rol bij de voertuigkeuze. Als door een snellere route een alternatief minder reistijd kost dan zal een groep reizigers voortaan een ander vervoermiddel kiezen. Bij de tijdselasticiteit gaat het vooral om veranderingen in de relatie reistijd en reisafstand. Zo blijkt dat een daling van de reistijd met een bepaald percentage leidt tot een stijging van afgelegde kilometers met ongeveer hetzelfde percentage.

Voor- en nadelen

In het economische perspectief wordt uitgegaan van een rationele alwetende reiziger voor het verklaren van de vervoermiddelkeuze. Het grote voordeel van deze kwantitatieve aanpak is dat mogelijke effecten van maatregelen door te rekenen zijn op de vervoerwijzekeuze.

Aan deze aanpak kleven echter ook de nodige nadelen. Zo maakt de mens niet puur op rationele objectieve gronden beslissingen en is de mens ook niet in staat om volledig geïnformeerd te zijn. Op deze manier wordt bij het economische perspectief voorbij gegaan aan de emotionele, sociale, en cognitieve beperkingen van de reiziger bij het kiezen van een vervoermiddel. Deze factoren vallen wel onder het psychologische perspectief van de vervoerwijzekeuze.

2.2 Keuzegedrag vanuit psychologisch perspectief

2.2.1 Attitudes en gedrag

De reiziger maakt niet alleen op basis van objectieve gronden een afweging voor een vervoermiddel, maar ook op basis van emotie en percepties. Dit beïnvloedt zijn attitude tegenover een bepaald vervoermiddel. Attitude wordt in verschillende onderzoeken dan ook gedefinieerd als: de houding ten opzichte van iets of iemand. Vaak gaat het om een positieve of negatieve houding die voortkomt uit waargenomen voor- en nadelen [Tertoolen en Wildervanck, 1998 en Dijst et al, 2002].



Deze attitude kan gebaseerd zijn op verschillende factoren uiteenlopend van betrouwbaarheid van het vervoermiddel tot het comfort en het plezier dat de reiziger ervaart door met het vervoermiddel te reizen. Het ligt voor de hand dat iemand zich zal gedragen naar zijn attitude. Als iemand een positieve attitude heeft ten aanzien van de fiets is de kans groot dat hij ook de fiets pakt om zich te verplaatsen.

Het werkelijke gedrag kan echter anders uitpakken. Dit komt doordat ook andere attitudes een rol spelen. Zo kan iemand fietsen leuk vinden, maar ook een positieve houding hebben tegenover snelheid. Als de reiziger meer waarde hecht aan snelheid, dan is het mogelijk dat toch voor de auto gekozen wordt in plaats van voor de fiets.

Sociale norm

Naast de eigen attitude spelen tevens de attitudes van anderen een rol, ofwel de sociale norm. Deze sociale norm gaat vooral in op de vraag: hoe denken anderen over het vervoermiddel en wat voor indruk maak ik ermee? Vooral vrienden, familie en collega's hebben invloed op de afweging die een reiziger maakt. Het gaat er hierbij dus niet zozeer om hoe de reiziger over de fiets denkt, maar om zijn indruk op anderen. Als iemand anders of een groep de fiets beschouwt als een 'poor mans vehicle' dan kan de reiziger ervoor kiezen om niet de fiets te nemen doordat hij bang is om als arm bestempeld te worden. De invloed van sociale normen op het keuzegedrag verschilt per individu [Dijst et al, 2002].

Attitudes en werkelijk gedrag

Voor het omzetten van de attitudes tot werkelijk gedrag is het belangrijk dat de attitude uitvoerbaar is. Zo moet iemand die een positieve attitude heeft ten aanzien van de fiets wel een fiets tot zijn beschikking hebben en ook fysiek in staat zijn om te fietsen; het gaat dus om persoonlijke en situationele beperkingen [Dijst et al, 2002].

Ondanks dat attitudes niet per definitie tot werkelijk gedrag leiden, is het wel een bruikbaar middel. Zo kan bij een negatieve attitude tegenover een vervoermiddel ervan uitgegaan worden dat er een drempel is om dat vervoermiddel te kiezen. Iemand die een negatieve houding heeft ten opzichte van de fiets gaat liever niet fietsen. Het kan echter zo zijn dat de reiziger vanwege bijvoorbeeld inkomensbeperkingen min of meer tot de fiets veroordeeld is. Als dan het besteedbare inkomen van de reiziger stijgt, is het mogelijk dat er gekozen wordt voor het vervoermiddel waar de reiziger wel een positieve houding tegenover heeft. Zodoende wordt de fiets dan minder snel gepakt. Kortom de attitudes van iemand zijn dus wel van belang voor zijn vervoerwijzekeuze.

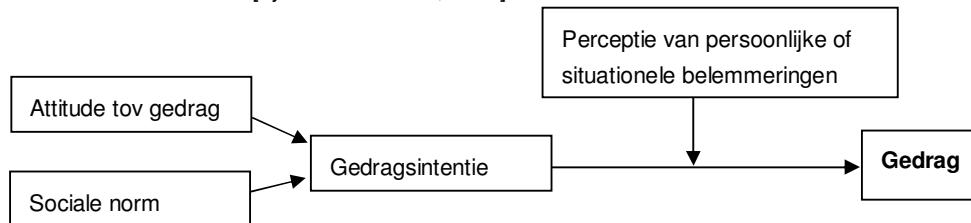
Attitudes beïnvloedbaar

De attitude van iemand is geen vast gegeven en kan beïnvloed worden en veranderen. Dit gebeurt doorgaans door het verwerven van kennis, nieuwe positieve ervaringen, voorlichting en het presenteren van tastbare feiten. De reiziger gaat dan anders denken over een vervoermiddel.

Een gemeente die het fietsgebruik wil bevorderen, kan bijvoorbeeld gericht reclame maken met gratis fietsenstallingen waardoor de automobilist zich laat verleiden om eens de fiets te pakken. Als er dan positieve ervaringen worden opgedaan met de fietsenstalling, kan het zijn dat de attitude wijzigt ten opzichte van de fiets. Het bijbrengen van kennis is echter geen garantie op gewenst gedrag. Als reden wordt vaak genoemd de sociale norm. Door gerichte campagnes kan dan geprobeerd worden om het imago van een vervoermiddel te verbeteren, zodat de sociale norm wijzigt [Tertoolen en Wildervanck, 1998].



Het gedragsintentiemodel van Ajzen en Fishbein wordt vaak binnen verkeer en vervoer gebruikt om de relaties tussen attitudes, sociale norm, uitgangspunten en gedrag weer te geven. In dit model wordt de intentie tot een bepaald gedrag dus beïnvloed door de drie hiervoor besproken elementen, zie figuur 2.2. De kritiek op het model is dat ervan wordt uitgegaan dat gedrag rationeel tot stand komt [Ajzen en Fishbein, 1980].



Figuur 2.2 Gedragsintentiemodel [Ajzen en Fishbein, 1980]

2.2.2 Cognitieve dissonantie

Het verschil tussen attitude en het werkelijke gedrag kan bij de reiziger tot spanningen leiden. Want ondanks dat de reiziger de auto neemt voor zijn verplaatsing kan deze zich wel zorgen maken over de nadelen ervan op het milieu (attitude). Deze strijdigheid tussen attitude en werkelijk gedrag wordt cognitieve dissonantie genoemd. Deze dissonantie kan ook optreden als er meerdere attitudes een rol spelen [Tertoolen en Wildervanck, 1998 en Wijsman, 2000].

Cognitieve dissonantie leidt tot een tegenstrijdig gevoel bij individuen dat als niet prettig wordt ervaren. Om die reden streeft een individu ernaar om de cognitieve dissonantie te reduceren. Dit kan door ervoor te kiezen om het gedrag aan te passen of door de attitude te veranderen. Doorgaans wordt datgene veranderd wat het minste moeite kost of waar het individu zelf direct voordeel van heeft.

Aanpassen attitudes

Uit verschillende studies blijkt dat reizigers vooral hun attitude aanpassen in plaats van gedrag. Afgezien van praktische en gevoelsmatige overwegingen zal namelijk bij gedragsverandering de omgeving direct opvallen dat er voor een ander vervoermiddel wordt gekozen. De omgeving kan hieruit de conclusie trekken dat de reiziger tot dan toe de verkeerde beslissing had genomen en ook de reiziger zelf kan tot deze conclusie komen. Deze confrontatie en gedachte zijn niet prettig waardoor de reiziger eerder geneigd is om zijn attitude te veranderen in plaats van zijn gedrag. Verandering van de attitude is dus minder opzichtig en vaak ook gemakkelijker [Tertoolen en Wildervanck, 1998].

Zoals aangegeven hebben mensen meerdere attitudes die onderling tegenstrijdig kunnen zijn, wat ook cognitieve dissonantie tot gevolg heeft. Zo kan het zijn dat bepaalde attitudes voor de langere termijn gelden en andere voor de kortere. Een voorbeeld daarvan is dat een reiziger het milieu belangrijk vindt omdat hij wil dat zijn kinderen in de toekomst ook in een leefbare wereld leven. Tegelijk vindt de reiziger het ook belangrijk dat zijn kinderen ontwikkelen en kennis opdoen. Hij wil daarom een reis maken naar Athene per vliegtuig om daar de oude beschavingen te laten zien. Deze twee attitudes staan haaks op elkaar en kunnen tot een persoonlijk dilemma leiden.

Naar dit 'persoonlijke dilemma' is nog weinig onderzoek gedaan. Te verwachten is dat er compensatiegedrag optreedt op een heel ander onderwerp, zodat aan beide attitudes tegemoet wordt gekomen. Zo kan de reiziger besluiten om naar Athene te gaan ondanks dat dit

milieuvervuilend is, maar tegelijk zal hij voortaan dan wel zijn afval keurig scheiden of hij betaalt extra om zo 'klimaatneutraal' te reizen. Op deze manier wordt dan de spanning tussen de attitudes en zijn gedrag gecompenseerd en wordt er in feite een reden gezocht om het gedrag te verantwoorden [Gesprek Tertoolen, 2009].

Tegenstrijdigheid tussen meerdere attitudes en gedrag hoeft niet per definitie te leiden tot compensatiegedrag. Bij het voorbeeld van de reiziger die zijn kinderen kennis wil laten opdoen in Athene en tegelijk voor een toekomstig gezond leefklimaat wil zorgen, speelt er niet alleen het persoonlijke dilemma maar ook een sociaal dilemma.

2.2.3 Sociaal dilemma

Bij het sociale dilemma dient het individu een afweging te maken tussen zijn eigen belang en de collectieve belangen van de gehele maatschappij. Doorgaans zijn daarbij de individuele voordelen direct merkbaar, de collectieve nadelen zijn dat echter lang niet altijd. Daarbij komt ook nog eens dat de collectieve nadelen meestal niet specifiek op één individu zijn toe te schrijven.

Zo kan het individu het milieu belangrijk vinden, maar de reiziger zal ook weten dat als hij de enige is die afziet van zijn vliegreis en andere rustig blijven vervuilen, het leefklimaat van zijn kinderen voor de toekomst als nog wordt bedreigd. Kortom de reiziger heeft direct voordeel van de vliegreis, de (collectieve) nadelen van milieuvervuiling merkt de reiziger niet direct en zijn ook niet alleen op hem te verhalen. Via het proces van reductie van cognitieve dissonantie wordt al snel geredeneerd dat *'laat eerst andere mensen maar wat aan het milieu doen'*.

Doorbreken dilemma

Mensen zijn daardoor vaak weinig geneigd om de consequenties van hun gedrag op langere termijn mee te laten wegen bij de keuze van hun huidige gedrag. Dit wordt versterkt door de landelijke trend richting meer individualisme en minder sociaal.

Ondanks dat, mag verondersteld worden dat het voor de reiziger het prettigste is als beide attitudes zonder tegenstrijdigheid mogelijk zijn. Dit kan de crux zijn bij het doorbreken van de dilemma's. Bij het doorbreken van het collectieve dilemma is het dus nodig dat het persoonlijke voordeel ook tot collectieve voordelen leidt [Tertoolen en Wildervanck, 1998 en Steg en Kalfs, 2000].



Figuur 2.3 'Laat eerst anderen maar fietsen' [De Wit, 2006]

Voor een reiziger is het bijvoorbeeld mogelijk dat hij of zij graag een gezond leven wil leiden. Er wordt daarom gekozen voor fietsen, doordat dit rechtstreeks gezondheidsvoordelen oplevert. Daarnaast houdt de fietser ook rekening met het collectief doordat het milieu niet extra wordt belast. Beide attitudes zijn dan in lijn met elkaar en versterken elkaar [Wee en Nijland, 2005 en Tertoolen, 2009].

2.2.4 Gewoontegedrag

Bij het kiezen van een vervoermiddel wordt er dus een afweging gemaakt tussen de druk van buitenaf en de eigen voorkeuren en uitgangspunten. Hieruit volgt een keuze voor een bepaald

vervoermiddel. Als een verplaatsing vaker plaatsvindt, is het aannemelijk dat niet elke keer alle alternatieven opnieuw tegen elkaar worden afgewogen. Dit zou elke keer mentale energie kosten en tijd. Om effectiever om te gaan met tijd en energie wordt er automatisch gedrag ontwikkeld [RWS, 2003].

Dit automatische gedrag ontstaat doordat er na een keuze voor een vervoermiddel een evaluatie plaatsvindt. Deze evaluatie richt zich op de elementen die de reiziger zelf belangrijk vindt. Zo zullen onder andere de kosten voor het vervoermiddel, de reistijd, betrouwbaarheid, de energie die erin gestoken moest worden en het plezier dat aan de reis is beleefd, worden meegenomen. Als de evaluatie positief is, dan is de kans groot dat de volgende keer voor dezelfde vervoerwijze wordt gekozen. Het hele beslissingsproces wordt dan niet opnieuw doorlopen en het voorgaande gedrag wordt gekopieerd. Hierdoor kan gewoontegedrag ontstaan [Onnen en Knippenberg, 1989].

Ook Tertoolen geeft nadrukkelijk aan dat bij gewoontegedrag de reiziger wel degelijk bewust is van wat hij doet, er wordt alleen niet steeds nagedacht over hoe de verplaatsing nu weer gemaakt zal worden. Gewoontegedrag hoeft dus niet te zijn ontstaan uit puur uitgesproken automatisme. Daarnaast moet hardop de vraag gesteld worden in hoeverre door cognitieve beperkingen een reiziger alle elementen van een vervoermiddel kan meenemen, laat staan beoordelen en de optimale keuze maken. De kans bestaat dus dat als gevolg hiervan de reiziger een beslissing neemt die tevredenstelt, zie ook beslisstrategieën in paragraaf 2.2.5. Het is dus verre van vanzelfsprekend dat de optimale keuze ten grondslag ligt aan het gewoontegedrag [Steg en Kalfs, 2000].

De definitie die wordt gebruikt voor gewoontegedrag is dan ook: gedrag dat regelmatig optreedt zonder dat er expliciete afwegingen gemaakt worden van de voor- en nadelen van verschillende opties.

Attitude conformeren aan gewoonte

Het gevolg van gewoontegedrag is dat de attitude aangepast wordt aan het gekozen vervoermiddel. Mensen beginnen vanuit dit gewoonteperspectief naar de wereld te kijken en informatie tot zich te nemen. Hun aandacht is geconcentreerd op informatie die zinvol is voor dit perspectief. Op deze manier wordt gefaald in het afwegen van realiteiten die buiten hun gewoontegedrag liggen, zelfs indien deze betere resultaten zou kunnen bieden. Er wordt dus alleen informatie opgenomen die aansluit bij de eigen vervoermiddelkeuze. Op deze wijze wordt de attitude consistent met het gewoontegedrag, zodat cognitieve dissonantie wordt gereduceerd. De uitkomst is dan ook dat gewoontegedrag dieper inslijt en dat men verknocht raakt aan het vervoermiddel. Het resultaat is dat een reiziger die de gewoonte heeft om de auto te gebruiken positiever gaat oordelen over de auto en negatiever over andere alternatieven [Tertoolen en Wildervanck, 1998, Dijst et al, 2002 en Schrijnen, 2007].

Na verloop van tijd kunnen er echter veranderingen optreden in het vervoersysteem of het vervoermiddel, zodat een ander vervoermiddel door de reiziger gekozen zou worden als er een bewuste keuze gemaakt zou worden. Door het feit dat de reiziger zich volgens zijn ontwikkelde gewoontegedrag gedraagt en alleen selectieve informatie tot zich neemt, worden deze nieuwe omstandigheden niet meegenomen door de reiziger, zodat niet meer altijd de optimale keuze gemaakt wordt. Het selectief opnemen van informatie en het gewoontegedrag leiden tot een defensief mechanisme waardoor leren en vernieuwen worden tegengewerkt. Het is gemakkelijker te blijven bij vaste gewoonten en opvattingen. Door het selectief opnemen van informatie op één

alternatief kan er een vorm van zelfrechtvaardiging optreden die misleidend kan zijn [Wijsman, 2000, Steg en Kalfs, 2000 en Dijkstra et al, 2002].

Gewoontegedrag doorbreken

De alternatieven worden bij gewoontegedrag dus niet meer volwaardig in het afwegingsproces van de reiziger meegenomen. Het gevolg is dat de gewoonte daardoor nog moeilijker is om te doorbreken en dat alternatieven niet als volwaardig worden gezien. Mensen gaan hun eigen gedrag pas echt weer heroverwegen als er radicale veranderingen optreden in de keuzesituatie. Zo'n radicale verandering dient een zeer sterke en directe waarneming te zijn, zodat de reiziger wakker wordt geschud en weer bewust gaat nadenken over zijn vervoerwijzekeuze.

Bij een radicale verandering kan men denken aan het substantieel verhogen van de benzineprijs. Zo'n verandering hoeft niet alleen van buitenaf te komen, maar kan ook plaatsvinden doordat een reiziger verhuist of van baan verandert. Deze verandering is dan genoeg om de reiziger weer bewust te laten nadenken over zijn vervoerwijzekeuze [Tertoolen en Wildervanck, 1998 en Dijkstra et al, 2002].

Bij het doorvoeren van radicale veranderingen moet er worden opgepast dat het 'billijkheidsprincipe' niet optreedt. Hiermee wordt het verschijnsel bedoeld dat mensen vinden dat ze recht hebben op iets als ze iets hebben gepresteerd. Een voorbeeld hiervan is dat een automobilist het gevoel kan krijgen dat hij recht heeft om auto te rijden; hij betaalt tenslotte wegenbelasting. Maar als er dan ook nog parkeerkosten moeten worden betaald, kan hij dat als onrechtvaardig gaan beschouwen. Deze houding is het gevolg van cognitieve dissonantie tussen attitude (niet voor niets) en gedrag (betalen).

Zelfrechtvaardiging

Het gevolg is dat bij het hiervoor genoemde voorbeeld ook zelfrechtvaardiging optreedt. In combinatie met de selectieve blik bij gewoontegedrag kan het zo zijn dat door het verhogen van parkeerkosten de verknochtheid aan de auto toeneemt; ofwel "*als ik zoveel moet betalen dan zal ik rijden ook!*". Tertoolen wijst erop dat in dit soort gevallen de schok om gewoontegedrag te doorbreken te mager is, waardoor het billijkheidsprincipe optreedt en het gewoontegedrag versterkt wordt [Gesprek Tertoolen, 2009].

Maatregelen kunnen dus ook averechts werken, het is daarom raadzaam om bij het invoeren van parkeerkosten ook een ander vervoerwijze aantrekkelijker te maken, bijvoorbeeld gratis bewaakte fietsenstallingen.

2.2.5 Beslisstrategieën

Nu inzicht is in welke elementen er meespelen in de psychologische aanpak is het de vraag hoe deze elementen resulteren in de uiteindelijke keuze voor een vervoermiddel. Vanuit het psychologische perspectief is er niet een eenduidig gegeneraliseerde strategie voor de keuze die leidt tot een geaggregeerde beslismethode, zoals de nutsfuncties bij de economische aanpak [Onnen en Knippenberg, 1989 en Tertoolen, 2009].

Compensatoire strategie

Onnen beschrijft in zijn onderzoek verschillende strategieën die de reiziger zou kunnen gebruiken bij het afwegingsproces om tot een vervoerwijzekeuze te komen. Daarbij wordt er onderscheid gemaakt in de compensatoire strategie en de niet-compensatoire strategie. Bij de compensatoire



strategie wordt er op basis van een totaalbeoordeling een keuze voor een vervoermiddel gemaakt.

Deze strategie is gebaseerd op de optelsom van de gewogen scores per element. Door deze aanpak treedt er compensatie op, zodat een slechte score op een bepaald aspect goedge maakt kan worden door een score op een ander element. Bij deze strategie staat de rationeel handelende reiziger voorop. De individuele nutsfunctie bij de economische benadering is een vorm van de compensatoire strategie.

Niet-compensatoire strategie

Bij de niet-compensatoire strategie is er meer aandacht voor informatieverwerkingsprocessen in plaats van de aanname dat de keuze voorkomt uit een puur rationele afweging van de alwetende reiziger. Bij deze strategie treedt er geen compensatie op tussen verschillende elementen. Zodoende kan een slechte score op een bepaald element direct effect hebben op de uiteindelijke keuze en kan niet worden gecompenseerd op andere elementen [Onnen en Knippenberg, 1989].

Er worden vijf vormen van niet-compensatoire strategieën besproken door Onnen en Knippenberg:

Satisfying strategie

Bij deze strategie kiest een reiziger het eerste alternatief dat voldoet aan een bepaald minimaal behoefteniveau, de bevredigende oplossing. Bij deze strategie wordt dus aangenomen dat de reiziger niet verder zoekt als men tevreden is over de vervoerwijze.

Conjunctieve strategie

Bij de conjunctieve strategie wordt elk element van een alternatief vergeleken met een acceptatienorm. De conjunctieve strategie komt er op neer dat acceptatie van een alternatief alleen optreedt als de scores van alle elementen aan de bijbehorende acceptatienorm voldoen. Het probleem bij deze aanpak is echter dat er niet altijd een unieke oplossing is. Meerdere alternatieven kunnen namelijk voldoen aan de acceptatienorm.

Disjunctieve strategie

Bij de disjunctieve strategie daarentegen is een vervoermiddel al aanvaardbaar als één van de elementen voldoet aan de acceptatienorm. Hierdoor zijn er zelfs meerdere vervoermiddelen mogelijk dan bij de conjunctieve strategie.

Lexicografische strategie

Om het probleem van meerdere oplossingen te ontlopen, wordt er bij de lexicografische strategie verschillende elementen door de reiziger in een bepaalde rangorde van belangrijkheid gezet. Het alternatief wordt gekozen dat het hoogste scoort op het belangrijkste element. Als deze score hetzelfde is, dan wordt er gekeken naar het volgende belangrijkste element, de andere alternatieven vallen direct af.

Eliminatie strategie

Tot slot is er nog de eliminatie strategie. Hierbij worden ook de alternatieven vergeleken per element. Elk alternatief dat niet aan een gestelde acceptatienorm voldoet, valt af, waarna vergelijkingen van de resterende alternatieven op het op één na belangrijkste element plaatsvindt. Het verschil met de lexicografische strategie is dat bij de lexicografische het alternatief wordt

gekozen met de hoogste norm, terwijl bij de eliminatie methode er wordt vergeleken met een acceptatienorm [Onnen en Knippenberg, 1989].

Combinatie strategieën

De verschillende strategieën helpen de reiziger bij het maken van een vervoerwijzekeuze. De reiziger wordt echter beperkt door de keuzesituatie en cognitieve limieten, zodat er waarschijnlijk niet een standaard strategie aanwezig is voor de keuze van de vervoerwijze.

Onnen en Knippenberg concluderen daarom ook dat de compensatoire strategieën waarschijnlijk meer worden gebruikt als het aantal mogelijke vervoerwijze klein is. Terwijl bij een groot aantal alternatieven er een strategie met meerdere stadia gebruikt kan worden. Zo kan eerst 'screening' van de alternatieven door middel van niet-compensatoire strategieën plaatsvinden, zodat er acceptabele alternatieven geselecteerd worden uit de volledige keuzeset. De gereduceerde keuzeset van vervoerwijze worden nader bekeken waarbij ook compensatoire strategieën kunnen worden gebruikt om tot de uiteindelijke vervoerwijze te komen.

Ondanks de eigen kanttekening van Onnen en Knippenberg en de nuances bij deze strategieën kan nog worden opgemerkt dat een groot nadeel van de strategieën is dat deze alleen op de reiziger zelf betrekking heeft. Sociale normen en verschillende attitudes worden in de strategieën niet meegenomen. Daarnaast wordt er wederom van een reiziger uitgegaan die op rationele gronden afwegingen maakt en tot zijn keuze komt. Op deze manier passen Onnen en Knippenberg in feite uitgangspunten van de economische aanpak toe via strategieën op de psychologische aanpak, zodat onder andere rekening wordt gehouden met cognitieve beperkingen [Onnen en Knippenberg, 1989].

2.2.6 Leertheorieën

De keuze voor een bepaalde vervoerwijze wordt na afloop geëvalueerd. Zoals besproken in paragraaf 2.2.4 is bij positieve evaluatie de kans groot dat bij de volgende keer voor dezelfde vervoerwijze wordt gekozen zodat er gewoontegedrag wordt ontwikkeld. Er wordt dus door positieve ervaringen iets aangeleerd wat hun gedrag regelt.

Psychologie geeft ook kaders voor het verwerven van kennis en het leerproces. Binnen de behavioristische psychologie wordt leren dan ook gedefinieerd als 'de verandering in iemands gedrag of gedragspotentieel in een bepaalde situatie, dat het gevolg is van herhaalde ervaringen in diezelfde situatie, mits deze verandering niet verklaard kan worden door natuurlijke instincten, reflexen, rijping of tijdelijk toestanden (vermoeidheid of gewenning)' [Wijsman, 2000]. Er zijn verschillende leertheorieën die inzicht geven in hoe er geleerd wordt. Door kort de drie belangrijkste leertheorieën te behandelen, wordt duidelijk hoe de beslissingsstrategieën kunnen doorwerken in aangeleerd gedrag dat een gewoonte kan worden. Tevens wordt duidelijk hoe dit gedrag te beïnvloeden is, zodat het bruikbare informatie geeft voor aanbevelingen hoe het fietsgebruik gestimuleerd kan worden.

Behavioristische leertheorie

Een klassieke leertheorie is de behavioristische leertheorie. Bij deze leertheorie leren mensen doordat bepaald gedrag wordt beloond of bestraft. Deze prikkels stimuleren het gewenste gedrag en zijn vaak gebaseerd op emoties. Bij elke stimulering volgt er een respons (gedrag) en een versterking (beloning). Door de beloningen worden gewoonten gevormd, terwijl een straf aanleiding kan geven tot herbezinning van gedrag. De overdracht van kennis treedt daadwerkelijk



op wanneer mensen patronen beginnen te herkennen in een gegeven situatie en in staat zijn het geleerde gedrag toe te passen in een nieuwe situatie [Onnen en Knippenberg, 1989, Wijsman, 2000 en Schrijnen, 2007].

Cognitieve leertheorie

Bij behavioristische leertheorie zijn mensen afhankelijk van prikkels die het gedrag veranderen. De cognitieve leertheorieën echter zien de mens als actieve deelnemers in het leerproces. De mens denkt na, geeft betekenis aan beschikbare informatie en komt tot inzichten. Er hoeft dus niet geleerd te worden via 'trial-and-error' maar er wordt eigen kennis gecreëerd [Wijsman, 2000 en Schrijnen, 2007].

In dit verband kan gedrag gezien worden als een actie met een doel, waarbij tijdens het leren de mens zelf structuur, ordening en een bepaalde betekenis aan feiten of gegevens geeft. Hierbij zijn beloningen niet zo belangrijk. Er wordt dus bijvoorbeeld kennis verzameld over de omgeving (hoe kom je ergens en welke obstakels zijn er?). De weergave van deze kennis van de omgeving wordt georganiseerd tot een soort cognitieve kaart. Daarbij verloopt het leren lange tijd onbewust. Het leren wordt pas belangrijk wanneer de mens een bepaald doel wil bereiken: hoe kom ik het snelst bij het station als de fietstunnel dicht is? Het geleerde gedrag is dus pas waarneembaar als de mens een bepaald doel heeft en dat wil bereiken. De resultaten van leerprocessen zijn dus open en verschillen per individu [Wijsman, 2000].

Sociaal-constructivistische leertheorie

Bij de sociaal-constructivistische theorie wordt ervan uitgegaan dat het gedrag en de leerprocessen van individuen sterk afhankelijk zijn van de verschillende groepen waarin ze deelnemen. Het gedrag van iemand hangt dus onder andere af van zijn werk, familie en de gemeenschap. Deze theorie combineert het leren van het individu met het leren in een groep waaraan ze deelnemen. Mensen verbinden daarbij hun eigen waarden met de waarden van hun groep. Het creëren van kennis is dan verbonden met de waarden die de omgeving heeft [Schrijnen, 2007].

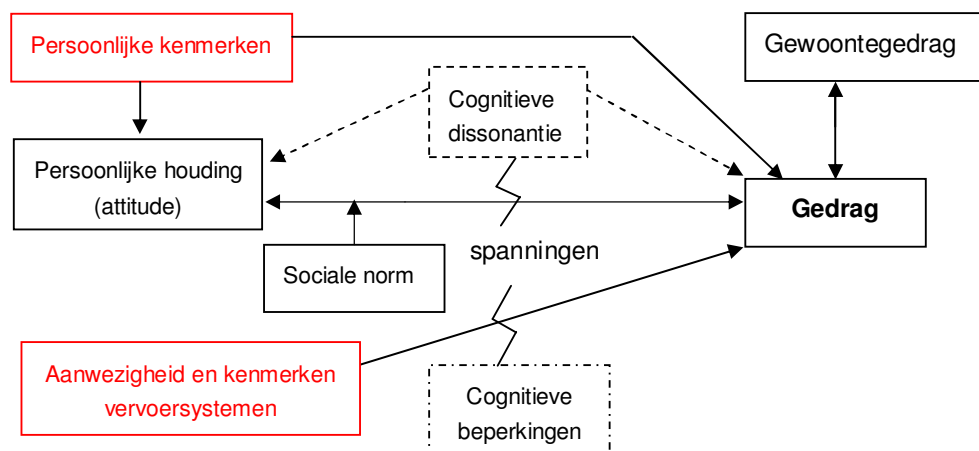
2.2.7 Resumerend

Nu bekend is hoe gewoontegedrag en überhaupt gedrag ontstaat volgens de psychologische aanpak is een overzicht opgenomen om te zien hoe de behandelde elementen elkaar beïnvloeden. In figuur 2.4 is schematisch weergegeven hoe de verschillende elementen een rol spelen in de keuze voor een vervoerwijze.

Zoals te zien is komen de twee elementen van het economische perspectief terug in dit model (rode blokken). Bij het psychologische model ligt de focus minder op de objectieve uitgangspunten van deze twee elementen, maar meer op de subjectieve kenmerken. Een persoonlijk kenmerk is dan meer cultuurgebonden in plaats van een feit, zoals het inkomen.

Daarnaast wordt er gericht op attitudes, sociale norm en gewoontegedrag. Daarbij speelt cognitieve dissonantie en cognitieve beperkingen een belangrijke rol, waardoor de reiziger selectief informatie tot zich neemt en niet in staat is om aan alle attitudes tegemoet te komen.





Figuur 2.4 Schematische weergave van de gedragskeuzetheorie vanuit psychologisch perspectief, de rode elementen spelen ook een rol bij het economische perspectief

Beslissingstrategie

Middels strategieën wordt er een beslissing genomen voor een vervoerwijze. Hierbij is geen eenduidige strategie aan te wijzen, zoals nutsfuncties dat zijn bij het economische perspectief. Zo zijn er compensatoire en niet-compensatoire strategieën die weer onderverdeeld kunnen worden in specifieke strategieën.

Daarbij wordt bij de verschillende strategieën uitgegaan van een rationeel handelende reiziger en wordt er geen rekening gehouden met verschillende attitudes, sociale norm en cognitieve beperkingen. Op deze manier worden in feite uitgangspunten van de economische aanpak via strategieën toegepast op de psychologische aanpak. De pure psychologische aanpak blijft daarom vaak beperkt tot individueel keuzegedrag of is gericht op bepaalde doelgroepen.

Leertheorieën

Psychologie geeft ook kaders voor hoe gedrag geleerd wordt. Dit kan door belonen en bestraffen van bepaald gedrag, ofwel de behavioristische leertheorie. De cognitieve leertheorie gaat ervan uit dat gedrag te veranderen is door mensen te informeren en ze op die manier te laten nadenken over hun gedrag. Als daarbij ook de invloed van de omgeving bij het leerproces wordt betrokken dan spreekt men van de sociaal-constructivistische leertheorie.

Deze leertheorieën bieden daarmee aanknopingspunten om gedrag te beïnvloeden.

2.3 Operationaliseren afwegingsproces

De behandelde perspectieven en elementen die gebruikt worden geven een abstract beeld weer van hoe de vervoerwijzekeuze tot stand komt. In deze paragraaf worden de elementen van figuur 2.4 specifiek gemaakt door er concrete factoren aan te hangen. Deze factoren geven een beter inzicht in het afwegingsproces en maken de elementen tastbaar.

Hieronder worden per element de factoren besproken. Deze factoren zijn afkomstig uit onderzoeken naar het fietsgebruik. Zo is er gebruik gemaakt van de verklaringsmodellen van Rietveld en Daniel en Ververs en Ziegelaar die in bijlage II aan bod komen, maar ook van onderzoeken van Rijkswaterstaat, Blauw en DHV.

Persoonlijke kenmerken

Dit element bevat de uitgangspunten van een individu. Het gaat dan om zowel aangeboren als socio-economische factoren, dit zijn:

- geslacht;
- leeftijd;
- inkomen;
- opleidingsniveau;
- cultuur (geloofsovertuiging, kleding);
- dagelijkse bezigheid (student, werk, pensioen) + activiteiten;
- huishouden (aanwezigheid kinderen);
- beschikbaarheid vervoermiddel (fiets/auto);
- rijvaardigheid (kunnen fietsen/rijbewijs);
- lichamelijke beperkingen.

Persoonlijke houding

De persoonlijke houding heeft betrekking op individuele wensen en voorkeuren. Door een individu wordt een bepaalde situatie ingeschat en worden factoren gewaardeerd. Zo kan het zijn dat een reiziger besluit om 's avonds niet meer te fietsen vanwege een gevoel van onveiligheid, terwijl een andere reiziger dat gevoel helemaal niet heeft en zodoende deze factor niet meeneemt bij zijn vervoerwijzekeuze. Factoren die meespelen bij de houding ten opzichte van het vervoersysteem zijn:

Externe factoren (beoordeling van niet aan te passen factoren)

- het weer (wind, zon en neerslag);
- reliëf (hellingen).

Veiligheid (beleefde veiligheid)

- sociale veiligheid;
- verkeersveiligheid;
- diefstal (perceptie van de kans op diefstal vervoermiddel).

Beleving

- gezondheid;
- vrijheid (controle/invloed op de verplaatsing);
- milieu.

Voor- en nadelen vervoersysteem (beoordeling van aan te passen factoren)

- comfort;
- betrouwbaarheid (frequentie en drukte);
- snelheid (oponthoud).

Sociale norm

De eigen uitgangspunten en ervaringen zijn belangrijk, maar ook de houding van anderen speelt bij de uiteindelijke vervoerwijzekeuze een rol. De invloed van sociale normen op het keuzegedrag verschilt per individu. Factoren die bij de sociale norm een rol spelen zijn:

- imago en status (poor mans vehicle);
- gezondheid;
- milieu.



Vervoersysteem (kennis)

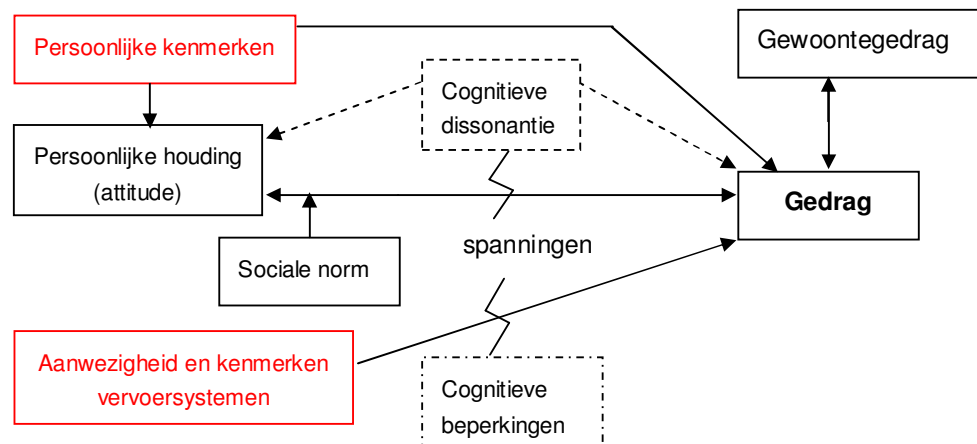
De voorzieningen van het vervoersysteem zijn van belang voor de vervoerwijzekeuze en beïnvloeden de keuzemogelijkheden van de reiziger. De kennis over het vervoersysteem bij de reiziger is van belang bij de afweging die de reiziger maakt. Bij onvoldoende kennis kan er een keuze gemaakt worden die niet ideaal is voor het individu. Bij dit element gaat het dus voornamelijk om factoren die meetbaar en waarneembaar zijn. De factoren zijn:

- toegankelijkheid (autoluw/vrij, eenrichtingsverkeer, scheiden/mengen vervoermiddelen, frequentie (bij OV));
- beschikbaarheid parkeren/stallingen (capaciteit);
- bewaakte stallingen/parkeerplaatsen (zowel aan herkomst- als bestemmingszijde);
- kosten parkeren/stallingen;
- wegdek (asfalt/klinkers)
- reistijd;
- reiskosten;
- bagagecapaciteit.

2.4 Samenvatting en conclusie perspectieven

Voor de vervoerwijzekeuze zijn er de economische en de psychologische perspectieven om het keuzegedrag te beschrijven. Bij het economische perspectief wordt uitgegaan van een rationele alwetende reiziger die puur op basis van nutsmaximalisatie tot zijn vervoerwijzekeuze komt binnen gestelde restricties. Het gaat daarbij om socio-economische factoren, die verdeeld kunnen worden in persoonlijke kenmerken, zoals inkomen, en kenmerken van het vervoersysteem, zoals reistijd en reiskosten. Deze twee elementen zijn de rode blokken in figuur 2.5.

De psychologische theorieën leggen daarentegen de focus minder op de objectieve uitgangspunten maar meer op subjectieve kenmerken die leiden tot gedrag, zoals de invloed van attitudes, sociale norm en gewoontegedrag en de daarbij spelende cognitieve dissonantie en cognitieve beperkingen bij de vervoerwijzekeuze van de reiziger. Hierbij spelen de genoemde economische elementen van persoonlijke kenmerken en kenmerken van het vervoersysteem zeker een rol, maar zijn het niet de enige kenmerken. In figuur 2.5 is op een schematische wijze beide theorieën bij elkaar gebracht en vormt zo de samenvatting van dit hoofdstuk.



Figuur 2.5 Schematische weergave van gedragskeuzetheorieën

Voor- en nadelen perspectieven

Nu het afwegingsproces vanuit zowel economisch als psychologisch perspectief besproken is, worden de voor- en nadelen van beide perspectieven op een rijtje gezet. Hierdoor wordt inzichtelijk wat de sterke en zwakke punten van beide benaderingen zijn.

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 er daarbij van 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 alleen voor een reiziger 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 zo'n allesomvattende afweging te maken. Om mentale druk te reduceren, ontwikkelt men gewoonten op basis van voorgaande ervaringen en observaties. Als gevolg hiervan neemt men vaak genoegen met een beslissing die tevredenstelt. Dit is dus niet vanzelfsprekend de optimale keuze.

Ook op basis van een (incidentele) gebeurtenis kan de uitslag van de nutsfunctie anders zijn. Het is daarbij de vraag in hoeverre een reiziger voor elke verplaatsing zo'n gebeurtenis meeneemt bij zijn rationele afweging. De kans is namelijk groot dat iemand na verloop van tijd min of meer automatisch kiest voor de auto om naar het werk te gaan. Dit gewoontegedrag valt samen met de cognitieve beperkingen geheel buiten het economische perspectief.

Daarnaast is het de vraag in hoeverre elasticiteiten doorwerken bij de vervoerwijzekeuze. Zo zal het verhogen van de parkeerkosten met 50 cent wellicht een grotere impact hebben als er nog gratis parkeren is, dan wanneer er al betaald moest worden. Want in dat geval kan de houding van de reiziger anders uitpakken: *"We betaalde al, dus die 50 cent meer kan er ook wel bij"*.

Bij het economische perspectief worden tevens invloeden van de omgeving bij de vervoerwijzekeuze teniet gedaan. Ook deze elementen zitten in de psychologische benadering.

Het psychologische perspectief focust zich meer op de kwalitatieve aard van de afweging dan op de objectieve uitgangspunten. Het grote nadeel van het deze aanpak is echter dat er niet een eenduidig gegeneraliseerde strategie is voor de vervoerwijzekeuze die leidt tot een aggregerbare beslismethode. 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.

Conclusie

De conclusie van dit hoofdstuk luidt dat de focus bij economische modellen meer ligt op het kunnen voorspellen en minder op het verklaren vanuit psychologische zin. Er kan gezegd worden dat het economische perspectief het gedrag probeert te verklaren op basis van resultaten. Terwijl het psychologische perspectief gedrag probeert te verklaren door in te gaan op oorzaken. Hierbij is dus overlap en zijn er ook duidelijke verschillen waar te nemen.



Doordat ook de subjectieve factoren van groot belang zijn in het keuzegedrag concluderen verschillende onderzoekers dan ook dat alleen economische theorieën minder geschikt zijn voor het verklaren van keuzegedrag, zoals de vervoerwijzekeuze.



3. Mobiliteitsgedrag

Nu er een beeld is geschetst van hoe mensen tot hun vervoerwijzekeuze komen en welke factoren daarbij meespelen, wordt er in dit hoofdstuk stilgestaan bij het mobiliteitsgedrag van allochtone Nederlanders. Het Sociaal Cultureel Planbureau (SCP) heeft uitvoerig onderzoek gedaan naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen. Het gaat dan om allochtonen van Turkse, Marokkaanse, Antilliaanse en Surinaamse afkomst. Deze vier groepen representeren namelijk het grootste deel van de niet-westerse allochtonen in Nederland.

Het onderzoek van het SCP staat centraal in paragraaf 3.1 en geeft naast inzicht in het huidige mobiliteitsgedrag van allochtonen ook aan wat de verschillen zijn met het mobiliteitsgedrag van autochtonen. In paragraaf 3.2 worden factoren behandeld die deze verschillen wellicht kunnen verklaren. Paragraaf 3.3 gaat in op in hoeverre de factoren inderdaad de verschillen verklaren. Deze verklaringen zijn zowel gebaseerd op kwantitatieve als kwalitatieve onderzoeken. In paragraaf 3.4 volgt een samenvatting.

3.1 Mobiliteitsgedrag allochtonen

3.1.1 Verplaatsingsgedrag

Allochtonen maken minder verplaatsingen dan autochtonen, met name Turken en Marokkanen zijn significant minder mobiel dan autochtone Nederlanders, zie tabel 3.1. Als alleen gekeken wordt naar de mobiele personen dan blijken de verschillen mee te vallen. Zo maken alle etniciteiten ongeveer evenveel verplaatsingen en doen ze daar ongeveer even lang over. Alleen wat betreft de afgelegde afstand blijken autochtonen zich significant verder te verplaatsen. Deze significante verschillen zijn in de tabel aangeduid met een sterretje.

	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	Autochtonen
Personen die geen verplaatsing hebben gemaakt [%]	41***	43***	28	26	22
Aantal verplaatsingen	2,31*	2,56	2,64	2,33	2,58
Reisduur [min]	87,9	101,5	93,6	86,4	90,6
Afgelegde afstand [km] ¹	30,4***	31,7**	32,4**	33,7*	44,0

¹ Exclusief verplaatsingen van meer dan 300 km (1,8%)

Significante verschillen ten opzichte van autochtonen: * $p < 0,10$; ** $p < 0,05$; *** $p < 0,01$

Tabel 3.1 Mobiliteit per persoon per dag, onder uithuizen van 20-65 jaar [Harms, 2006]

Als de verplaatsingen worden afgezet naar motieven dan blijken er weinig verschillen te zijn. Zo wordt ongeveer een derde van alle verplaatsingen gemaakt voor woon-werkverkeer. Wel maken allochtonen significant meer verplaatsingen voor onderwijsdoeleinden dan autochtonen. Waarschijnlijk speelt daarbij mee dat de gemiddeld leeftijd van allochtonen lager is dan dat van autochtonen [Harms, 2006].

3.1.2 Vervoermiddelgebruik en bezit

Het opvallendste verschil in het vervoermiddelgebruik tussen allochtonen en autochtonen is het gebruik van de fiets. Zoals te zien is in tabel 3.2 wordt een kwart van de ritten door autochtonen op de fiets gemaakt, dit is onder allochtonen een stuk lager. Het gevolg is dat autochtonen zo'n twee tot drie keer zo vaak onderweg zijn per fiets dan allochtonen.

Het verschil komt terug in het fietsbezit. Zo bezit 97% van de autochtone bevolking over één of meerdere fietsen, terwijl dit bij allochtonen zo'n 75% is, zie tabel 3.3.

Tegenover het lage fietsgebruik staat wel het hoge aantal verplaatsingen te voet. Zo lopen allochtonen verhoudingsgewijs twee keer zo vaak als autochtonen. Marokkanen bijvoorbeeld doen een vijfde van alle verplaatsingen te voet. Ook het openbaar vervoer (OV) wordt meer gebruikt. Zo maken Surinamers en Antillianen significant vaker gebruik van het OV dan autochtone Nederlanders. Daarbij moet opgemerkt worden dat het SCP geen onderscheid gemaakt heeft in trein, bus, tram of metro.

Op basis van het aantal verplaatsingen, de korte ritten en het abonnementbezit voor het stads- en streekvervoer bestaat het vermoeden dat onder allochtonen het stad- en streekvervoer domineert, terwijl autochtonen vaker gebruik maken van de trein. De OV-verplaatsingsafstand ligt bij autochtonen met 28,3 km namelijk een stuk hoger dan bij Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen, die respectievelijk 10,6; 16,2; 14,3 en 17,7 km afleggen met het OV [Harms, 2006].

Van alle voertuigen wordt de auto door alle etniciteiten het meeste gebruikt. Vooral Nederlanders van Turkse afkomst maken vaak gebruik van de auto, procentueel gezien zelfs vaker dan de autochtonen. Dit is terug te zien in het auto- en rijbewijsbezit van deze groep, zie tabel 3.3.

S g n n i d o p e n d a l	Turken		Marokkanen		Surinamers		Antillianen		Autochtonen	
	Ritten	Aandeel [%]	Ritten	Aandeel [%]	Ritten	Aandeel [%]	Ritten	Aandeel [%]	Ritten	Aandeel [%]
Auto	1,49	63	1,32	50	1,42	50	1,05***	44	1,51	55
OV	0,27	12	0,42	16	0,59***	21	0,61***	25	0,24	9
Motor of brommer	0,02	1	0,02	1	0,03	1	0,02	1	0,02	1
Fiets	0,22***	9	0,29***	11	0,36***	13	0,36***	15	0,74	27
Opend	0,35	15	0,57***	22	0,44**	15	0,38	15	0,22	8
Totaal	2,35	100	2,62	100	2,84	100	2,41	100	2,74	100

Significante verschillen ten opzichte van autochtonen: * p < 0,10; ** p < 0,05; *** p < 0,01

Tabel 3.2 Gemiddeld aantal ritten per persoon per dag onder uithuizen van 20-65 jaar [Harms, 2006]

	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	Autochtonen
Bezit 1 of meerdere fietsen	73***	73***	76***	73***	97
Bezit 1 of meerdere bromfietsen	6**	6**	8	9	11
Bezit abonnement stad/streek OV	11	19**	26**	25**	12
Bezit abonnement voor de trein	7**	11**	21	30	25
Bezit 1 of meerdere auto's	76**	68**	66**	54**	86
Bezit rijbewijs	71***	56***	64***	68***	85

Significante verschillen ten opzichte van autochtonen: * p < 0,10; ** p < 0,05; *** p < 0,01

Tabel 3.3 Bezit in procenten, onder uithuizen van 20-65 jaar [Harms, 2006].



3.2 Verklaringsfactoren

Paragraaf 3.1 laat zien dat er grote verschillen zijn in het mobiliteitsgedrag tussen allochtonen en autochtonen. Deze verschillen kunnen deels verklaard worden door verschil in achtergrondkenmerken van allochtonen en autochtonen. Deze achtergrondkenmerken kunnen verdeeld worden in vier verklaringsfactoren: sociaal-demografische, sociaal-economische, sociaal-culturele en ruimtelijke factoren.

Zo kan het zijn dat allochtonen over het algemeen een lager inkomen hebben en daardoor minder vaak de auto gebruiken dan autochtonen. Met de verklaringsfactor sociaal-economisch wordt dan achterhaald of het inkomen het verschil veroorzaakt, of dat het verschil met autochtonen een andere grondslag heeft.

In deze paragraaf worden deze vier verklaringsfactoren toegelicht, voordat in paragraaf 3.3 wordt nagegaan of deze factoren werkelijk een verklaring geven voor de geconstateerde verschillen in het mobiliteitsgedrag.

1. Sociaal-demografische factoren

Bij deze factor wordt er onder andere gekeken naar het verschil in mobiliteit naar geslacht. Zo zijn mannen over het algemeen mobieler dan vrouwen. Het verschil tussen man en vrouw is de laatste jaren door emancipatie wel kleiner geworden. De verwachting is echter dat deze emancipatietrend onder allochtonen in veel mindere mate aanwezig is vanwege culturele factoren en de geringe participatie in de maatschappij. Allochtone vrouwen zijn namelijk over het algemeen lager opgeleid, hebben minder vaak een betaalde baan en zijn ook minder uithuizig voor vrijetijdsdoeleinden [Harms, 2006 en Keuzenkamp en Merens, 2006].

Daarnaast speelt waarschijnlijk ook de leeftijd een belangrijke rol in het verschil in mobiliteitsgedrag tussen allochtonen en autochtonen. Over het algemeen zijn Nederlanders door de combinatie van carrière en gezin het meest mobiel tussen hun 25^e en 50^e. Aangezien de gemiddelde leeftijd van alle allochtonen in Nederland lager ligt dan bij autochtonen, heeft dit mogelijk zijn weerslag op de mate van mobiliteit.

Tot slot kan de gezinssituatie effect hebben op het mobiliteitsgedrag. Zo gebruiken gezinnen met kinderen vaker de auto, combineren ritten, leggen per saldo minder kilometers af en zijn ze ook minder lang onderweg dan andere huishoudens. Alleenstaanden en éénoudergezinnen zijn over het algemeen minder uithuizig en maken vaker gebruik van het OV en de fiets. Met name onder Turken en Marokkanen komen gezinnen met kinderen vaker voor wat effect kan hebben op hun mobiliteit.

2. Sociaal-economische factoren

Een andere belangrijke factor voor de verklaring voor het verschil in mobiliteit moet gezocht worden in de sociaal-economische positie. Werkenden, scholieren en studenten zijn mobieler dan niet-werkenden of huisvrouwen/huismannen. Ook de inkomenssituatie en het opleidingsniveau hebben invloed op het mobiliteitsgedrag. Zo genereren Nederlanders met een afgeronde HBO- of universitaire opleiding tweemaal zo veel kilometers dan laagopgeleiden [Harms, 2005].

Juist onder allochtonen blijkt het aandeel met een betaalde baan lager te liggen dan onder autochtonen. Zo had in 2003-2004 minder dan de helft van de Turken een betaalde baan, van de



Marokkanen lag het aandeel op zo'n 40%. Onder Surinamers lag het aandeel werkenden wel vrij hoog en de arbeidsparticipatie van Surinaamse vrouwen is vergelijkbaar met dat van autochtone vrouwen.

Het gevolg is dat de werkeloosheid onder allochtonen dan ook drie keer zo hoog ligt (16%) dan onder autochtonen (5%). Hierdoor is het aandeel huishoudens met een laag inkomen onder allochtonen een stuk hoger dan onder autochtonen. Zo heeft een kwart tot een derde van de allochtone huishoudens een inkomen onder de armoedegrens, bij autochtonen is dat 8%. Dit inkomensverschil kan mede van invloed zijn op het verschil in mobiliteitsgedrag tussen autochtonen en allochtonen [Dagevos en Bierings, 2005].

3. Ruimtelijke factoren

In hoofdstuk 1 is al besproken dat ruimtelijke kenmerken invloed hebben op het mobiliteitsgedrag. Van alle allochtonen in Nederland woont tussen de 75 en 79% in de 50 grootste steden en dan met name in de vier grote steden. Dit is een groot verschil met de autochtonen, waarvan slechts 35% in deze 50 grootste steden woont. Binnen de steden wonen allochtonen bovendien vaak geconcentreerd in bepaalde wijken [Wittebrood et al., 2005].

Doordat allochtonen vaker woonachtig zijn in dichtbebouwde gebieden dan autochtonen, heeft dat consequenties voor hun mobiliteitsgedrag. Met deze factor heeft het SCP rekening gehouden, zo bevat de SCP-data alleen Nederlanders uit de 50 grootste steden. Hierdoor is de autochtoon te vergelijken met de allochtoon, alleen is de autochtoon daardoor niet representatief voor de gemiddelde Nederlander. Desalniettemin wonen allochtonen vaker in de vier grote steden dan autochtonen die in de data weer oververtegenwoordigd zijn in de overige 46 steden [Harms, 2006].

4. Sociaal-culturele factoren

Tot slot spelen ook sociaal-culturele verschillen mee tussen allochtonen en autochtonen die doorwerken in het mobiliteitsgedrag. Een voorbeeld hiervan is dat allochtone vrouwen uit traditionele gezinnen vaak alleen met toestemming of onder begeleiding van hun man uithuizig mogen zijn [Harms, 2006].

De invloed van deze factor op het verschil in mobiliteitsgedrag is door het SCP gemeten in de mate van sociale en culturele integratie. Er is daarbij gekeken in hoeverre allochtonen sociale contacten onderhouden met autochtonen, de mate waarin allochtonen westerse opvattingen aanhangen en de mate waarin de Nederlandse taal beheerst wordt.

3.3 Verklaring mobiliteitsgedrag allochtonen

Met de vier genoemde verklaringsfactoren uit paragraaf 3.2 kan een deel van de verschillen in het mobiliteitsgedrag verklaard worden. Deze verklaringen hebben zowel een kwantitatieve insteek, waarbij de data van het SCP is gebruikt, als een kwalitatieve. De kwalitatieve onderzoeken zijn daarbij te zien als vervolgonderzoeken op het onderzoek van het SCP en hebben de invloed van sociaal-culturele factoren nader geïnventariseerd bij het verschil in mobiliteitsgedrag.

In deze paragraaf wordt als eerste nagegaan in hoeverre de vier behandelde factoren de verschillen in het verplaatsingsgedrag verklaren. Daarna wordt per vervoerwijze bekeken in

hoeverre de geconstateerde verschillen door de factoren kunnen worden verklaard. Voor de fiets is deze analyse veruit het uitgebreidst.

3.3.1 Verplaatsingsgedrag

Geslacht

Uit de nadere analyse naar sociaaldemografische kenmerken blijkt dat er duidelijke verschillen zijn in het verplaatsingsgedrag naar geslacht. Zo geldt voor alle etniciteiten dat mannen uithuiziger zijn dan vrouwen. Dit kan deels verklaard worden uit de verschillen in activiteitenpatronen. Zo zijn mannen relatief vaker onderweg van en naar het werk en genereren vrouwen nog steeds meer huishoudelijke en zorggerelateerde mobiliteit.

Daarbij zijn er wel grote verschillen. Zoals te zien is in tabel 3.4 maken zowel Turken als Marokkanen significant minder verplaatsingen dan hun autochtone evenknie. Vooral onder vrouwen is het verschil groot, ongeveer de helft van de Turkse en Marokkaanse vrouwen hebben zich op de dag van het onderzoek geheel niet verplaatst, tegen een kwart van de autochtone vrouwen [Harms, 2006].

	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	Autochtonen
Mannen	69**	61***	76	78	83
Vrouwen	47***	52***	69	70	74

Significante verschillen ten opzichte van autochtonen: * $p < 0,10$; ** $p < 0,05$; *** $p < 0,01$

Tabel 3.4 Percentage verplaatste personen naar geslacht van 20-65 jaar [Harms, 2006]

Generatie

Wanneer bij het verplaatsingsgedrag onderscheid wordt gemaakt naar generatie dan zijn er ook de nodige verschillen te verwachten. Over het algemeen wordt namelijk verondersteld dat het mobiliteitsgedrag van de tweede generatie allochtonen, allochtonen die in Nederland geboren zijn, meer op dat van autochtonen lijkt dan dat van de eerste generatie, allochtonen die niet in Nederland zijn geboren. De tweede generatie is namelijk gemiddeld jonger, heeft een hogere opleiding en is beter geïntegreerd.

Als naar het aantal verplaatsingen wordt gekeken dan blijkt dat de tweede generatie inderdaad uithuiziger is dan de eerste, zie tabel 3.5. Alleen zijn de verschillen niet significant.

	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen
Eerste generatie	57	55	72	72
Tweede generatie	66	66	73	85

Tabel 3.5 Percentage verplaatste personen naar generatie van 20-65 jaar [Harms, 2006]

Vier verklaringsfactoren

Nadere analyses op de vier verklaringsfactoren tonen aan dat verschillen in mobiliteit tussen allochtonen en autochtonen inderdaad in belangrijke mate wordt verklaard door sekseverschillen (mannen zijn uithuiziger dan vrouwen). Ook generatie lijkt een belangrijke factor te zijn. Andere belangrijke verklarende factoren zijn: leeftijd (hoe hoger de leeftijd des te minder uithuizig), de maatschappelijke positie (een betaalde baan en het volgen van onderwijs verhogen de kans op uithuizigheid) en de sociaal-culturele integratie (hoe lager de integratie, des te minder uithuizig).



Daarnaast speelt ook de gezinsomvang mee en of men in één van de vier grote steden woont of niet [Harms, 2006].

Na gecontroleerd te hebben naar de vier factoren blijken alleen Marokkanen en Turkse vrouwen significant minder uithuizig te zijn dan autochtone Nederlanders. Turkse mannen, Surinamers en Antillianen zijn niet significant minder uithuizig dan autochtonen [Harms, 2006].

De allochtonen en autochtonen die uithuizig zijn, blijken zich even vaak te verplaatsen en ongeveer dezelfde afstand af te leggen, ook de reisduur blijkt niet te variëren, zie tabel 3.6 [Harms, 2006].

	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen	Autochtonen
Verplaatsingen [per dag]					
Ongecontroleerd	2,30***	2,51	2,64	2,39***	2,59
Gecontroleerd	2,36	2,56	2,65	2,40	2,49
Reisduur [min]					
Ongecontroleerd	89,6	95,3	94,4	87,5	91,0
Gecontroleerd	93,7	98,1	94,1	87,0	85,6
Afgelegde afstand [km]					
Ongecontroleerd	30,2***	26,8***	33,1***	34,1***	43,9
Gecontroleerd	32,9	31,4	33,9	33,1	38,3

Significante verschillen ten opzichte van autochtonen: * $p < 0,10$; ** $p < 0,05$; *** $p < 0,01$

Tabel 3.6 Mobiliteit per persoon per dag gecontroleerd naar achtergrondkenmerken, onder uithuizigen van 20-65 jaar [Harms, 2006]

3.3.2 Auto

Geslacht

Als het vervoermiddelgebruik wordt uitgesplitst naar geslacht, dan blijkt dat mannen veel vaker gebruik maken van de auto dan vrouwen, zie tabel 3.7. Dit is ook te zien aan het rijbewijsbezit. Zo beschikken vrouwen minder vaak over een rijbewijs dan mannen en is het verschil met autochtonen vrouwen voor alle etniciteiten significant. Onder de mannen hebben alleen Turkse mannen een vergelijkbaar niveau van rijbewijsbezit met autochtone mannen [Harms, 2006].

	Turken		Marokkanen		Surinamers		Antillianen		Autochtonen	
	Ritten	Aandeel [%]	Ritten	Aandeel [%]	Ritten	Aandeel [%]	Ritten	Aandeel [%]	Ritten	Aandeel [%]
Mannen										
Auto	1,67	75	1,59	62	1,49	57	1,06	46	1,58	59
OV	0,19	8	0,33	13	0,41	16	0,55	24	0,31	12
Motor of brommer	0,03	1	0,03	1	0,02	1	0,03	1	0,03	1
Fiets	0,14	6	0,25	10	0,35	13	0,37	16	0,60	22
Lopend	0,21	9	0,38	15	0,33	13	0,30	13	0,17	6
Totaal onderweg	2,24	100	2,58	100	2,60	100	2,31	100	2,69	100
Vrouwen										
Auto	1,23	48	0,97	36	1,36	44	1,04	41	1,43	51
OV	0,38	15	0,52***	20	0,76***	25	0,68***	27	0,16	6
Motor of brommer	0,00	0	0,00	0	0,03	1	0,01	0	0,02	1
Fiets	0,35***	14	0,34***	13	0,36***	12	0,34***	13	0,89	32
Lopend	0,58	23	0,83***	31	0,55	18	0,46	18	0,28	10
Totaal onderweg	2,54	100	2,66	100	3,06	100	2,53	100	2,78	100

Significante verschillen ten opzichte van autochtonen: * p < 0,10; ** p < 0,05; *** p < 0,01

Tabel 3.7 Vervoermiddelgebruik naar geslacht onder uithuizigen van 20-65 jaar [Harms, 2006]

Generatie

Het verschil in autogebruik tussen de eerste en tweede generatie blijkt beperkt te zijn, zie tabel 3.8. Hierin zijn geen significante verschillen waar te nemen. Ook het rijbewijsbezit tussen de generaties kent nauwelijks verschillen [Harms, 2006].

	Turken		Marokkanen		Surinamers		Antillianen	
	Ritten	Aandeel [%]	Ritten	Aandeel [%]	Ritten	Aandeel [%]	Ritten	Aandeel [%]
1e generatie								
Auto	1,49	63	1,32	51	1,36	51	1,07	46
OV	0,19	8	0,30	11	0,52	19	0,56	24
Motor of brommer	0,02	1	0,02	1	0,03	1	0,02	4
Fiets	0,25	11	0,31	12	0,35	13	0,33	14
Lopend	0,39	17	0,66	25	0,44	16	0,37	16
Totaal	2,35	100	2,60	100	2,69	100	2,35	100
2e generatie								
Auto	1,50	63	1,35	50	1,62	49	0,98	37
OV	0,56	24	0,86	32	0,82	25	0,83	31
Motor of brommer	0,00	0	0,00	0	0,01	0	0,00	0
Fiets	0,11	5	0,23	9	0,38	12	0,47	17
Lopend	0,19	8	0,24	9	0,47	14	0,40	15
Totaal	2,36	100	2,68	100	3,30	100	2,68	100

Tabel 3.8 Vervoermiddelgebruik naar generatie onder uithuizigen van 20-65 jaar [Harms, 2006]

Vier verklaringsfactoren

Uit de data van het SCP blijkt dat autochtonen vaker gebruik maken van de auto dan allochtonen. Als wordt gecorrigeerd naar de vier verklaringsfactoren dan blijken alleen Antillianen nog significant minder vaak gebruik te maken van de auto. Turken maken na correctie juist significant

vaker gebruik van de auto dan autochtonen. De belangrijkste verklarende factoren voor de verschillen zijn sociale en ruimtelijke factoren, zoals het lage aandeel werkenden onder allochtonen (werkende maken vaker gebruik van de auto), het hoge aandeel van de allochtonen dat in dichtbebouwd gebied leeft (autogebruik in dichtstedelijk gebied is lager dan elders) en het hoge aandeel dat in de vier grote steden woont [Harms, 2006].

Als naar het auto- en rijbewijsbezit wordt gekeken dan blijven de verschillen bestaan. Zo bezitten autochtonen Nederlanders in alle gevallen significant vaker over een auto en rijbewijs. Alleen Turken vormen een uitzondering. Zo hebben Turkse mannen juist een grotere kans een rijbewijs te bezitten dan autochtone mannen. Onder Turkse vrouwen ligt het rijbewijsbezit op hetzelfde niveau als onder autochtone vrouwen [Harms, 2006].

Status

Als mogelijke verklaring voor het veelvuldige autogebruik onder Turken wordt de hoge status die aan auto's worden toegekend, genoemd. Binnen de allochtone gemeenschap is het belangrijk om te laten zien dat je iets hebt bereikt en dat het goed met je gaat.

Deze sociaal-culturele factor wordt versterkt doordat bepaalde groepen allochtonen speciaal naar Nederland zijn gekomen om geld te verdienen. Het rijden in een auto heeft in hun beleving dan meer uitstraling dan bijvoorbeeld het rijden op een fiets [Verbeek, 2007 en Schothorst en Ter Berg, 2008].

Voor- en nadelen auto

Naast status geven de kwalitatieve onderzoeken aan dat allochtonen het gevoel van flexibiliteit en onafhankelijkheid, het snel kunnen verplaatsen over grote afstanden en het vervoeren van spullen als grote voordelen van de auto zien. Ook is de auto voor velen gemakkelijk en comfortabel (minder invloed van weersomstandigheden). De belangrijkste nadelen van de auto volgens allochtonen zijn de kosten, parkeerproblemen en files. Daarnaast zien veel allochtonen het als een sociale verplichting om familie en vrienden mee te nemen als ze een auto hebben [Verbeek, 2007 en Olde Kalter, 2008].



Figuur 3.1 Het hebben van een auto is een manier om indruk te maken [De Wit, 2008]

3.3.3 Openbaar vervoer

Geslacht en generatie

Zoals uit tabel 3.7 blijkt maken vrouwen meer verplaatsingen met het OV dan mannen. Ook de tweede generatie maakt ten opzichte van de eerste generatie vaker gebruik van het OV, zie tabel 3.8. Dat de tweede generatie vaker gebruik maakt van het OV is vermoedelijk het gevolg van de jonge leeftijd van deze generatie en de daarmee samenhangende studiegerelateerde verplaatsingen [Harms, 2006].

Vier verklaringsfactoren

Het OV blijkt ook na controle van de vier verklaringsfactoren significant vaker te worden gebruikt door allochtone Nederlanders dan door autochtonen, al worden de verschillen wel kleiner. De verschillen komen vooral doordat onder allochtonen het aandeel schoolgaanden en studerenden hoger is (reizen vaker met het OV) en allochtonen vaker in één van de vier grote steden wonen (waar het OV-gebruik hoger is). Wederom zijn Turken de uitzondering, zij zijn ongeveer even vaak onderweg met het OV als autochtonen.

Na controle blijken vooral vrouwen veel gebruik te maken van het OV. De kans dat allochtone mannen met het OV gaan, verschilt namelijk niet significant van autochtone mannen. Het hoge OV-gebruik onder vrouwen lijkt daarmee vooral een alternatief te zijn voor de fiets, zeker als men weet dat na correctie van het auto- en rijbewijsbezit het OV-gebruik hoger blijft liggen onder allochtone vrouwen dan onder autochtone vrouwen [Harms, 2006].

Alternatief voor de fiets

In de kwalitatieve vervolgonderzoeken komt terug dat het OV vooral gebruikt wordt omdat veel allochtonen niet kunnen of willen fietsen. Dit geldt vooral voor vrouwen. Zij hebben overdag geen beschikking over een auto en fietsen liever niet, omdat ze fietsen gevaarlijk vinden.

Doordat Turkse en Marokkaanse vrouwen fietsen gevaarlijk vinden, hebben ze meer moeite om hun kinderen op de fiets naar school te laten gaan. Het gevolg is dat allochtone kinderen vaker per OV naar school gaan.

Vanaf het moment dat de kinderen gaan studeren en op hun achttiende een OV-jaarkaart krijgen, is fietsen nog minder populair, zie ook paragraaf 3.3.4. Daarbij heeft het samen reizen met het OV een versterkend effect onder scholieren. Doordat het OV een ontmoetingsplek wordt, wil niemand in zijn eentje op de fiets reizen. Hiermee is ook waarschijnlijk een verklaring gevonden waarom de tweede generatie vaker gebruik maakt van het OV dan de eerste [Verbeek, 2007, Olde Kalter, 2008 en Schothorst en Ter Berg, 2008].

Voor- en nadelen OV

Allochtonen vinden het goed dat er OV-voorzieningen zijn en het reizen ermee laagdrempelig is. Als belangrijke nadelen van het OV worden echter genoemd: het wachten, afhankelijk zijn van de vertrektijden, overstappen, lastige medepassagiers, geluidsoverlast en de hygiëne. De hoge parkeerkosten en het zoeken naar een parkeerplek worden regelmatig genoemd als reden om voor het OV te kiezen [Verbeek, 2007 en Olde Kalter, 2008].

3.3.4 Lopen

Geslacht en generatie

Zowel allochtone als autochtone vrouwen maken meer verplaatsingen te voet dan mannen, zie tabel 3.7. Uit tabel 3.8 blijkt dat de eerste generatie meer verplaatsingen te voet dan de tweede.

Vier verklaringsfactoren

Als rekening wordt gehouden met de verklaringsfactoren dan hebben vooral sociale en ruimtelijke factoren invloed. Na controle blijken alleen Marokkanen en Surinamers significant vaker te lopen dan autochtonen. Dit verschil blijkt vooral te komen door Marokkaanse en Surinaamse vrouwen van de eerste generatie, alleen zij lopen significant meer dan hun autochtone evenknie.



Een nadere analyse van het SCP toont aan dat het auto- en rijbewijsbezit hierop invloed heeft. Als Surinaamse en Marokkaanse vrouwen even vaak als autochtone vrouwen in het bezit waren van een rijbewijs en auto, dan zouden de verschillen niet meer significant zijn [Harms, 2006].

3.3.5 Fiets

Tot slot wordt er stilgestaan bij de fiets. De fiets wordt daarbij een stuk uitgebreider behandeld dan de andere vervoerwijze. Dit is gedaan omdat dit onderzoek zich nu eenmaal focust op allochtonen en het fietsgebruik.

Geslacht en generatie

Bij zowel Turken als Marokkanen is het fietsaandeel onder vrouwen hoger dan onder mannen. Turkse mannen fietsen met slechts 6% het minste, zie tabel 3.7. Naar generatie zou men verwachten dat de tweede generatie door de jongere leeftijd en de meer schoolgerelateerde verplaatsingen vaker de fiets pakt dan de eerste generatie. Dit blijkt voor Surinamers en Antillianen inderdaad op te gaan. Maar onder de Turken en Marokkanen blijkt het fietsgebruik onder de tweede generatie juist lager te liggen dan onder de eerste generatie. Zo maakt de tweede generatie Turken slechts in 5% van alle verplaatsingen gebruik van de fiets, zie tabel 3.8 [Harms, 2006].

Vier verklaringsfactoren

Allochtonen fietsen significant minder dan autochtonen. Na controle van de vier verklaringsfactoren worden de verschillen iets kleiner, maar blijven desondanks significant. Het weinige fietsgebruik komt terug in het lage fietsbezit onder allochtonen. Autochtonen bezitten ook na controle van de verklaringsfactoren significant vaker over een fiets [Harms, 2006].

De verschillen blijken in zeer beperkte mate verklaard te worden door leeftijd (hoe ouder men wordt hoe minder men fietst), gezinsomvang (hoe groter het gezin, hoe kleiner de kans dat men fietst), opleidingsniveau (hoe hoger het opleidingsniveau, des te meer wordt er gefietst), het woonachtig zijn in één van de vier grote steden (goed lokaal OV verminderd het fietsgebruik) en de stedelijke dichtheid (stijging bebouwingsdichtheid vergroot de kans op fietsgebruik).

Onderscheid naar geslacht laat zien dat er vooral grote verschillen in fietsgebruik zijn tussen allochtone en autochtone vrouwen. Bij de mannen zijn de verschillen minder groot, zo blijken Marokkaanse en Surinaamse mannen na correctie van vier factoren niet significant minder vaak te fietsen dan autochtone mannen. Turkse en Antilliaanse mannen fietsen daarentegen wel significant minder dan autochtone mannen.

Een andere opvallende uitkomst is naar generatie. Zo blijkt na controle dat alleen de tweede generatie Antillianen meer is gaan fietsen dan de eerste generatie. Onder alle andere etniciteiten is de tweede generatie juist minder vaak onderweg op de fiets. Dit is opvallend omdat Harms ook concludeert dat jongere allochtonen meer fietsen dan ouderen. Aangezien de tweede generatie doorgaans jonger is dan de eerste lijkt dit tegenstrijdig te zijn. Een mogelijke verklaring kan zijn dat vele jonge allochtonen buiten Nederland geboren zijn en dus tot de eerste generatie worden gerekend.

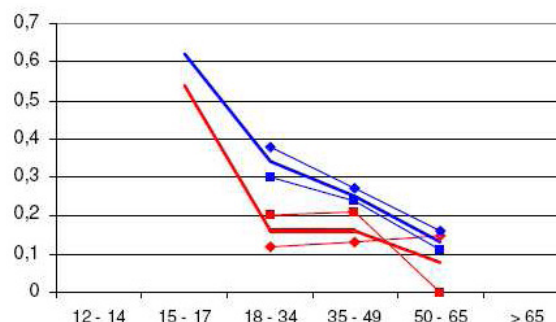
Het SCP concludeert dat het lage fietsgebruik maar in beperkte mate kan worden toegeschreven aan de data die bekend is van de vier verklaringsfactoren. Verbetering van de leefsituatie van allochtonen leidt naar verwachting dus nauwelijks tot meer fietsgebruik [Harms, 2006].

Fietsberaad

Het Fietsberaad heeft de gegevens van het SCP voor de fiets nader geanalyseerd om na te gaan of er nog opvallende verschillen zijn tussen autochtonen en allochtonen. Voor deze analyse zijn de Turken en Marokkanen daarbij samengevoegd, evenals de Surinamers en Antillianen.

Leeftijd

Als het fietsgebruik wordt afgezet naar leeftijd dan blijkt dat het verschil tussen autochtonen en allochtonen het kleinste is onder tieners. Zo is het fietsgebruik van Turkse en Marokkaanse tieners 35% lager, dan onder autochtone tieners, met Surinamers en Antillianen is dit verschil 25%. Vanaf de achttiende daalt het fietsgebruik bij alle groepen. Bij Turkse en Marokkaanse is deze daling met 70% het sterkste. Bij Surinamers en Antillianen is de daling met 45% vergelijkbaar met de daling bij autochtone jongeren na hun achttiende.

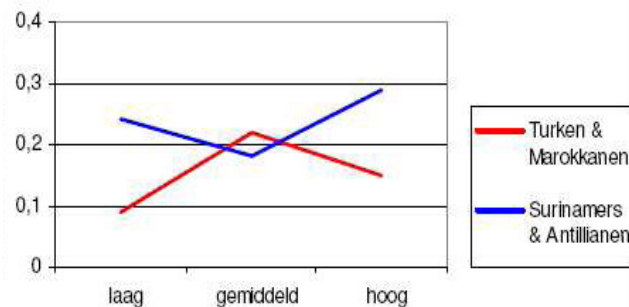


Figuur 3.2 Fietsverplaatsingen per persoon per dag naar etniciteit, leeftijd en geslacht [Van Boggelen en Harms, 2006]

Een ander opvallend punt is dat onder Turkse en Marokkaanse vrouwen het fietsgebruik tot 50 jaar hoger ligt dan onder Turkse en Marokkaanse mannen. Na hun 50^e daalt het fietsgebruik onder deze vrouwen echter tot vrijwel nul. In figuur 3.2 is het verloop van het fietsgebruik te zien.

Integratie

Een andere constatering die in de nadere analyse naar voren komt, is de samenhang tussen fietsgebruik en de mate van integratie. De mate van integratie is bepaald aan de hand van de mate waarin allochtonen westerse opvattingen aanhangen, de mate waarin de Nederlandse taal beheerst wordt en in hoeverre allochtonen sociale contacten onderhouden met autochtonen.



Figuur 3.3 Fietsverplaatsingen per persoon per dag naar mate van integratie [Van Boggelen en Harms, 2006]

Uit het onderzoek van het SCP bleek al dat beter geïntegreerde allochtonen mobieler zijn. Als nu de mate van integratie wordt afgezet tegen het fietsgebruik, dan blijken minder geïntegreerde Turken en Marokkanen significant minder te fietsen dan Turken en Marokkanen die beter geïntegreerd zijn. Terwijl Turken en Marokkanen die heel goed geïntegreerd zijn juist weer minder fietsen, waarschijnlijk doordat ze vaker een auto kunnen veroorloven. Bij Surinamers en Antillianen is het patroon omgekeerd, zo blijkt de groep met een gemiddelde integratie het minste te fietsen, zie figuur 3.3.

Concurrentiepositie

Zoals besproken is de vervoerwijzekeuze ook afhankelijk van de ruimtelijke structuren en de aanwezigheid van lokaal OV. Het onderzoek van het SCP richt zich op ruimtelijke factoren en maakt onderscheid tussen de vier grootste steden van Nederland en andere stedelijke gebieden.

Als wordt geconcentreerd op het fietsgebruik dan blijkt dat Turken die in de G4 wonen 90% minder fietsen dan Turken die in andere steden wonen. Bij Marokkanen en Surinamers in de G4 is het fietsgebruik de helft lager. Terwijl autochtonen die in de G4 wonen juist meer verplaatsingen met de fiets maken dan in andere stedelijke gebieden [Van Boggelen en Harms, 2006].

De concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van andere vervoerwijzen lijkt daarbij een rol te spelen. Zo kan het zijn dat allochtonen gevoeliger zijn voor concurrerend lokaal OV of hun vervoerwijzekeuze wordt minder beïnvloed door de congestie van het autoverkeer en de parkeertarieven.

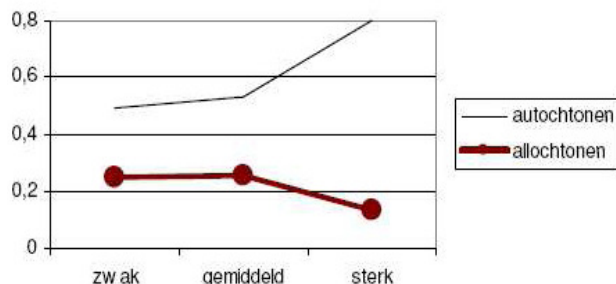
In figuur 3.4 is de samenhang te zien tussen het fietsgebruik en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Opvallend is dat het aantal fietsverplaatsingen onder allochtonen daalt wanneer de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto sterker wordt.

Allochtonen zijn dus minder geneigd om over te stappen op de fiets als de congestie en de parkeerkosten van de auto stijgen. Echter moet opgemerkt worden dat allochtonen toch al relatief weinig gebruik maken van de auto, waardoor het overstappotentieel ook kleiner is.

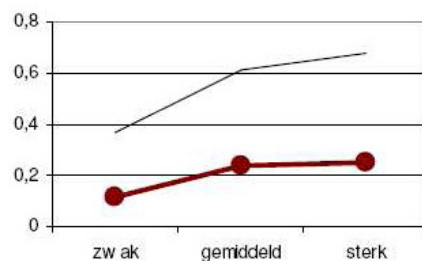
Een andere belangrijke reden voor dit opvallende verloop kan liggen in het feit dat in steden waar de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto sterk is, de concurrentie van het OV ten opzichte van de fiets waarschijnlijk ook groot is. In steden met hoge parkeerkosten en congestie is er doorgaans ook een uitgebreid aanbod van OV, zoals trams en bussen. En juist allochtonen blijken vaker gebruik te maken van het OV, zoals besproken in paragraaf 3.1.2.

Figuur 3.5 laat inderdaad zien dat er samenhang bestaat tussen de concurrentie van de fiets en de beschikbaarheid van het OV. Duidelijk is te zien dat het aantal fietsverplaatsingen lager is wanneer de concurrentiepositie van de fiets zwak is en dat een sterke concurrentiepositie van de fiets zich niet per definitie vertaalt in een veel hoger fietsgebruik.

Den Haag behoort tot de steden met een zwakke concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en het OV, vanwege het grote aanbod van het OV en de goede bereikbaarheid per auto.



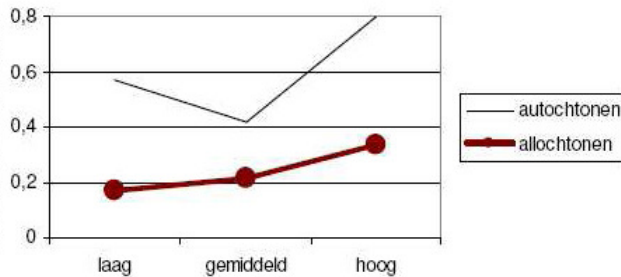
Figuur 3.4 Fietsverplaatsingen in relatie tot de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto [Van Boggelen en Harms, 2006]



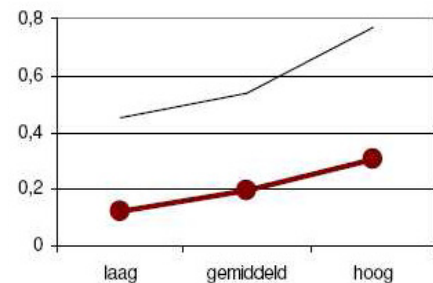
Figuur 3.5 Fietsverplaatsingen in relatie tot de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en OV [Van Boggelen en Harms, 2006]

Fietsvoorzieningen

Naast de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van andere vervoerwijzen zijn ook de voorzieningen van de fiets van belang voor het fietsgebruik. Door het koppelen van de data van de Fietsbalans, een instrument waarin de kwaliteit van de fietsinfrastructuur wordt beoordeeld, met de data van het SCP komt duidelijk naar voren dat wanneer de kwaliteit van de fietsvoorzieningen verbetert het fietsgebruik onder allochtonen ook stijgt, zie figuur 3.6. Den Haag valt ook hier in de laagste categorie wat betreft de kwaliteit van de fietsinfrastructuur.



Figuur 3.6 Fietsverplaatsingen in relatie tot de kwaliteit van de fietsinfrastructuur [Van Boggelen en Harms, 2006]



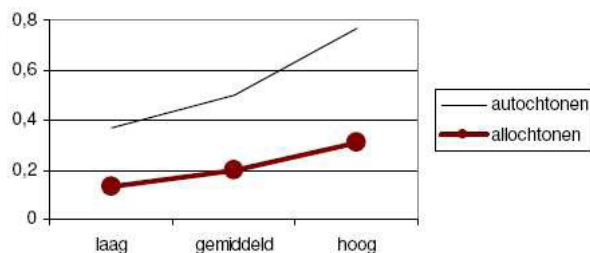
Figuur 3.7 Fietsverplaatsingen in relatie tot kwaliteit infrastructuur en de concurrentiepositie [Van Boggelen en Harms, 2006]

Wanneer de kwaliteit van de fietsinfrastructuur en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en het OV bij elkaar opgeteld worden, dan geeft dit een redelijk totaalplaatje van de situatie voor fietsers in een gemeente. Den Haag valt dan in de categorie met een lage totaalscore.

In figuur 3.7 is te zien dat zowel allochtonen als autochtonen meer fietsen als goede fietsinfrastructuur wordt gecombineerd met een sterke concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en het OV.

Sociale norm

Het Fietsberaad heeft ook gekeken of er een verband is tussen het fietsgebruik van allochtonen en het fietsgebruik van de gemeenten als geheel. Hiermee wordt inzichtelijk of allochtonen vaker fietsen in steden waar überhaupt het fietsgebruik hoog is. Er is daarvoor gekeken naar het aandeel fietsers in een gemeente. Volgens de categorisering van het Fietsberaad valt de gemeente Den Haag dan in de categorie met een laag fietsaandeel.



Figuur 3.8 Fietsverplaatsingen in relatie tot het fietsaandeel tot 7,5 km [Van Boggelen en Harms, 2006]

Uit figuur 3.8 blijkt dat er meer gefietst wordt door allochtonen als het fietsaandeel in een gemeente hoog ligt. Volgens het Fietsberaad zijn allochtonen eerder geneigd om te fietsen als hun omgeving dat ook meer doet [van Boggelen en Harms, 2006].

Sociaal-culturele factoren

Het Fietsberaad toont aan dat het fietsgebruik onder allochtonen beïnvloedbaar is. Maar een echte verklaring voor het lage aandeel fietsverplaatsingen onder allochtonen wordt niet gevonden. Waarschijnlijk moet het lage fietsaandeel vooral gezocht worden sociaal-culturele factoren die niet gemeten zijn. In de onderzoeken van het SCP en het Fietsberaad wordt de sociaal-culturele factor vooral gevormd door de mate van integratie.

Verskillende kwalitatieve onderzoeken hebben geïnventariseerd welke sociaal-culturele factoren nog meer kunnen meespelen bij het lage fietsgebruik onder allochtonen.

Status

Uit de kwalitatieve onderzoeken blijkt dat allochtonen erkennen dat fietsen gewoon is in de Nederlandse samenleving en door iedereen wordt gedaan. Vanuit hun moederland ontbreekt deze vanzelfsprekendheid doorgaans, waardoor er een fietscultuur ontbreekt.

Zo is het binnen de allochtone gemeenschap belangrijk om te laten zien dat je iets hebt bereikt. Dit wordt versterkt door het feit dat bepaalde groepen allochtonen speciaal naar Nederland zijn gekomen om geld te verdienen. Een respondent in het onderzoek van Verbeek antwoordt: *“Als je in Marokko gebruik maakt van een fiets, dan betekent dat dat je tot een lage sociale klasse behoort”*. Vandaar dat aan de fiets over het algemeen het imago van poor mans vehicle kleeft [Verbeek, 2007 en Schothorst en Ter Berg, 2008].

Echter blijkt uit de onderzoeken dat er zeer verschillende opvattingen heersen onder allochtonen. Zo ervaren sommige Marokkaanse jongeren, en dan met namen jongens, de fiets als een schande en zien andere de fiets vooral als praktisch en handig vervoermiddel [Verbeek, 2007].

Vrouwen en fietsgebruik

Een andere opvatting die naar voren komt in het onderzoek van Verbeek is dat fietsen voor Marokkaanse vrouwen lange tijd niet als gepast werd beschouwd. En nog steeds zijn de meningen verdeeld of het ‘netjes’ is voor Marokkaanse vrouwen om te gaan fietsen.

Mede om deze reden ligt waarschijnlijk het fietsgebruik bij Marokkaanse vrouwen van boven de 50 jaar zo goed als nul, zie figuur 3.2. Een groot deel van deze vrouwen is van de eerste generatie, voor de tweede en latere generaties ligt dit anders. Doordat zij in Nederland opgegroeid zijn, zijn ze vertrouwd met het feit dat Nederlanders overal met de fiets naartoe gaan.



Figuur 3.9 Kleding en fietsen is voor sommigen een belemmering [De Wit, 2006]

Kleding en uiterlijk blijken daarbij voor vrouwen een rol te spelen. Zo is het volgens sommigen niet mogelijk om met een rok of djellaba¹ te fietsen. En of een moslima een broek mag dragen; daar zijn de meningen over verdeeld. Andere zien kleding totaal niet als een probleem en geven aan dat je ook een broek onder je djellaba aan kan doen.

¹ Een djellaba is een lang losvallend gewaad met lange mouwen voor zowel mannen als vrouwen.

Volgens Verbeek is het aannemelijk dat Marokkanen met een meer conservatievere mentaliteit hun kleding als barrière ervaren om te gaan fietsen, terwijl meer vooruitstrevende Marokkanen dit geen probleem vinden [Verbeek, 2007].

Naast kleding zijn er ook andere factoren die vrouwen weerhouden om te fietsen. Zo hebben allochtone vrouwen bij fietsen vaker het gevoel van verkeersonveiligheid en hebben ze meer moeite met de negatieve kanten van de fiets, zoals blootstelling aan het weer en de inspanning die fietsen kost.

Deze negatieve kanten worden ingegeven door de beperkte fietsvaardigheid en het vertrouwen erin onder vrouwen. De tweede generatie vrouwen beschikt meestal wel over een voldoende fietsvaardigheid, maar gebruiken liever de auto. Er lijkt te gelden dat veel oudere vrouwen niet durven of kunnen fietsen en dat veel jongere vrouwen niet willen fietsen [Olde Kalter, 2008 en Schothorst en Ter Berg, 2008].

De conclusie van Verbeek is dat sekse voor sommige Marokkanen een rol speelt bij fietsgebruik. Dit wordt ingegeven door de Marokkaanse cultuur en de positie van de vrouw daarin en weinig door de Islam [Verbeek, 2007].

Kinderen

Doordat allochtone ouders, en dan voornamelijk Turkse en Marokkaanse vrouwen, weinig fietsen en fietsen gevaarlijk vinden, ontbreekt bij veel allochtone kinderen de voorbeeldfunctie. Terwijl bij autochtone kinderen fietsen met de paplepel wordt ingegoten. Hierdoor is fietsen voor allochtone kinderen lang niet zo vanzelfsprekend.

Het gevolg is dat kinderen meestal lopend naar de basisschool gaan. Dit wordt mede ingegeven door de korte loopafstanden tot scholen in de steden waar de kinderen wonen, zodat fietsen niet nodig is. Wanneer kinderen naar de middelbare school gaan, die doorgaans verder ligt, is lopen geen optie meer.

Omdat allochtone ouders fietsen gevaarlijk vinden, hebben ze meer moeite om hun kinderen op de fiets naar school te laten gaan. Het gevolg is dat kinderen vaker per OV naar de middelbare school gaan, wat verder toeneemt als ze gaan studeren en een OV-jaarkaart krijgen, zie ook paragraaf 3.2.2 [Olde Kalter, 2008 en Schothorst en Ter Berg, 2008].

Kosten van de fiets

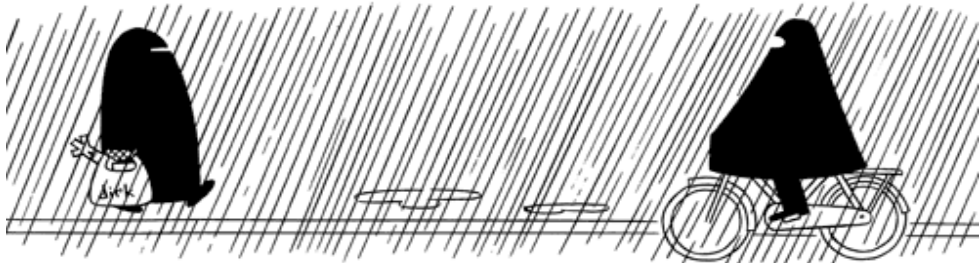
Volgens allochtonen is een groot voordeel van de fiets dat het een goedkope vervoerwijze is. Wel wordt het aanschaffen van een fiets door sommige als een financiële belemmering gezien. Dit speelt met name onder scholieren en huisvrouwen [Verbeek, 2007, Olde Kalter, 2008 en Schothorst en Ter Berg, 2008].

Weersomstandigheden

Fietsen wordt ook als vermoeiend gezien en is minder prettig bij slecht weer. Het is voor velen niet vanzelfsprekend dat men gaat fietsen bij regen en wind. Fietsen doe je alleen wanneer het mooi weer is en de afstanden niet te groot zijn. Het aanschaffen van een regenpak lijkt daarbij voor allochtonen geen voor de hand liggende oplossing. Zo gaf slechts één Marokkaan in het onderzoek van Verbeek aan over een regenpak te beschikken.



Ook het imago van de fiets lijkt in dit geval ook terug te komen. Onder sommige allochtonen heerst de opvatting dat anderen zullen denken dat je wel heel arm bent wanneer je zelfs in de regen op de fiets gaat. Daarbij komt nog eens dat het in de beleving van Marokkanen vaak slecht weer is in Nederland [Verbeek, 2007].



Figuur 3.10 Fietsen tijdens slecht weer is voor allochtonen niet vanzelfsprekend [De Wit, 2006]

Overige redenen

Fietsen wordt door allochtonen als een gezonde en sportieve bezigheid gezien. Het milieu blijkt door sommige Marokkanen genoemd te worden als reden om met de fiets te gaan. In het rapport van het KIM wordt over milieu als reden om te fietsen echter geen woord gerept. Een reden om juist niet te fietsen is het feit dat fietsen gestolen en vernield worden.

Hieronder volgt een samenvattende tabel, tabel 3.10, waarin een overzicht is gegeven van de sterke en zwakke punten van de fiets die allochtonen genoemd hebben. De tabel geeft zo een overzicht van die tijdens inventariserende kwalitatieve onderzoeken naar voren kwamen.

Sterke kanten fiets	Zwakke kanten fiets
<i>Persoonsgebonden</i>	<i>Persoonsgebonden</i>
- onafhankelijk, flexibel	- vermoeiend, zweten
- altijd beschikbaar	- geschikte kleding nodig (regenpak)
- goed voor gezondheid/conditie	- minder comfort
- gezellig, ontspannend	
- in de buitenlucht	<i>Weersomstandigheden</i>
- goed voor het milieu	- niet geschikt bij regen, in de winter
<i>Praktisch</i>	<i>Veiligheid</i>
- geen parkeerproblemen	- gevaarlijk, meer kans op ongelukken
- weinig onderhoud, zelf repareren	- kwetsbaar als fietser
- meenemen in het OV	- sociaal onveiligheid
- alcohol drinken mogelijk	- aparte fietspaden noodzakelijk
- alles bereikbaar, geen files, sneller	- diefstalgevoelig
- mobiel bellen mogelijk	
- boodschappen doen	<i>Praktisch</i>
	- fiets is snel kapot (banden, verlichting)
<i>Kosten</i>	- beperkte capaciteit (aantal personen)
- goedkoop in aanschaf en gebruik	- langzamer dan de auto
- aftrekbaar van belasting	- fietsenstallingen zijn vervelend
- minder kans op bekeuringen	- fietssloten en kettingen nodig

Tabel 3.10 Sterke en zwakke punten van de fiets volgens allochtonen [Verbeek, 2007, Olde Kalter, 2008 en Schothorst en Ter Berg, 2008]

3.4 Samenvatting

Allochtonen zijn minder vaak onderweg en leggen minder grote afstanden af. En 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.

Deze verschillen in mobiliteitsgedrag blijken deels verklaard te kunnen worden doordat de leefsituatie van een groot deel van de allochtonen een achterstandpositie inneemt ten opzichte van autochtone Nederlanders.

Wanneer gecontroleerd wordt naar sociaal-economische, sociaal-demografische, sociaal-culturele en ruimtelijke factoren blijken een aantal verschillen weg te vallen. Voor het fietsgebruik blijkt echter dat deze ook na controle achterblijft ten opzichte van autochtonen.

Alleen Marokkaanse en Surinaamse mannen blijken na controle niet significant minder vaak te fietsen dan autochtone mannen. Vooral allochtone vrouwen en Turken van de tweede generatie fietsen minder. En alleen Antillianen van de tweede generatie fietsen meer dan de eerste generatie. Het lage fietsgebruik kan dus maar in beperkte mate worden toegeschreven aan sociale, economische en ruimtelijke factoren. Verbetering van de leefsituatie van allochtonen leidt naar verwachting dus nauwelijks tot meer fietsgebruik.

Het Fietsberaad toont bij een nadere analyse van de SCP-data wel aan dat het fietsgebruik onder allochtonen beïnvloedbaar is. Zo blijken allochtonen net als autochtonen gevoelig te zijn voor de kwaliteit van de fietsinfrastructuur en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van andere vervoermiddelen. Maar desondanks blijft het fietsgebruik onder alle omstandigheden achter bij dat van autochtonen.

Aanvullende onderzoeken van Bureau Veldkamp, KIM, en Verbeek hebben geïnventariseerd welke sociaal-culturele achtergrondkenmerken van invloed zijn op het fietsgebruik. Hieruit blijkt dat het imago van de fiets van huis uit negatief is. Sommigen ervaren fietsen daardoor als poor mans vehicle, terwijl anderen fietsen doodnormaal vinden. Daarnaast is het niet voor iedereen vanzelfsprekend dat fietsen door zowel mannen als vrouwen wordt gedaan. Daarbij speelt kleding en uiterlijk mede een rol.

Fietsen wordt ook vaak als onveilig ervaren. Dit speelt vooral onder vrouwen die soms over beperkte fietsvaardigheid beschikken en mede daardoor niet altijd met vertrouwen op de fiets zitten. Door het gevoel van onveiligheid en de beperkte fietsvaardigheid zijn allochtone ouders minder een voorbeeldfunctie voor hun kinderen. Waardoor fietsen onder kinderen van allochtone afkomst niet met de paplepel wordt ingegoten.

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.





4. Hiaten in kennis mobiliteitsgedrag allochtonen

4.1 Theorie versus mobiliteitsgedrag allochtonen

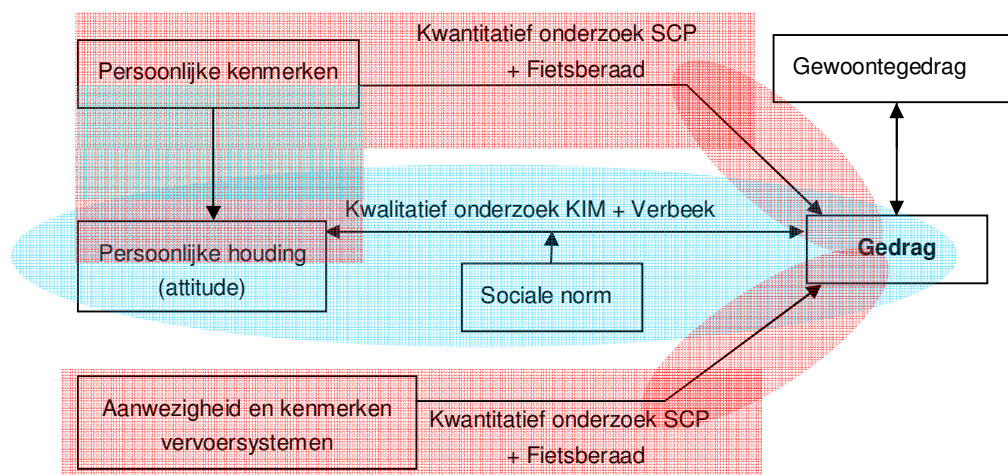
Uit het theoretische stuk over het afwegingsproces voor de vervoerwijzekeuze, hoofdstuk 2, blijkt dat er zowel een economisch en psychologisch perspectief gehanteerd kan worden. Zoals geconcludeerd werd in paragraaf 2.4 is met name het psychologische perspectief geschikt bij het verklaren van keuzegedrag onder doelgroepen.

Het kwantitatieve onderzoek van het SCP, besproken in hoofdstuk 3, heeft het mobiliteitsgedrag van allochtonen in beeld gebracht. Samen met het verdiepende onderzoek van het Fietsberaad en de kwalitatieve onderzoeken van Bureau Veldkamp, KIM en Verbeek geeft het enkele verklaringen voor de verschillen in mobiliteit tussen allochtonen en autochtonen.

Als deze verklaringen worden gecombineerd met het theoretische model dan is duidelijk te zien op welke delen de onderzoeken zich hebben gericht. Zo hebben de kwantitatieve onderzoek van het SCP en het Fietsberaad zich vooral gericht op de elementen: persoonlijke kenmerken, aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem en deels op de persoonlijke houding om zo het mobiliteitsgedrag van allochtonen te verklaren.

De kwalitatieve verdiepende onderzoeken hebben zich hoofdzakelijk beziggehouden met de invloed van de persoonlijke houding en de sociale norm op het gedrag, maar maakt daarbij naast het 'allochtoon-zijn' nauwelijks onderscheid naar persoonlijke kenmerken.

In figuur 4.1 is het samenvattende theoretische schema te zien met daarin aangegeven de punten waar de onderzoeken zich op hebben gericht om het mobiliteitsgedrag van allochtonen te verklaren. Daarbij zijn in het rood de kwantitatieve onderzoeken aangegeven en in het blauw de kwalitatieve onderzoeken.



Figuur 4.1 Schematische weergave van de gedragskeuzetheorie in relatie met de onderzoeken naar het mobiliteitsgedrag van allochtone Nederlanders. In het rood de kwantitatieve onderzoeken en in het blauw de kwalitatieve onderzoeken.

Verklaringsfactoren

Het SCP concludeert dat het lage fietsgebruik onder allochtonen maar ten dele kan worden toegeschreven aan sociale en ruimtelijke verklaringsfactoren. Ofwel de elementen 'persoonlijke kenmerken' en 'aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem' van het theoretische model.

Doordat er geen goede verklaring kon worden gevonden waarom allochtonen minder vaak fietsen, zijn de kwalitatieve verdiepende onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken hebben vooral geïnventariseerd welke sociaal-culturele factoren er nog meer een rol kunnen spelen bij het lage fietsgebruik.

Inventariserend karakter

Hierdoor is veel extra informatie beschikbaar gekomen, echter kunnen door het kwalitatieve karakter van de onderzoeken geen statistische uitspraken gedaan worden over de mate waarin de genoemde factoren een rol spelen. Dit wordt onderstreept door het KIM. Zo stelt het KIM expliciet dat bij het gehanteerde kwalitatieve onderzoek is gelet op het bestaan van bepaalde uitspraken en niet op de frequentie. Op basis van die inventarisatie is er een verklaring gereconstrueerd voor het mobiliteitsgedrag van allochtonen [Olde Kalter, 2008].

De kwalitatieve onderzoeken geven aan dat onder andere het imago, het gevoel van verkeersonveiligheid en de onvoldoende fietsvaardigheden een rol spelen bij het lage fietsgebruik onder allochtonen. Hiermee geven ze een aanzet voor het onverklaarbare gedeelte van het lage fietsgebruik onder allochtonen. Echter, door het sterk inventariserende karakter is het niet mogelijk om na te gaan of deze factoren er echt toe doen en kunnen er geen betrouwbare uitspraken gedaan worden naar persoonlijke kenmerken.

Het KIM stelt dan ook dat er een vervolgonderzoek wenselijk is om na te gaan welke factoren er echt toe doen en om te zien in hoeverre sociaal-culturele factoren een rol spelen bij het mobiliteitsgedrag en het fietsgebruik in het bijzonder, zodat gericht het fietsgebruik onder allochtonen gestimuleerd kan worden [Gesprek Olde Kalter en Harms, 2009].

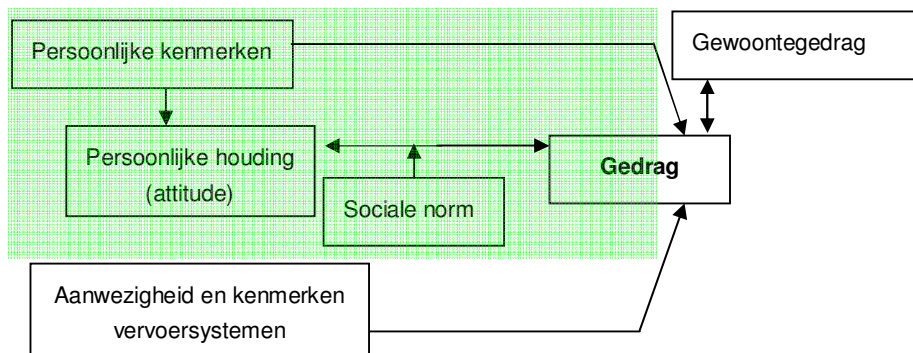
Vervolgonderzoek

Dit afstudeeronderzoek in de Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk is te zien als de belichaming van dit vervolgonderzoek. Deze wijken zijn interessante locaties, doordat beide wijken grote overeenkomsten vertonen met het onderzoek van het SCP. Zo ligt het fietsgebruik en autogebruik er duidelijk lager dan het gemiddelde in Den Haag en worden er meer verplaatsingen gemaakt met het lokale OV en te voet, zie ook hoofdstuk 5.

Daarnaast scoren de wijken economisch, sociaal en fysiek minder. Juist dit zijn volgens het SCP kenmerken die een deel van het verschil in mobiliteitsgedrag tussen allochtone en autochtone Nederlanders verklaren.

Dit onderzoek richt zich dus op de relatie van de elementen persoonlijke kenmerken, persoonlijke houding en sociale norm in relatie tot het mobiliteitsgedrag binnen de stad Den Haag, zie figuur 4.2. Het onderzoek geeft daarmee verder inzicht in het mobiliteitsgedrag van allochtonen in Nederland zodat inzichtelijk wordt waarom allochtonen tot op heden weinig fietsen. Dit zijn tevens bruikbare gegevens voor de gemeente Den Haag om gericht aan de slag te gaan om het fietsgebruik onder allochtonen aan te pakken. De wijze van onderzoek wordt in hoofdstuk 6 verder behandeld.





Figuur 4.2 Schematische weergave van de gedragskeuzetheorie, het groene blok geeft aan waarop het onderzoek zich richt

4.2 Samenvatting

Wanneer het theoretische model wordt vergeleken met de onderzoeken naar het mobiliteitsgedrag onder alloctonen dan is goed te zien 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 onderzoeksmethodes 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. Het is dus niet duidelijk of ze een rol spelen en in hoeverre die rol reikt.

Dit voorliggende onderzoek richt zich op deze leemte en richt zich dus op de elementen persoonlijke houding, sociale norm en persoonlijke kenmerk om de vervoerwijzekeuze van alloctonen te verklaren, waarbij specifiek gericht wordt op de fiets. Zodat dit onderzoek gezien kan worden als vervolgonderzoek van de inventariserende kwalitatieve onderzoeken en zo handvatten reikt aan de gemeente Den Haag om het fietsgebruik onder allochtone Nederlanders te stimuleren.

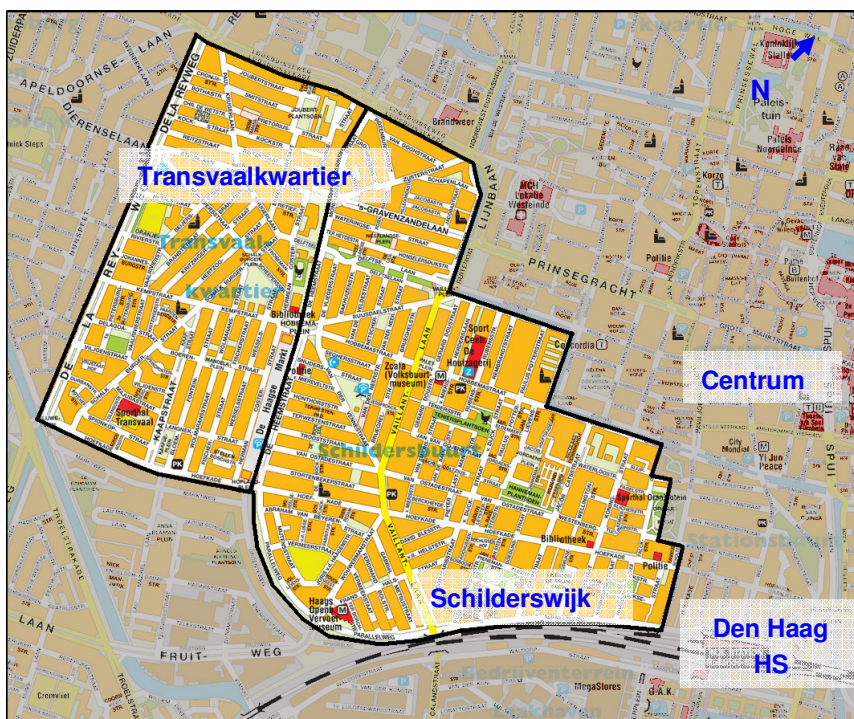


5. Case Den Haag

Dit hoofdstuk richt zich op het huidige mobiliteitsgedrag en de leefsituatie in de Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk, zodat er verbanden te zien met het in hoofdstuk 3 besproken mobiliteitsgedrag van allochtonen.

In paragraaf 5.1 wordt eerst ingezoomd op Transvaalkwartier en de Schilderswijk, zodat een beeld wordt verkregen van de wijken. Waarna in paragraaf 5.2 deze informatie wordt vergeleken met de opgedane kennis uit hoofdstuk 3 om zo overeenkomsten en verschillen te zien. Hierdoor wordt helder waarom juist deze twee wijken geschikt zijn voor het onderzoek naar de vervoerwijzekeuze onder allochtone Nederlanders. Het fietsbeleid van Den Haag volgt in paragraaf 5.3 zodat ook helder wordt wat de ambities en doelen van Den Haag zijn voor de fiets. Tot slot volgt in paragraaf 5.4 een samenvatting als afsluiting van het hoofdstuk.

5.1 Transvaalkwartier en de Schilderswijk



Figuur 5.1 De Schilderswijk en Transvaalkwartier [Google Earth, 2009]

5.1.1 Geschiedenis wijken

De Schilderswijk, ofwel de Schildersbuurt, is een wijk die ten zuidwesten tegen het centrumgebied van Den Haag ligt. Van oorsprong is het een moerassig veengebied dat tot de 19^e eeuw vooral bestond uit weilanden. Door de opening van de spoorlijn Amsterdam – Den Haag, het bijbehorende station Den Haag Hollands Spoor in 1843 en de doortrekking naar Rotterdam in 1847 werd het gebied bebouwd.

Er verschenen rond het station deftige huizen met parken en pleinen, waaronder het Oranjeplein. Zodat er een aantrekkelijk gebied met uitstraling ontstond dat vooral gericht was op de welvarende Hagenaar.

Het plan om een hele wijk rond het station te bouwen dateert uit 1862. In die tijd begon de industriële revolutie en trokken vele mensen die huisvesting nodig hadden naar de steden toe. Deze arbeiders vestigden zich in straten rond het station en in de nieuwe wijk waar vele goedkope arbeiderswoningen werden gebouwd. Door de arbeiders verloor de wijk de aantrekkingskracht op de welgestelden en groeide de Schilderswijk uit tot een arbeiderswijk [Gemeente Den Haag, 2009].

De wijk Transvaalkwartier werd tussen 1900 en 1935 gebouwd en sluit ten zuidwesten aan op de Schilderswijk. Ook deze woningen waren bedoeld voor de lage middenklasse en arbeiders die ten tijde van de industriële revolutie naar de stad trokken. Sinds 1936 wordt ook de Haagse Markt in Transvaalkwartier gehouden. De markt ligt op grens met de Schilderswijk en is de grootste markt van Nederland waar een grote verscheidenheid aan culturen is.

In de jaren '70 is een groot gedeelte van beide wijken vanwege stadsvernieuwing aangepakt. Vele arbeidershuizen zijn gesloopt om ruimte te maken voor woningen die beter zouden voldoen aan de eisen van de moderne tijd. Door deze verandering herkende vele oorspronkelijke inwoners hun wijk niet meer en vertrokken. Hierdoor wijzigde naast de bebouwing ook de bevolkingssamenstelling van de wijken. Vanaf dat moment werd de wijk van een arbeiderswijk een multiculturele wijk.

5.1.2 Achtergrondkenmerken en leefsituatie wijken

In 2009 telde de Schilderswijk 33.167 inwoners en is daarmee ruim twee keer zo groot als Transvaalkwartier dat 14.195 inwoners telt. In beide wijken wonen vooral Hagenaren die van oorsprong geen Nederlandse achtergrond hebben. Zo heeft 90% van de inwoners zijn wortels liggen in een ander land dan Nederland, zoals Turkije, Marokko en Suriname, zie tabel 5.1 [Gemeente Den Haag, 2009 en Wikipedia, 2009].

	Autochtonen [%]	Turks [%]	Marokkaans [%]	Surinaams [%]	Antilliaans [%]	Overig allochtonen [%]
Transvaalkwartier	9,4	29,4	12,9	23,6	2,3	22,2
Schilderswijk	9,1	27,1	22,6	19,5	3,3	18,2

Tabel 5.1 Inwoners naar etniciteit in Transvaalkwartier en de Schilderswijk [Gemeente Den Haag, 2009]

Vanwege verschillende sociale, fysieke en economische problemen in de wijken zijn beide wijken in 2007 door het ministerie van VROM aangewezen als 'krachtwijk'. Dat houdt in dat de wijken extra aandacht krijgen bij het oplossen van de problemen, zodat het in acht tot tien jaar tijd weer plaatsen zijn waar mensen kansen hebben en prettig kunnen wonen [Gemeente Den Haag, 2007b en c].

Inkomens

De achterstand van beide wijken komt op verschillende manieren tot uiting. Zo is de werkloosheid hoog en zijn er meer bijstandsgerechtigden dan in andere wijken. Als direct gevolg



daarvan ligt het gemiddelde inkomen ruim lager dan het gemiddelde van Den Haag. In beide wijken lag het aantal huishoudens in 2006 met een laag inkomen op 72%. Slechts 5% had een hoog inkomen.

Uit de armoedemonitor van het CBS blijkt zelfs dat de Schilderswijk een van de armste wijken in Nederland is. Zo leefde in 2007 40% van de inwoners van de Schilderswijk onder de armoedegrens. Het aantal niet-werkende mensen in de Schilderswijk is dan ook het hoogst van alle wijken in Den Haag. Dit komt mede door het lage opleidingsniveau van de inwoners en het lage aanbod van banen voor deze groep [CBS, 2009 en Gemeente Den Haag, 2007 b en c].

Achterstand bij kinderen

De achterstandspositie is ook terug te zien onder kinderen. Vele kinderen komen met achterstand binnen op de basisschool als gevolg van het lage opleidingsniveau en de anderstaligheid van hun ouders. Deze positie blijkt moeilijk weg te nemen, waardoor het toekomstperspectief van de jeugd als onvoldoende beoordeeld wordt. Dit wordt als ernstig ervaren, mede omdat jongeren in beide wijken een groot deel uitmaken van de bevolking.

Door de buitencultuur, die ingegeven is door enerzijds de culturele achtergrond van de bewoners en anderzijds door de grote gezinnen die in relatief kleine woningen wonen, zijn er veel kinderen op straat. Dit leidt regelmatig tot verveling en overlast, waardoor sommige wijkbewoners zich onveilig voelen op straat.



Figuur 5.2 Taalachterstand onder jongeren
[De Wit, 2007]

Criminaliteit

Daarbij hebben beide wijken meer last van criminaliteit, zoals inbraken uit woningen en auto's, straatroof, (huiselijk) geweld, bedreigingen en berovingen, dan het Haagse gemiddelde. Het gevolg is dat 42% van de bewoners in Transvaalkwartier zich onveilig voelt, tegenover 25% als Haags gemiddelde [Gemeente Den Haag, 2007 b en c].

Verhuigeneigdheid

Ondanks dat het aantal delicten afneemt en men zich veiliger voelt dan een aantal jaar terug blijft de sociale en fysieke overlast hoog. Het is dan ook niet verrassend dat de waardering voor de woonomgeving laag is. Zo is de Schilderswijk nu een wijk waar je woont omdat je geen andere optie hebt. Het is daarmee een doorgangswijk, ook al ligt de verhuigeneigdheid bijna op het Nederlands gemiddelde en is die veel lager dan in de andere krachtwijken.

Toch verlaten veel succesvolle bewoners de wijken. Dit is onder andere te wijten aan het imago van de wijken, maar ook het eenzijdige woningtype is hier debet aan. Zo'n 75% van de woningen in de Schilderswijk is sociale huur. Ook in de Transvaalkwartier ligt het aandeel sociale huur hoog. Hier wordt wat aan gedaan door zo'n 3000 woningen te slopen en 1600 nieuwe woningen ervoor in de plaats te bouwen in verschillende prijscategorieën. Het doel ervan is om zo de bevolkingssamenstelling evenwichtiger te maken en wijkbewoners, die op de sociale ladder klimmen, in de wijk te behouden [Gemeente Den Haag, 2007 b en c].

Gezondheid

De achterstand in de wijken vertaalt zich ook naar de gezondheid van de inwoners. De bewoners van beide wijken zijn vaker ziek en leven korter dan bewoners uit andere wijken. Dit hangt vooral samen met leefstijlafhankelijke factoren, zoals te veel eten, roken en te weinig lichaamsbeweging [Gemeente Den Haag, 2007 b en c].

5.1.3 Huidige verkeerssituatie

Zowel in Transvaalkwartier als de Schilderswijk zijn verschillende vervoerssystemen aanwezig. Zo is er een uitgebreid lokaal OV-netwerk, infrastructuur voor het gemotoriseerde verkeer en zijn er fietsvoorzieningen. Deze observaties zijn meegenomen bij het opzetten van het onderzoek dat nader besproken wordt in hoofdstuk 6. Zo wordt nagegaan of de observaties van fietsinfrastructuur en stallingen worden gedeeld door de inwoners van de wijken en of deze punten meespelen bij de keuze voor hun vervoerwijze.

Kort wordt bij de genoemde drie vervoerssystemen stilgestaan. De straatnamen die in dit stuk voorkomen zijn terug te vinden op de kaart in bijlage IV. Bijlage VI bevat foto's van de infrastructuur in de wijken, zodat er een indruk wordt verkregen van de situatie ter plekke.

Fiets

Voor de fiets zijn er in de wijken zowel vrijliggende fietspaden als fietsstroken. Op sommige locaties heeft de fietser geen eigen plek en moet de weg gedeeld worden met andere weggebruikers, zoals auto's, bussen en trams. Zo komt het voor dat er op kruisingen fietsstroken aanwezig zijn, waar deze op de toeleidende wegen ontbreken. Door het soms krappe wegprofiel en de drukte tijdens de spitsen heeft de fiets op deze locaties weinig ruimte, dat kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Deze situatie doet zich onder andere voor op een aantal doorgaande wegen die de wijken met het centrum verbinden, zoals de Kempstraat en een deel van de Hobbemastraat, zie figuur 5.3 [Gesprek Beek, 2009].



Figuur 5.3 Kempstraat, de fiets heeft niet altijd een eigen plek

Op andere doorgaande wegen in de wijken heeft de fiets wel een eigen herkenbare plek in het straatbeeld. Zo zijn er op de Heemstraat en De La Reyweg en delen van de Hoefkade fietsstroken aanwezig. En zijn er vrijliggende fietspaden op de Vaillantlaan en een deel van de Hobbemastraat, waardoor er een fysieke scheiding is.

Naast de fietsinfrastructuur zijn er zowel bewaakte als onbewaakte stallingen aanwezig. Zo is aan beide zijde van de Haagse Markt (Hobbemaplein en Hoflandplein) een bewaakte fietsenstalling. Verder zijn er bij verschillende (semi) openbare voorzieningen onbewaakte fietsenstallingen. Echter is dit lang niet overal het geval, zo zijn er bij de bibliotheek in de Schilderswijk geen fietsenstallingen.

Ook als door de straten van de wijken wordt gelopen, valt het op dat er maar weinig fietsen zijn gestald in de straat. Waar in Nederlandse woonwijken vaak een verdwaalde fiets tegen een muur of lantaarnpaal staat, is in deze wijken soms geen enkele fiets te zien.

De kans dat de fietsen uit het zicht zijn onttrokken doordat ze binnenshuis staan gestald, lijkt klein, aangezien 75% van de woningen in de wijken bestaan uit flats, bovenwoningen en portiekwoningen, zie tabel 5.2. Deze woningen hebben doorgaans beperkte bergingsruimte op maaiveldniveau. Als de bewoners al een fiets bezitten, dan is het aannemelijk dat deze op straat wordt gestald.

	Transvaalkwartier	Schilderswijk	Totaal
Benedenwoning	5,4	6,5	6,2
Bovenwoning	13,4	10,1	11,1
Maisonette	4,9	8,1	7,2
Flat	23,1	50,7	42,4
Portiekwoning	43,6	12	21,5
Eengezinshoekwoning	1,5	1,5	1,5
Eengezinstussenwoning	7,6	10,9	9,9
Overige woning	0,4	0,1	0,2

Tabel 5.2 Type woningen in procenten in Transvaalkwartier en de Schilderswijk
[Den Haag in cijfers, 2009]

Ook de heer Rietveld gaf tijdens een gesprek aan dat in dichtstedelijke gebieden het stallen van fietsen bij de woning vaak een probleem is. Vooral bovenwoningen en portiekwoningen, waar er alleen een voordeur is en geen achterom met een schuurtje of een berging, levert lastige situaties op. “Men sjuwt de fiets namelijk niet elke dag mee naar drie hoog om die veilig te stallen of te repareren”, aldus Rietveld. Doordat de fiets dus niet op een afgesloten veilige droge plek gestald kan worden, kan dit er toe leiden dat mensen afzien van het aanschaffen van een fiets. Het vermoeden is dan ook dat het fietsbezit in de Haagse wijken laag is [Gesprek Rietveld, 2009].

OV

De wijken kennen verschillende OV-lijnen, van tramlijnen tot buslijnen, die vanaf het centrum van Den Haag of vanaf het station Den Haag Hollands Spoor door de wijken gaan. Het Hobbemaplein, dat op de grens ligt van Transvaalkwartier en de Schilderswijk, is een knooppunt van verschillende OV-lijnen.

In totaal lopen er negen OV-lijnen door de beide wijken, waarvan er vijf tram- en vier buslijnen zijn. In bijlage V is te zien hoe de lijnen door de beide wijken lopen. Daarvan zijn de nummers 2, 4, 6, 11 en 12 tramlijnen en de andere nummers buslijnen in de wijk [Website HTM, 2009].

Auto

Voor het gemotoriseerde verkeer zijn er verschillende doorgaande wegen richting het centrum en de kust die langs en door de wijk lopen. Zo maken De la Reyweg en de Loosduinsekade, die de wijken begrenzen, deel uit van het stedelijk hoofdwegnet van Den Haag. De Vaillantlaan, die dwars door de Schilderswijk loopt, maakt deel uit van de centrumring. Om de functie van deze wegen voor Den Haag te zien is in bijlage V de hoofdstructuur wegverkeer opgenomen.

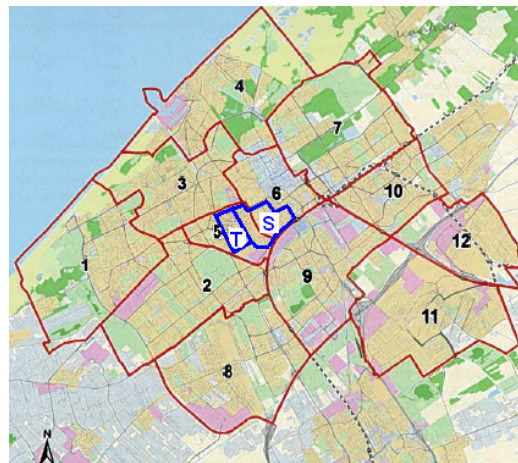


Andere belangrijke wegen binnen de wijk zijn de Hoefkade, de Parallelweg, Heemstaat, Monstersestraat, Kempstraat, Hobbemastraat en de Paul Krugerlaan. Naast dat deze straten de wijken ontsluiten zijn er ook vele winkeltjes die voor de nodige bedrijvigheid zorgen. De drukte op deze wegen kan leiden tot een gevoel van onveiligheid onder verkeersdeelnemers, zoals fietsers.

5.1.4 Mobiliteitsgedrag wijken

De gemeente Den Haag heeft in 2006 onderzoek gedaan naar de mobiliteit van de Hagenaar. Voor dit onderzoek is Den Haag in twaalf gebieden verdeeld en is per gebied het mobiliteitsgedrag bepaald. Deze gebieden zijn niet gelijk aan de wijken en helaas kon uit de originele data geen onderscheid gemaakt worden naar wijkniveau [Gesprek Peters, 2009].

Om toch een indruk te krijgen van de mobiliteit in de wijken worden kort de mobiliteitgegevens behandeld van de gebieden waar de wijken invallen. Zo valt Transvaalkwartier en het westelijke gedeelte van de Schilderswijk in gebied vijf waar ook de wijken Rustenburg Oostbroek en Groente- en Fruitmarkt bij horen. De rest van de Schilderswijk vormt samen met de wijken Centrum, Stationsbuurt, Willemspark en Zeeheldenkwartier gebied zes, zie figuur 5.4.



Figuur 5.4 Transvaalkwartier (T) en de Schilderswijk (S) in de gebieden [Gemeente Den Haag, 2008]

In de gebieden waar de twee Haagse wijken onderdeel van uitmaken is de uithuizigheid lager dan het gemiddelde van Den Haag, zie tabel 5.3. Beide gebieden scoren zelfs het laagste van de gemeente. Ook als alleen gekeken wordt naar de mobiele personen dan blijken er minder verplaatsingen gemaakt te worden dan het gemiddelde in Den Haag. De tijd dat men onderweg is blijkt niet veel te verschillen, maar de afstand die wordt afgelegd is in Transvaalkwartier lager [Gemeente Den Haag, 2008]

	Gebied 5 (oa. Transvaalkwartier en Schilderswijk-West)	Gebied 6 (oa. Schilderswijk- Oost)	Gemiddeld Den Haag
Uithuizige personen [%]	80	79	83
Aantal verplaatsingen	3,2	3,4	3,5
Reisduur [min]	80	82	80
Afgelegde afstand [km]	27	35	35

Tabel 5.3 Mobiliteit per persoon per dag, onder uithuizigen [Gemeente Den Haag, 2008]

Motieven

Als de verplaatsingen worden afgezet naar motieven, dan blijken er weinig verschillen te zijn tussen de wijken en het gemiddelde van Den Haag. Zo wordt ruim een vijfde van de verplaatsingen gedaan voor het winkelen en het doen van boodschappen en nog eens een vijfde heeft als motief woon-werkverkeer. De afwijkingen die er wel zijn hebben te maken met het motief onderwijs. Zo wordt het motief onderwijs in beide gebieden vaker genoemd dan het Haagse

gemiddelde en wandelen en toeren juist minder. Dit kan beïnvloed worden door de Haagse Hogeschool die bij Den Haag Hollands Spoor ligt, maar ook door de grote hoeveelheid allochtonen in beide wijken. Want zoals in paragraaf 3.3 is behandeld maken allochtonen meer onderwijsgerelateerde verplaatsingen dan autochtonen.

Vervoerwijze

In de wijze waarop de inwoners zich verplaatsen zijn ook de nodige verschillen te herkennen ten opzichte van het gemiddelde van Den Haag. Zo wordt in beide gebieden de auto flink minder gebruikt dan gemiddeld in Den Haag. Daar staat tegenover dat er meer wordt gelopen en ook de bus en tram worden vaker gebruikt, zie tabel 5.4. Wat betreft de fiets scoort deze alleen in gebied zes hoger dan het Haagse gemiddelde. In gebied vijf, waar Transvaalkwartier ondervalt, wordt juist minder gefietst [Gemeente Den Haag, 2008].

	Gebied 5 (oa. Transvaalkwartier en Schilderswijk-west)	Gebied 6 (oa. Schilderswijk- oost)	Gemiddeld Den Haag
Auto	31,1	27,8	43,0
Trein	2,2	4,1	2,4
Bus/tram	12,5	8,9	7,5
Brom- snorfiets	0,2	0,3	0,5
Fiets	13,5	28,9	22,2
Lopen	39,3	28,3	23,0
Overig	1,2	1,7	1,4
Totaal	100,0	100,0	100,0

Tabel 5.4 Aandeel in procenten per vervoerwijze [Gemeente Den Haag, 2008]

Autobezit

Deze cijfers komen terug in het vervoermiddelbezit. Zo ligt het autobezit in Den Haag gemiddeld op 0,7 auto per huishouden. Terwijl het autobezit in het gebied van Transvaalkwartier met 0,53 en in het gebied van de Schilderswijk met 0,46 auto per huishouden een stuk lager liggen. Dit zijn de laagste scores van alle onderzochte gebieden.

Deze auto's worden daarnaast ook nog eens weinig gebruikt. In beide gebieden wordt in zo'n 60% van de gevallen de auto dagelijks gebruikt, tegenover 66% van het gemiddelde in Den Haag. Wel zit men in het gebied waar Transvaalkwartier onder valt gemiddeld met 2,3 personen in de auto per rit. Dit is een stuk hoger dan in gebied zes waar dit 1,8 is en ook hoger dan het gemiddelde van Den Haag dat 1,9 personen in de auto per rit is.

5.2 Overeenkomsten wijken met mobiliteitsgedrag allochtonen

Nu er een indruk is van de leefsituatie en de mobiliteit in de beide Haagse wijken is het interessant om na te gaan of er overeenkomsten en verschillen te zien zijn met het beschreven mobiliteitsgedrag van allochtonen uit hoofdstuk 3.

Zoals besproken in paragraaf 5.1.2 is het aandeel huishoudens met een laag inkomen in de Transvaalkwartier en de Schilderswijk groot. Juist de achterstand in de leefsituatie is een kenmerk dat het SCP noemt als verklaring waarom allochtonen minder mobiel zijn en die van invloed is op de vervoerwijzekeuze.



De conclusie van het SCP dat allochtonen zich vooral verplaatsen met het OV en lopend en minder met de auto en de fiets, sluit perfect aan bij de constatering die Den Haag doet in de gebieden waar Transvaalkwartier en de Schilderswijk onderdeel van zijn. Alleen het fietsgebruik in gebied zes, waar onder andere Schilderswijk-Oost bij hoort, wijkt hiervan af. In dit gebied ligt het fietsgebruik juist hoger dan het Haagse gemiddelde.

Dit hoge fietsgebruik in dit gebied kan echter komen doordat in de andere wijken, die deel uitmaken van dit gebied, meer autochtone Nederlanders wonen, waardoor het lage fietsgebruik in de Schilderswijk (waar veel meer allochtone Nederlanders wonen) wordt gecompenseerd, zie tabel 5.5.

	Autochtonen [%]	Turks [%]	Marokkaans [%]	Surinaams [%]	Overig allochtonen [%]	Totaal inwoners
Gebied 5						
Transvaalkwartier	9,4	29,4	12,9	23,6	24,5	14195
Rustenburg en Oostbroek	42,4	16,7	3,0	14,5	23,7	17824
Groente- en Fruitmarkt	17,0	34,0	8,0	21,0	21,0	5139
Schilderswijk-West	10,0	28,0	20,0	20,0	22,0	25673
Gebied 6						
Schilderswijk-Oost	6,0	26,0	30,0	19,0	20,0	7494
Centrum	50,0	2,7	5,2	6,8	35,2	17222
Zeeheldenkwartier	56,0	2,0	3,0	6,0	32,0	10688
Willemspark	55,0	1,0	0,0	1,0	43,0	1328
Stationsbuurt	38,5	5,2	7,5	11,3	36,5	9066

Tabel 5.5 Aandeel etniciteiten per wijk in de gebieden [website Gemeente Den Haag, 2009]

Andere opvallende punten van het mobiliteitsgedrag in de wijken dat ook zichtbaar was bij onderzoeken naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen is dat het aantal verplaatsingen voor het motief onderwijs in de gebieden van de wijken juist hoger is dan elders in Den Haag. En dat het aantal inzittende in een auto bij een verplaatsing drastisch hoger is dan elders in Den Haag. Dat is in lijn met de constatering van het KIM. Die constateert dat allochtonen het als een sociale verplichting zien om vrienden en familie mee te nemen als ze een auto hebben.

De conclusies over het mobiliteitsgedrag van allochtonen blijken dus terug te komen in het mobiliteitsgedrag van de inwoners van beide Haagse wijken. Juist doordat de wijken grote overeenkomsten vertonen met de resultaten van mobiliteitsonderzoeken onder allochtonen zijn de wijken geschikt om een case uit te voeren. De opzet van de case komt aanbod in hoofdstuk 6.

5.3 Fietsbeleid Den Haag

De gemeente is bezig met het opstellen van een nieuw gemeentelijk verkeers- en vervoersplan, genaamd de *Haagse Nota Mobiliteit*. De verwachting is dat deze in de loop van 2010 wordt vastgesteld. In deze nota wordt het fietsbeleid geactualiseerd en wordt het vigerende Meerjarenprogramma Fiets 2007-2010 verder voortgezet [Gesprek Eggen, 2009].



Het Meerjarenprogramma heeft als doel om het fietsgebruik te stimuleren. Redenen hiervoor zijn ingegeven door negatieve effecten van de mobiliteitsgroei, zoals het aanpakken van de luchtkwaliteit, de geluidsoverlast, de druk op de openbare ruimte en de verkeersonveiligheid. Door te investeren in de fiets wil de gemeente de groei van de auto beperken.

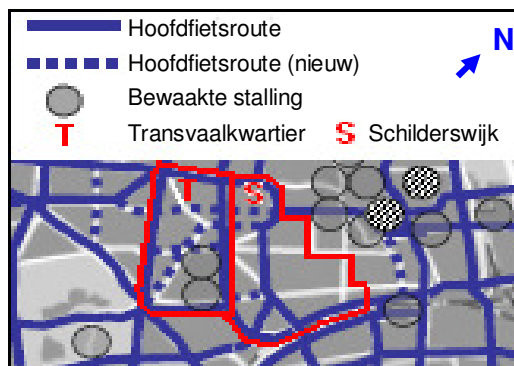
De doelstelling van het Meerjarenprogramma voor 2010 is om 10% meer fietsbewegingen te hebben in de stad ten opzichte van 2006. De Haagse Nota Mobiliteit borduurt hierop voort door als doel te stellen dat van 2008 tot 2020 het fietsgebruik met 30% moet groeien en tot 2030 zelfs met 50%. Hiermee wil de gemeente de jaarlijkse groei van het fietsgebruik van 2 tot 3% voortzetten. Door tegelijk het OV met 40% te laten groeien, wil de gemeente ervoor zorgen dat het autoverkeer in deze periode beperkt groeit met 10% [Gemeente Den Haag, 2007 a en Gemeente Den Haag, 2009].

5.3.1 Fietsinfrastructuur en stallingen

Om de doelstelling te bereiken wordt er onder andere geïnvesteerd in het fietsennetwerk. Het vastgestelde hoofdfietsroutenet van Den Haag heeft een lengte van zo'n 400 km en kent een fijne maaswijdte.

Van deze 400 km bestaat zo'n 295 km uit fietspaden, 53 km uit fietsstroken en 12 km is gemengd met autoluwe gebieden. Het hele netwerk is opgenomen in bijlage VII.

Figuur 5.5 toont het netwerk in Transvaalkwartier en de Schilderswijk, waarop te zien is dat de routes voornamelijk aan de randen van de wijken liggen.



Figuur 5.5 Hoofdfietsroute in Transvaalkwartier en de Schilderswijk [Gemeente Den Haag, 2007 a].

Op circa 40 km van het hoofdnet ontbreken nog fietsvoorzieningen. Van deze 32 ontbrekende schakels liggen er drie in de wijk Transvaalkwartier. Dat zijn De La Reyweg, de Schalk Burgerstraat en de Kempstraat die doorlopen in de Schilderswijk. De gemeente heeft als doel om van de 32 ontbrekende schakels er tot 2010 24 uit te voeren.

Op verschillende routes van het hoofdnet legt de gemeente extra aandacht om zo het fietsgebruik een impuls te geven. Deze zogenaamde stertroutes moeten ervoor zorgen dat de fiets ook op de langere afstanden in de stad aantrekkelijk is. De stertroutes verbinden de Haagse woongebieden met het Haagse centrum en gaan daarbij langs belangrijke attractiepunten, zoals de Haagse Markt. In figuur 5.6 is te zien dat een aantal stertroutes door de Schilderswijk en Transvaalkwartier lopen.



Figuur 5.6 Sterroutes in Transvaalkwartier en de Schilderswijk [Gemeente Den Haag, 2009]

Het kenmerk van de sterroutes is (asfalt)verharding en vrije ligging van fietspaden, ruime fietsstroken of fietsstraten. Op de routes krijgen fietsvoorzieningen prioriteit en kan de inpassing eventueel ten koste gaan van parkeerplaatsen of zorgen voor een andere verkeerscirculatie [Gemeente Den Haag, 2009].

Naast de prioritering van het hoofdfietsroutenet wil de gemeente de kwaliteit waarborgen en knelpunten oplossen van bestaande fietsinfrastructuur. Dat houdt in dat tegelfietspaden worden geasfalteerd en er aandacht is voor veiligheid en voorrang voor de fiets op belangrijke routes. Zo worden onder andere de Loosduinseweg en Loosduinsekade, die de noordelijke wijkgrens van Transvaalkwartier vormen, aangepakt [Gemeente Den Haag, 2007a].

Naast het fietsnetwerk wordt er de komende jaren ook gewerkt aan stallingsvoorzieningen. Op dit moment beschikt Den Haag al over een uitgebreid stallingennetwerk in vooral de binnenstad en Scheveningen. Uit onderzoek blijkt dan ook dat stallen bij bestemmingen goed geregeld is.

Fietsenstallingen bij de woningen is een andere pijler. Er is voor elk stadsdeel een structureel budget beschikbaar om fietsbeugels aan te leggen. Het aanleggen van fietstrommels en buurtstallingen in wijken is de andere pijler om voldoende stallingen te hebben. Hierbij ligt het initiatief wel bij particulieren en levert de gemeente een bijdrage aan de investeringskosten [Gemeente Den Haag, 2009].

Tot slot wil de gemeente in G4-verband bij het Rijk aandrigen op aanpassingen van het Bouwbesluit. Sinds de wijziging in 2003 is het niet meer wettelijk verplicht om nieuwbouw te voorzien van een individuele berging en buitenruimte. Het gevolg is dat woningen steeds vaker geen eigen bergruimte hebben, zodat de fiets niet op eigen terrein of binnen kan staan. Dit kan tot wildgestalde fietsen leiden.

5.3.2 Doelgroepen

Het aanleggen en verbeteren van de fietsinfrastructuur is volgens de gemeente niet voldoende om het fietsgebruik onder alle Hagenaren te stimuleren. Er zullen altijd groepen blijven die nauwelijks fietsen. Alleen door een doelgerichte aanpak kan het mobiliteitsgedrag van deze groepen beïnvloed worden. De gemeente wil daarom extra aandacht geven aan groepen die potentie hebben om te fietsen of waar grote winst te behalen is. Belangrijke groepen zijn kinderen, jongeren, ouderen en allochtonen.

Op dit moment wordt er al veel gedaan voor de jeugd en ouderen. Zo zijn er bij middelbare scholen bewaakte fietsenstallingen gerealiseerd en is er extra aandacht aan routes naar scholen en op de verkeersveiligheid in het algemeen [Gemeente Den Haag, 2007a en Gesprek Eggen, 2009].

Op de doelgroep allochtonen wil de gemeente zich de komende periode meer gaan richten. Uit mobiliteitscijfers blijkt namelijk dat in wijken waar veel allochtonen wonen het fietsgebruik lager is dan elders in de stad, zie ook paragraaf 5.1.4. Echter heeft de gemeente nu nog weinig zicht waarom deze groep weinig fietst en wat er aan gedaan kan worden. Juist onder deze groep valt dus een grote winst te behalen.



Op dit moment worden er al fietslessen aangeboden voor allochtone vrouwen en kinderen vanuit zowel de gemeente als buurtorganisaties [Gemeente Den Haag, 2007 a en Gesprek Eggen, 2009].

5.4 Samenvatting

De gemeente Den Haag geeft in het Fietsbeleid duidelijk aan het fietsgebruik verder te willen verhogen. Hiervoor worden de nodige maatregelen genomen op het gebied van de fietsinfrastructuur en stallingsvoorzieningen. De gemeente geeft echter aan dat alleen 'hardware' niet voldoende is om alle groepen op de fiets te krijgen. Om die reden geeft de gemeente drie groepen extra aandacht om het fietsgebruik onder hen te stimuleren. Allochtonen is één van die groepen.

Door het ruime aandeel allochtonen in Den Haag en het lage fietsgebruik onder deze groep ziet de gemeente Den Haag hier kansen om het fietsgebruik te verhogen. Vooral in Transvaalkwartier en de Schilderswijk wonen veel allochtonen en zijn daardoor interessante locaties om te onderzoeken waarom allochtone Nederlanders tot op heden weinig fietsen.

Als gekeken wordt naar deze twee Haagse wijken dan blijken het twee wijken te zijn met de nodige sociale, fysieke en economische problemen. Zo is de werkloosheid hoog, het opleidingsniveau laag en leeft men ongezonder. Ook heerst er een hoog gevoel van onveiligheid onder de inwoners.

Juist deze punten op het gebied van de leefsituatie blijken uit het onderzoek van het SCP deels het verschil te verklaren tussen het mobiliteitsgedrag van allochtonen en autochtonen. Helaas kon het mobiliteitsgedrag niet op wijkniveau worden gedestilleerd uit de mobiliteitsgegevens van Den Haag. Maar wanneer er gericht gekeken wordt naar de gebieden waar de wijken deel van uitmaken, dan zijn de nodige verbanden te zien met het onderzoek naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen.

Zo worden er vaker verplaatsingen te voet afgelegd of met de bus en tram dan gemiddeld in Den Haag. Daar staat tegenover dat er met de auto minder verplaatsingen worden gemaakt. Wat betreft de fiets worden in het gebied waar de Schilderswijk-Oost deel van uitmaakt juist meer gebruikt dan het gemiddelde, terwijl in het gebied waar Transvaalkwartier en Schilderswijk-West juist minder wordt gebruikt.

Juist doordat de wijken grote overeenkomsten vertonen met de resultaten van mobiliteitsonderzoeken onder allochtonen zijn beide wijken geschikt om een case uit te voeren.





6. Methodologie

Nu inzicht is in de hiaten in de kennis van het mobiliteitsgedrag van allochtonen en de situatie in de Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk wordt er in dit hoofdstuk stilgestaan bij de wijze hoe het onderzoek is opgezet en uitgevoerd.

Als eerste wordt in paragraaf 6.1 de onderzoeksmethode behandeld, waarna in paragraaf 6.2 ingegaan wordt op de wijze hoe de data wordt geanalyseerd. De statistische toetsen die aan bod komen worden daarbij apart behandeld in paragraaf 6.3. Tot slot geeft de laatste paragraaf een samenvatting van het hoofdstuk.

6.1 Onderzoeksmethode

6.1.1 Kwantitatief onderzoek

Onderzoeken kunnen ruwweg verdeeld worden in kwalitatieve en kwantitatieve onderzoeken. Daarbij zijn kwalitatieve onderzoeken vooral bruikbaar om te inventariseren wat er leeft en te kunnen doorvragen om zo de achterliggende afwegingen te achterhalen. Kwantitatieve onderzoeken zijn bruikbaar om statistische uitspraken te doen over een doelgroep. In een kwantitatief onderzoek kunnen de geïnterviewde resultaten van een kwalitatief onderzoek worden gemeten en getoetst op representativiteit. Op deze manier kan er dus worden nagegaan welke afwegingen er echt toe doen van de resultaten uit het kwalitatieve onderzoek [Baarda et al, 1998, gesprek Moret, 2009 en gesprek Peters, 2009].

Als vervolg op de kwalitatieve onderzoeken en om de gemeente Den Haag inzicht te geven in de reden waarom allochtonen tot op heden weinig fietsen in de twee Haagse wijken is er gekozen om een kwantitatief onderzoek uit te voeren. Op deze manier kunnen namelijk met behulp van statistische methodes uitspraken gedaan worden over de doelgroep en relaties worden achterhaald tussen persoonlijke kenmerken, persoonlijke houding en de sociale norm bij de vervoerwijzekeuze.

6.1.2 Vragenlijst

Voor het kwantitatieve onderzoek zijn er enquêtes uitgezet in de Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk. De vragenlijst is gericht op de vervoerwijzekeuze van de inwoners van deze twee wijken bij reizen binnen de stad Den Haag.

Er is dus voor gekozen om de vragenlijst niet specifiek te richten op enkel allochtonen, maar op alle inwoners van de twee Haagse wijken. Uit verschillende studies onder allochtonen blijkt namelijk dat allochtone Nederlanders eerder meewerken aan onderzoeken als ze aangesproken worden op hun belangen en interesses in plaats van op hun allochtoon-zijn.

Daarnaast worden op deze manier ook autochtone Nederlanders, die in de wijken woonachtig zijn, betrokken bij het onderzoek en kan geanalyseerd worden of er verschillen zijn tussen deze groep Nederlanders en



Figuur 6.1 Invullen van de vragenlijst [De Wit, 2009]

Nederlanders die hun wortels in andere landen hebben.

De vragenlijst is niet gepresenteerd als onderzoek op enkel de fiets, maar op de afweging van de vervoerwijzekeuze. Voor deze opzet is gekozen omdat op deze manier ook inwoners die zelden tot niet fietsen worden gestimuleerd aan het onderzoek mee te werken. Zodoende komen met deze insteek zowel de sterke punten van de fiets als de zwakke punten naar voren en wordt de wisselwerking tussen verschillende modaliteiten meegenomen.

Gesloten vragen

Vanwege het kwantitatieve karakter van het onderzoek moet de enquête enkel bestaan uit gesloten vragen, zodat er statistische uitspraken kunnen worden gedaan. Hierdoor is het voor de respondent niet mogelijk om andere overwegingen aan te geven dan de keuzemogelijkheden van de vragen. De antwoordmogelijkheden van de gesloten vragen zijn gebaseerd op het besproken theoretische model en de onderzoeken naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen.

Door de gesloten vragen is het doorvragen beperkt. Er kan alleen worden doorgevraagd als er wordt doorverwezen naar een andere vraag in de enquête, echter gaat dit ten koste van de overzichtelijkheid van de vragenlijst. Om die reden is er zo min mogelijk doorgevraagd.

Om toch de respondent de mogelijkheid te geven om eventueel andere argumenten in zijn afwegingsproces aan te geven, is er in de enquête aan het einde ruimte gelaten voor opmerkingen. Deze opmerkingen zijn in het onderzoek apart verwerkt.

Toegankelijkheid enquête

Vanwege de taalachterstand in de twee wijken is ervoor gekozen om zoveel mogelijk vaktermen te vermijden en heldere, duidelijke zinnen met makkelijke woorden te gebruiken. Vanwege de taalachterstand is ervoor gekozen om de enquête, naast het Nederlands, ook in het Turks en Arabisch (Marokkaans) te verspreiden. Op die wijze is geprobeerd om de enquête voor iedereen toegankelijk te maken.

Ook bij de opbouw van de enquête is ervoor gezorgd dat de enquête goed toegankelijk is. Zo zijn er, zoals gezegd, zo min mogelijk doorverwijzingen in de enquête opgenomen en zijn de relatief makkelijke vragen aan het begin gezet, zodat de respondent niet meteen schrikt van de vragen en de enquête weglegt.

Opbouw enquête

De eerste vragen van de enquête richten zich op het inventariseren van het vervoermiddelbezit en de vaardigheden van de respondent zoals te zien is in de enquête die opgenomen is als bijlage VIII. Vervolgens wordt gericht op de motieven en de frequentie van de vervoerwijze om een indruk te krijgen welke vervoerwijzen er veel worden gebruikt. Hierna wordt ingezoomd op de invloed van verschillende redenen in het afwegingsproces.

Daarbij is onderscheid gemaakt in fietsers, niet-fietsers die wel kunnen fietsen en mensen die helemaal niet kunnen fietsen. Aan de fietsers en niet-fietsers met fietsvaardigheid zijn verschillende redenen in een matrix voorgelegd waarop gescoord moest worden om aan te geven hoe belangrijk die reden is om van de fiets gebruik te maken of juist af te zien.



De voorgelegde redenen zijn scherp geformuleerd, zodat de redenen niet op meerdere wijze geïnterpreteerd konden worden. Zo is er niet gevraagd of 'kosten' invloed heeft op de afweging om de fiets te kiezen, maar is gevraagd aan de fietser hoe belangrijk de reden 'fietsen is goedkoop' is in zijn afweging om voor de fiets te kiezen. Terwijl aan de niet-fietser met fietsvaardigheid is gevraagd of de reden 'fietsen is duur' een belangrijke reden is om van de fiets af te zien.

Door deze wijze van vragen stellen, wordt duidelijk in hoeverre kosten een rol spelen bij de keuze om de fiets te pakken. Want als gevraagd zou worden hoe belangrijk de reden 'kosten' is bij de afweging voor de fiets, is het niet duidelijk of iemand de fiets kiest omdat hij deze goedkoop vindt of juist duur. Vandaar dat er specifieke heldere stellingen zijn gehanteerd.

Vervolgens is ook voor de auto of het lokale-OV gevraagd hoe belangrijk verschillende redenen zijn om voor die vervoerwijze te kiezen. Op deze manier wordt namelijk inzichtelijk waar op gericht kan worden om fietsen aantrekkelijker te maken.

Tot slot zijn er stellingen voorgelegd die gebaseerd zijn op de conclusies van de kwalitatieve onderzoeken om zo na te gaan in hoeverre deze factoren echt een rol spelen. Na de vragenlijst worden nog enkele persoonlijke gegevens gevraagd, zodat de data gericht geanalyseerd kon worden.

6.1.3 Uitzetten vragenlijst

Voor de analyse is er onderscheid gemaakt in verschillende groepen inwoners. Bij het uitzetten van de enquête is ervoor gezorgd dat deze groepen ook benaderd werden, zodat de analyses naar onder andere geslacht en etniciteit gemaakt konden worden.

Zoals te zien is in tabel 6.1 blijken in zowel Transvaalkwartier als de Schilderswijk, vooral Nederlanders van Turkse, Marokkaanse en Surinaamse komaf te zijn naast de autochtone Nederlanders. Wat betreft de etniciteiten zijn dit dan ook interessante groepen in deze wijken.

	Autochtonen [%]	Turks [%]	Marokkaans [%]	Surinaams [%]	Antilliaans [%]	Overig allochtonen [%]
Transvaalkwartier	9,4	29,4	12,9	23,6	2,3	22,2
Schilderswijk	9,1	27,1	22,6	19,5	3,3	18,2

Tabel 6.1 Aandeel inwoners naar etniciteit in de wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk [Gemeente Den Haag, 2009]

Om deze verschillende etniciteiten te bereiken, is naast de taal waarin de enquête is verspreid ook rekening gehouden met de locaties waar de enquêtes zijn uitgezet. Zo zijn er enquêtes uitgezet in bibliotheken, bewonersorganisaties, moskees en buurthuizen/wijkcentra van beide wijken. Er zijn daarbij onder andere taalcursussen bezocht bij de buurthuizen/wijkcentra. In bijlage XI is opgenomen waar deze locaties zich bevinden.

Naast deze enquêtes die de respondent zelf schriftelijk kon invullen, zijn er ook mondeling enquêtes afgenomen. Dit is gedaan omdat mensen niet altijd uit zichzelf een enquête gaan invullen. Door de mensen aan te spreken is geprobeerd om de inwoners van de wijken te



stimuleren om mee te werken aan het onderzoek. Deze mondelinge enquêtes zijn deels buiten op straat bij de Haagse Markt, in winkels en theehuizen, na het einde van een dienst in de moskee en bij activiteiten op buurthuizen/wijkcentra gehouden. De respons is op deze manier verhoogd. Het bijkomende voordeel is dat mensen eerder bereid waren om aanvullende opmerkingen over hun vervoerwijzekeuze te geven dan wanneer ze dit schriftelijk moesten doen.

Op momenten dat mensen bij het aanspreken geen tijd hadden voor het onderzoek is gevraagd of ze bereid waren om de enquête zelf thuis in te vullen en terug te sturen via een antwoordnummer. In dat geval kregen de mensen een gratis retourenvelop mee.

De bevindingen van het enquêteren en de moeilijke punten die daarbij aan het licht kwamen, zijn opgenomen in bijlage XII. Hierbij komen ook de positieve kanten naar voren, zodat deze ervaringen vooral gezien moeten worden als leerproces en bruikbare informatie is voor (vervolg)onderzoeken onder allochtonen.

6.2 Stappenplan analyseren data

De data is in een aantal stappen geanalyseerd. Dit is gedaan om tijdens het analyseren het overzicht te behouden en alleen analyses uit te voeren die voor het onderzoek relevant zijn. Bij de analyse van de data wordt dan ook begonnen met een grove analyse en wordt er alleen ingezoomd op data waar verschillen te zien zijn.

De genomen stappen bij de analyse zijn:

1. Representativiteit dataset.
2. Kruistabellen per groep.
3. Statistische toetsen.
4. Uitsplitsen data naar subgroepen.

1. Representativiteit dataset

Voordat met de dataset aan de slag kan worden gegaan, wordt nagegaan of de dataset representatief is voor de onderzochte populatie. Representatief houdt in dat verhoudingen van groepen in de populatie dienen terug te komen in de dataset van de enquête.

Mocht de data voor bepaalde groepen niet representatief zijn, dan wordt middels wegingsfactoren de data bewerkt. Door het wegen wordt de data van groepen die weinig voorkomen in de steekproef zwaarder meegenomen dan groepen die oververtegenwoordigd zijn. Er is gewogen naar etniciteit aangezien het onderzoek zich daarop richt.

Op de representatieve dataset worden vervolgens de eerste analyses uitgevoerd. Hieruit worden algemene uitspraken gedaan die van toepassing zijn op de inwoners van beide wijken.

2. Kruistabellen per groep

Naast de algemene analyse worden analyses uitgevoerd naar verschillende groepen. Voor deze groepen worden kruistabellen gemaakt waarin de score per vraag voor de verschillende groepen is vermeld.

3. Statistische toetsen

Wanneer er zich duidelijke verschillen voordoen in de score op een vraag tussen groepen dan worden er statistische toetsen uitgevoerd. Deze statistische toetsen moeten uitwijzen of de verschillen statistisch significant zijn. Alleen als er duidelijke verschillen zijn op een antwoord tussen de verschillende groepen wordt er dus getoetst, bij kleine verschillen kan namelijk vooraf al worden verzekerd dat de verschillen sowieso niet significant kunnen zijn.

Als de geconstateerde verschillen statistisch significant blijken te zijn, dan houdt dat in dat de verschillen daadwerkelijk toe te schrijven zijn aan de verschillende groepen en niet op basis van kans zijn voortgekomen [Gesprek Peters, 2009].

Voor het toetsen van de verschillen dienen er verschillende statistische toetsen gebruikt te worden. Zo hebben vragen met een dichotome antwoordschaal (ja/nee of eens/oneens) een andere toets nodig dan vragen die een vijfpunts Likertschaal hebben (zeer onbelangrijk /onbelangrijk/neutraal/belangrijk/zeer belangrijk).

Bij de dichotome antwoordmogelijkheden worden met behulp van betrouwbaarheidsintervallen nagegaan of de verschillen statistisch significant zijn. Bij de vijfpunts Likertschaal wordt een parametrische of non-parametrische toets uitgevoerd om na te gaan of de gemiddelde waarde per antwoord significant verschilt met andere groepen.

In paragraaf 6.3 wordt er dieper ingegaan op de statistische toetsen.

4. Uitsplitsen data naar subgroepen

Als blijkt dat de getoetste verschillen inderdaad significant zijn, dan is het interessant om te achterhalen waardoor de verschillen worden veroorzaakt. Als er bijvoorbeeld verschillen zijn naar etniciteit kan worden nagegaan of hierbij geslacht of generatie een rol speelt. Deze subgroepen die zo ontstaan, kunnen nader geanalyseerd worden. Echter moeten deze subgroepen wel genoeg data bevatten om te kunnen analyseren.

6.3 Statistische toetsen

Om na te gaan of de verschillen die tijdens de analyse naar voren komen significant zijn, zijn er statistische toetsen nodig. In deze paragraaf wordt ingezoomd op deze toetsen, zodat duidelijk wordt wat de toetsen doen en onder welke condities ze mogen worden toegepast. Als eerste wordt in paragraaf 6.3.1 ingegaan op de betrouwbaarheidsintervallen, waarna in paragraaf 6.3.2 de parametrische toetsen worden meegenomen (T-toets en ANOVA-toets). Voor het uitvoeren van deze parametrische toetsen dient voldaan te worden aan verschillende voorwaarden. Als niet aan de voorwaarden wordt voldaan, dienen zogenaamde non-parametrische toetsen (Mann-Whitney U toets en Kruskal-Wallis H toets) worden uitgevoerd, deze worden besproken in paragraaf 6.3.3.

6.3.1 Betrouwbaarheidsinterval

Voor dichotome variabelen (ja/nee of eens/oneens) kan met een betrouwbaarheidsinterval worden nagegaan of de verschillen die worden geconstateerd significant zijn. Bij het



betrouwbaarheidsinterval wordt met een vooraf vastgestelde betrouwbaarheid nagegaan of verschillende waardes uit de dataset met elkaar overlappen.

De breedte van het interval hangt af van de gewenste betrouwbaarheid en steekproefomvang. Hoe smaller het betrouwbaarheidsinterval, des te nauwkeuriger kan worden vastgesteld waarbinnen met grote kans het populatiegemiddelde zich bevindt. Het interval wordt kleiner als de betrouwbaarheid verlaagd wordt of als de steekproefomvang toeneemt.

Vanwege de beperkte dataset is in overleg met de gemeente Den Haag ervoor gekozen om met een betrouwbaarheid van 90% te werken. Bij een hogere betrouwbaarheid wordt namelijk het betrouwbaarheidsinterval groter waardoor de nauwkeurigheid minder wordt [Gesprek Peters, 2009].

Voor het berekenen van het betrouwbaarheidsinterval luidt de formule:

$$C = z \cdot \sqrt{((N-n)/(N-1)) \cdot ((P \cdot 1 - P)/n)}$$

Waarbij:

C = de afwijking van het gemiddelde;

z = de z-waarde, bij 90% betrouwbaarheid is dit 1,65;

N = grootte van de gehele populatie;

n = de steekproefgrootte;

p = de steekproef fractie afhankelijk van antwoordpercentage.

In bijlage XIII is een voorbeeld opgenomen waarin wordt stilgestaan bij hoe het betrouwbaarheidsinterval is toegepast.

Deze analyse is op alle dichotome variabelen gehanteerd om na te gaan of de verschillen die geconstateerd worden significant zijn. Maar ook bij uitspraken over de gehele dataset zijn betrouwbaarheidsintervallen van toepassing, immers is er ook variatie in deze antwoorden. Bij deze analyses worden alleen de conclusies vermeld en zijn de betrouwbaarheidsmarges in de bijlage terug te vinden.

6.3.2 Parametrische toetsen

Voor de vragen met de vijfpunts Likertschaal, ofwel de categorische variabelen, zijn er verschillende parametrische toetsen beschikbaar waarbij kan worden nagegaan of er een significant verschil is in de score. De relevante testen voor dit onderzoek zijn de T-toets en de Analyse of Variance toets (ANOVA toets). Beide toetsen zijn in beginsel hetzelfde, zo wordt op basis van een gemiddelde score per groep en de variantie ervan op een variabele nagegaan of de groepen van elkaar significant verschillen of niet [Pallant, 2001].

De toetsen zijn daarmee bruikbaar voor het analyseren van de matrices die in de enquête zijn opgenomen en waarbij de respondent moest aangeven hoe belangrijk een bepaalde reden is om voor zijn vervoerwijze te kiezen. Middels deze toetsen wordt dus nagegaan of een bepaalde reden om te gaan fietsen voor alle groepen gelden of slechts voor enkele groepen. Dit levert belangrijke informatie op om gerichte maatregelen te kunnen nemen om bepaalde doelgroepen te stimuleren de fiets te gebruiken.



Beide toetsen worden in deze paragraaf besproken zodat er een duidelijk beeld is van de kracht en de toepasbaarheid van de toetsen.

T-toets

De T-toets wordt gebruikt om de gemiddelde scores van twee verschillende groepen met elkaar te vergelijken om zo te toetsen of deze significant van elkaar verschillen of niet. Daarvoor wordt de nulhypothese (H_0), die altijd luidt dat het groepsgemiddelde van de groepen gelijk is, getoetst. Op basis van de toets wordt H_0 verworpen of aangenomen. Bij een significant verschil wordt H_0 verworpen en geldt de alternatieve hypothese (H_1), die luidt dat de groepsgemiddelden significant van elkaar verschillen. Als H_1 geldt, betekent het dat het kenmerk van de groep leidt tot andere antwoorden.

Er wordt bij de analyse van dit onderzoek gerekend met een betrouwbaarheid van 90%. Dat houdt in dat als $p \leq 0,10$ H_0 verworpen moet worden en er een significant verschil is. Bij $p > 0,10$ zijn de verschillen tussen de groepen niet significant en dus puur ontstaan uit kans.

De T-toets wordt bij de analyse van de enquête onder andere gebruikt om na te gaan of er significante verschillen zijn naar geslacht. Middels deze toetsen kan dus worden nagegaan of bijvoorbeeld de status van de fiets voor mannen anders meeweegt in de keuze voor de fiets dan voor vrouwen.

Om de T-toets te mogen uitvoeren moet wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Deze voorwaarden gelden ook voor de ANOVA-toets en worden daarom na de behandeling van de ANOVA-toets besproken. Mocht er niet aan de algemene voorwaarden worden voldaan dan dient er een non-parametrische test te worden uitgevoerd, en wel de Mann-Whitney U toets. Deze toets wordt behandeld in paragraaf 6.3.3.

ANOVA-toets

Het enige verschil tussen de T-toets en de Analyse of Variance toets (ANOVA-toets) is dat de ANOVA-toets gebruikt wordt om de variantie van het groepsgemiddelde van drie of meerdere groepen met elkaar te vergelijken. Op basis van deze vergelijking wordt achterhaald of er significante verschillen zijn tussen de groepen [Pallant, 2001].

Om dit te doen wordt de F-waarde berekend. Deze F-waarde wordt berekend door de variantie tussen de groepen te delen door de variantie binnen de groepen. Een grote F-waarde staat dan ook voor een grote variantie tussen de groepen, die veroorzaakt wordt door het kenmerk van de groep, dan dat er variantie is binnen de groepen. Ofwel als er een grote F-waarde bij de analyse naar etniciteit is, dan zijn er grote verschillen in variantie tussen de etniciteiten, dan dat er variantie is binnen een etniciteit.

Op basis van deze F-waarde wordt nagegaan of er een significant verschil is tussen de groepen. Hierbij wordt net als bij de T-toets gebruik gemaakt van de nulhypothese (H_0). Deze nulhypothese zegt dat de groepsgemiddelden gelijk zijn. Als H_0 verworpen worden is er dus een significant verschil tussen de groepen. Er wordt hierbij gerekend met een betrouwbaarheid van 90%, ofwel als $p \leq 0,10$ is dan wordt H_0 verworpen en is er een significant verschil [Pallant, 2001].

Post-hoc toets

Wanneer er echter een significant verschil is geconstateerd weet men nog niet tussen welke groepen het verschil significant is. Hiervoor is een aanvullende post-hoc toets nodig die specifiek groepen met elkaar vergelijkt en zo aangeeft tussen welke groepen exact het verschil significant is.

Scheffe methode

Er zijn verschillende methodes mogelijk om een post-hoc toets uit te voeren. In dit onderzoek is gekozen voor de Scheffe toets. Deze Scheffe toets is namelijk de meest voorzichtige toets en voorkomt daardoor dat er onterecht een significant verschil tussen te groepen wordt toegekend dat op basis van kans is toe te schrijven in plaats van de kenmerk van de groep [Pallant, 2001].

Het nadeel van deze voorzichtige Scheffe methode is dan ook dat er minder snel significante verschillen tussen groepen worden gevonden.

De Scheffe toets toetst simultaan alle mogelijke combinaties tussen twee groepen om na te gaan of er significante verschillen zijn. Bij elke combinatie wordt dan het verschil in gemiddelde getoetst. Dit verschil wordt getoetst met een 90% betrouwbaarheidsinterval. Dat houdt in dat bij $p \leq 0,10$ een verschil significant is (H_0 wordt verworpen) en bij $p > 0,10$ er geen significant verschil is.

Door het doorlopen van eerst de F-waarde en daarna de Scheffe methode wordt dus duidelijk welke twee groepen er een significant ander gemiddelde hebben van elkaar en waarbij dus het kenmerk van de groep een ander antwoord veroorzaakt.

Voorwaardes parametrische testen

Om een T- toets of ANOVA- toets te mogen uitvoeren moet er aan drie voorwaarden worden voldaan, deze zijn [Pallant, 2001]:

- Onafhankelijke en willekeurige waarnemingen.
 - Normaal verdeeld.
 - Homogeniteit.

Onafhankelijke en willekeurige waarnemingen

De respondenten moeten willekeurig bij het onderzoek betrokken zijn en niet beïnvloed zijn door anderen tijdens het invullen van de enquête.

Normaal verdeeld

De score op een variabele van de verschillende groepen dienen normaal verdeeld te zijn. Om na te gaan of de data normaal verdeeld is, moet getoetst worden op *skewness* (scheefheid) en *kurtosis* (piekheid).

De skewness-waarde geeft een indicatie van de symmetrie van de verdeling. Als de skewness positief is dan zijn de scores meer geclusterd aan de linkerzijde van het gemiddelde en bij een negatieve skewness-waarde is de score juist meer aan de rechterzijde geclusterd [Pallant, 2001].

De scheefheid is te berekenen: $S = (\sqrt{n} \sum (x_i - \bar{x})^3) / (\sum (x_i - \bar{x})^2)^{1,5} * ((\sqrt{n(n-1)})) / (n-2)$

De kurtosis-waarde geeft de gepiektetheid aan van de verdeling. Bij een positieve waarde is de piek van de verdeling hoger, data is geclusterd om het gemiddelde en de staarten zijn dan lang en dun. Bij een negatieve kurtosis-waarde is de piek gedempt en zijn de staarten dikker, ofwel de normaalverdeling is platter [Pallant, 2001].

De kurtosis is te berekenen: $K = ((n-1) / ((n-2)(n-3))) * ((n+1) * ((\sum^n (x_i - \bar{x})^4) / (\sum^n (x_i - \bar{x})^2)^2 - 3) + 6)$

Wanneer de skewness en kurtosis beide nul zijn, dan heeft de data een perfecte normale verdeling. Als de beide waarden tussen de -1 en +1 liggen, dan is de verdeling bij benadering normaal verdeeld en wordt er dus ook nog aan de voorwaarden voldaan. Alleen wanneer de waarden buiten het interval -1 tot +1 vallen, wordt er niet aan de voorwaarden voldaan en dient er een non-parametrische toets te worden uitgevoerd om na te gaan of de verschillen significant zijn [Pallant, 2001 en www.kennisbankbasisstatistiek.nl, 2009].

Homogeniteit

De scores van de verschillende groepen dienen een homogene variantie te bezitten, ofwel de variantie van de scores is in elke groep gelijk. Hiervoor is de Levene toets bruikbaar die standaard uitgevoerd wordt bij de T-toets en ANOVA-toets in het statistiek pakket SPSS.

Als de varianties niet gelijk zijn dan berekent SPSS automatisch een alternatieve T-waarde waarbij rekening wordt gehouden met ongelijke varianties. Bij ongelijke varianties worden dan de gegevens uit de T-toets en ANOVA-toets minder nauwkeurig genomen [Pallant, 2001].

6.3.3 Non-parametrische toetsen

Wanneer niet aan de voorwaarden worden voldaan dient er een non-parametrische toets te worden uitgevoerd. Voor het uitvoeren van deze toetsen moet ook aan enkele voorwaarden worden voldaan.

Zo moet de dataset bestaan uit onafhankelijke en willekeurige waarnemingen. Daarnaast dienen de groepen minimaal te bestaan uit vijf tot twintig waarnemingen en daarbij moeten de groepen ongeveer even groot te zijn. Onder even groot is aangenomen dat beide groepen in omvang niet met meer dan een factor twee mogen verschillen [www.saburchill.com en Gesprek Moret, 2009]

Omdat bij non-parametrische toetsen geen rekening wordt gehouden met de verdeling van de dataset zijn ze minder gevoelig dan parametrische toetsen. Hierdoor kan het soms voorkomen dat de toetsen falen in het vinden van verschillen tussen groepen die er in de werkelijkheid wel zijn. Daarom hebben parametrische toetsen altijd de voorkeur boven non-parametrische toetsen [Pallant, 2001].

Zowel de T-toets als de ANOVA-toets hebben een eigen non-parametrische variant. Voor de T-toets is dat de Mann-Whitney U toets en voor de ANOVA-toets de Kruskal-Wallis H toets. Beiden worden hieronder kort besproken.

Mann-Whitney U toets

Deze toets is net als de T-toets geschikt om verschillen tussen twee groepen te toetsen. Het verschil met de T-toets is dat de Mann-Whitney U toets in plaats van gemiddelde waarden van de twee groepen de mediaan van beide groepen met elkaar vergelijkt.



De toets berekent daarbij het aantal keer dat groep 1 een hogere rangorde heeft dan groep 2, en ook het aantal keer dat groep 2 hoger scoort dan groep 1. De Mann-Whitney U is dan de kleinste som van deze twee gegevens. De toets gaat dan na in hoeverre de rangordes van de twee groepen significant van elkaar verschillen [Pallant, 2001].

Doordat de scores geconverteerd worden in rangen doet de verdeling van de scores in de dataset er niet meer toe. Het maakt dus niet uit of de dataset normaal verdeeld is of niet, zodat de Mann-Whitney U toets het alternatief is van de T-toets.

Kruskal-Wallis H toets

Bij deze toets is het mogelijk om scores van drie of meer groepen met elkaar te vergelijken en is hiermee dus, zoals gezegd, het alternatief van de ANOVA-toets.

De methode bij de Kruskal-Wallis H toets heeft ongeveer dezelfde werkwijze als de Mann-Whitney U toets. De scores worden ook geconverteerd in rangordes waarbij wordt nagegaan of de verschillen tussen de groepen significant zijn. Als er een significant verschil is tussen drie of meerdere groepen, dan wordt middels de Mann-Whitney U toets per twee groepen nagegaan tussen welke groepen het verschil significant is.

6.4 Samenvatting

Voor het onderzoek in de twee Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk is er een kwantitatief onderzoek uitgevoerd. Hiervoor is een enquête opgesteld die ingaat op de vervoerwijzekeuze binnen de stad Den Haag van de inwoners van de twee wijken.

Uitvoering onderzoek

De enquête is uitgezet op verschillende locaties in de beide wijken om zoveel mogelijk inwoners van de wijken te bereiken. Daarbij is er rekening mee gehouden dat een groot deel van de inwoners een Turkse, Marokkaanse of Surinaamse achtergrond heeft. Mede om die reden is de enquête naast het Nederlands ook in het Turks en Arabisch uitgevoerd.

Doordat niet iedereen uit zichzelf een enquête invult, zijn er ook mondeling enquêtes in de wijken afgenomen.

Analyse

Door de kwantitatieve aard van het onderzoek bestaat de enquête enkel uit gesloten vragen, zodat met behulp van statistiek uitspraken gedaan kunnen worden over de vervoerwijzekeuze van de inwoners van beide wijken.

Naast algemene beschrijvende statistiek zijn deze uitspraken ook gebaseerd op statistische toetsen. Deze toetsen zijn uitgevoerd om na te gaan of er significante verschillen zijn in de vervoerwijzekeuze onder verschillende groepen inwoners van de wijken.

Voor vragen met een dichotome antwoordschaal (ja/nee of eens/oneens) is gebruik gemaakt van betrouwbaarheidsintervallen om na te gaan of de verschillen tussen groepen inwoners van de wijk significant zijn. Voor vragen met een vijfpunts Likertschaal zijn parametrische en non-parametrische toetsen gebruikt. Op deze manier wordt nagegaan of er significante verschillen zijn in de vervoerwijzekeuze naar onder andere etniciteit, generatie en geslacht.



7. Onderzoeksresultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de uitgezette enquête in de twee Haagse wijken behandeld. Voordat de resultaten besproken worden, wordt in paragraaf 7.1 eerst stilgestaan bij de respons en de gehanteerde betrouwbaarheid. Hierdoor wordt duidelijk in hoeverre de enquête representatief is voor de wijken en wat de betrouwbaarheid is van de uitspraken die worden gedaan.

In de daarop volgende paragrafen worden de analyses behandeld. Als eerste wordt in paragraaf 7.2 stilgestaan bij de vaardigheden en het bezit van de vervoermiddelen. In paragraaf 7.3 wordt vervolgens ingegaan op het gebruik van de verschillende vervoerwijzen, waarna in 7.4 de motieven worden behandeld. De redenen die worden meegenomen in de keuze voor een vervoermiddel komen aan bod in paragraaf 7.5. De stellingen worden behandeld in paragraaf 7.6 en geven een indruk hoe er tegen de fiets aan gekeken wordt. Tot slot volgt in paragraaf 7.7 een samenvatting van dit hoofdstuk.

De analyse is zo opgebouwd dat per paragraaf er eerst wordt ingegaan op de algemene analyse over de inwoners uit de gehele wijk, waarvan de data terug te vinden is in bijlage XV. Mochten er zich opvallende of significante verschillen voordoen naar etniciteit, generatie of geslacht dan worden die daarna behandeld.

Of een verschil significant is, is nagegaan met betrouwbaarheidsintervallen en parametrische en non-parametrische toetsen. De uitkomsten van deze toetsen zijn terug te vinden in bijlage XVI tot en met XIX.

Uit de resultaten van de enquête bleek dat slechts een enkeling gebruik maakt van de scooter, bromfiets en motor. Het aantal antwoorden was zo gering dat er hiervoor geen analyses mogelijk waren.

7.1 Respons en betrouwbaarheid

7.1.1 Respons

In totaal zijn er 189 enquêtes teruggekomen. Van deze enquêtes waren er 165 volledig ingevuld, de andere 24 enquêtes waren dat niet. Van deze deels ingevulde enquêtes zijn de gegevens die ingevuld zijn, meegenomen in de analyse. Bij deze deels ingevulde enquêtes bleken vooral de matrices, waarin de redenen stonden om voor een vervoerwijze te kiezen, soms slechts gedeeltelijk of geheel niet ingevuld te zijn. Deze ervaring is samen met andere ervaringen terug te vinden in bijlage XII.

Voordat de data geanalyseerd wordt is het belangrijk dat de data representatief is voor de wijken. Representatief houdt in dat de groepen die geanalyseerd worden dezelfde verhouding hebben in de dataset als in de populatie.

In bijlage XIV zijn de achtergrondkenmerken in de dataset afgezet tegenover de populatie. Hieruit blijkt dat de dataset grote gelijkenissen heeft met de populatie. Zo is bijvoorbeeld het aandeel



allochtonen van de eerste generatie in zowel de dataset als in de populatie groter dan de tweede generatie. Er blijken wel enige verschillen te zitten in deze verhoudingen, maar de trend op alle kenmerken is in grote lijnen identiek.

Weging

Wanneer er grote verschillen zijn in de achtergrondkenmerken dan dienen ondervertegenwoordigde groepen zwaarder te worden meegewogen in de dataset en groepen die oververtegenwoordigd zijn juist minder.

Bij de algemene analyse in de wijken is er gewogen naar etniciteit, omdat het onderzoek gericht is op allochtone Nederlanders. Op die manier worden dus de verhoudingen van de groepen allochtonen in de dataset identiek met de verhoudingen in de populatie. De gehanteerde weegfactoren zijn ook terug te vinden in bijlage XIV [Gesprek Peters, 2009]

7.1.2 Betrouwbaarheid

Voordat de analyse wordt uitgevoerd is berekend met welke betrouwbaarheid en nauwkeurigheid uitspraken gedaan kunnen worden over de dataset. Hiervoor zijn betrouwbaarheidsintervallen opgesteld zoals besproken in paragraaf 6.3.1.

Bij het opstellen van de betrouwbaarheidsintervallen is er gewerkt met een betrouwbaarheid van 90%. Voor de leesbaarheid wordt niet telkens herhaald dat de uitspraken over de wijken een betrouwbaarheid van 90% hebben. De betrouwbaarheidsintervallen zelf zijn opgenomen in de bijlagen die ingaan op de analyses.

7.2 Vaardigheden en bezit vervoermiddelen

Voordat wordt ingegaan op het vervoermiddelgebruik en de afwegingen die ten grondslag liggen aan de vervoerwijzekeuze, wordt eerst stilgestaan bij de vaardigheden van de inwoners. Na paragraaf 7.2.1 wordt in paragraaf 7.2.2 ingegaan op het bezit en beschikbaarheid van vervoermiddelen.

7.2.1 Vaardigheden

Wanneer naar de vaardigheden van de inwoners van de twee Haagse wijken wordt gekeken dan blijkt dat een groot gedeelte van de inwoners kan fietsen (82%). Van de mensen zonder deze vaardigheid geeft 44% aan te willen leren fietsen. Daarnaast blijkt met een rijbewijsbezit van 49% bijna de helft van de inwoners een auto te kunnen besturen, zie tabel 7.1.

	%	Totaal beantwoord
Kunnen fietsen	82	185
Willen leren fietsen	44	33
Bezit rijbewijs	49	189

Tabel 7.1 Vaardigheden inwoners wijken

Etniciteit

Wanneer de data wordt uitgesplitst naar etniciteit, dan blijkt dat van de autochtone Nederlanders iedereen kan fietsen. Bij allochtone Nederlanders is het aantal respondenten dat kan fietsen lager:



Turken 72%, Marokkanen 78%, Surinamers 77% en de groep overig allochtonen 96%. Verreweg het grootste gedeelte van de allochtonen beschikt dus over de vaardigheid om te fietsen.

Omdat alle autochtonen kunnen fietsen, kan er geen betrouwbaarheidsmarge worden opgesteld. Er is namelijk geen afwijking in de antwoorden. Tussen de allochtonen onderling blijkt dat de groep overige allochtonen significant vaker kan fietsen dan Nederlanders met een Turkse of Marokkaanse achtergrond.

Ook het rijbewijsbezit is onder autochtonen (68%) hoger dan Turken (48%), Marokkanen (49%), Surinamers (32%) en overig allochtonen (57%). Ondanks dat de verschillen behoorlijk groot zijn, bezitten alleen Surinamers significant minder vaak over een rijbewijs dan autochtonen.

Generatie

Wanneer de allochtonen uitgesplitst worden naar generatie dan blijkt dat een meerderheid kan fietsen van zowel de eerste generatie (75%) als de tweede generatie (86%). Ondanks dat dit verschil niet significant is, geeft het wel een mogelijke trend weer. Het lijkt dat Nederlanders die langer in Nederland wonen of hier zijn opgegroeid vaker kunnen fietsen.

Geslacht

Als de gehele dataset naar geslacht wordt uitgesplitst, dan is te zien dat zowel een meerderheid van de mannen (91%) als vrouwen (72%) kunnen fietsen. Daarbij beschikken mannen wel significant vaker over de fietsvaardigheid dan vrouwen. De meerderheid van de mannen (69%) heeft een rijbewijs, onder vrouwen is dat minder dan de helft (31%). Ook dit verschil is significant.

Geslacht naar generatie

Een analyse die de generatie verder analyseert naar geslacht laat zien dat zowel de meerderheid van de mannen als vrouwen van de eerste en tweede generatie allochtonen kunnen fietsen. Daarbij blijkt voor zowel mannen als vrouwen de tweede generatie vaker te kunnen fietsen dan de eerste generatie. Ondanks dat dit verschil niet significant is, geeft dit wederom een trend weer dat mensen die langer in Nederland wonen of hier opgegroeid zijn vaker kunnen fietsen.

Van zowel de eerste als tweede generatie mannen blijkt meer dan de helft een rijbewijs te bezitten (70 en 57%). Onder vrouwen is dat voor beide generaties minder dan de helft (26 en 31%). Desondanks is het verschil naar generatie voor beide sekse niet significant.

Samengevat:

- Een groot gedeelte van de inwoners van de twee Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk geeft aan te kunnen fietsen (82%), van de inwoners die niet kunnen fietsen geeft 44% aan dit te willen leren.
- Bijna de helft van de inwoners bezit over een rijbewijs.
- Van de autochtonen kan iedereen fietsen, van de allochtonen kan de meerderheid fietsen.
- Wel lijkt er een trend dat de tweede generatie vaker kan fietsen. Deze trend is ook te zien wanneer generatie uitgesplitst wordt naar mannen en vrouwen. Dit verschil is echter niet significant ten opzichte van de eerste generatie.
- Een meerderheid van zowel mannen als vrouwen kan fietsen. Van de mannen geeft meer dan de helft aan een rijbewijs te bezitten, onder vrouwen is dat minder dan de helft. In beide gevallen kunnen mannen significant vaker fietsen en een auto besturen.

7.2.2 Bezit

Of respondenten voor een bepaalde vervoerwijze kiezen, hangt mede af van het bezit van het vervoermiddel en de beschikbaarheid ervan. Daarnaast is het kunnen meerijden met anderen per auto of het hebben van een abonnement voor de bus/tram een indicatie welke vervoerwijze de inwoners kunnen gebruiken. Onder een abonnement voor bus/tram valt ook de OV-(studenten)jaarkaart.

Zoals blijkt uit tabel 7.2 heeft 46% van de respondenten een fiets in zijn bezit. Het autobezit en het bezitten van een abonnement voor de bus of tram is onder de respondenten gelijk, 37%. Het bezit van een abonnement voor bus/tram, heeft wellicht te maken met het volgen van een studie en de daarbij behorende OV-jaarkaart. Zo geeft 47% van alle respondenten aan verplaatsingen te maken voor het motief studie/opleiding.

Naast het zelfstandig verplaatsen binnen de stad geeft 34% van de respondenten aan met iemand te kunnen meerijden in de auto. De kans dat iemand uit de wijken zich met de scooter, bromfiets of motor in de stad verplaatst is klein aangezien slechts 4% over dit vervoermiddel bezit. Door dit zeer lage aandeel wordt in de verdere analyse niet verder stilgestaan bij dit vervoermiddel.

	%	Totaal beantwoord
Bezit fiets	46	186
Bezit auto	37	186
Bezit abonnement bus/tram	37	185
Bezit scooter/bromfiets/motor	4	185
Meerijden auto	34	188

Tabel 7.2 Bezit vervoermiddel, abonnement of mogelijkheid om mee te kunnen rijden

Etniciteit

Autochtonen blijken in driekwart van de gevallen een fiets te bezitten. Alleen onder de groep overig allochtonen bezit met 61% meer dan de helft een fiets. Van de Turken (26%), Marokkanen (44%) en Surinamers (45%) bezit minder dan de helft een fiets. Ten opzichte van deze drie groepen blijken autochtonen significant vaker een fiets te bezitten.

Ook bezit meer dan de helft van de autochtonen (60%) een auto. Dit is onder Turken (42%), Marokkanen (36%), Surinamers (23%) en de groep overig allochtonen (35%) minder dan de helft. Daarbij is alleen het verschil met Surinamers significant.

Daar staat tegenover dat allochtonen vaker aangeven met iemand te kunnen meerijden of een abonnement voor de bus/tram te bezitten. Dit verschil is doorgaans minimaal. Zo geven alleen Turken met 45% significant vaker aan voor hun dagelijkse verplaatsing met iemand te kunnen meerijden in de auto dan autochtonen (20%).

Alleen van de Turken heeft een meerderheid een abonnement voor bus of tram, 61%. Onder de andere groepen is dat niet het geval, autochtonen 32%, Marokkanen 33%, Surinamers 23% en de groep overig allochtonen 26%. Turken blijken significant vaker een abonnement te hebben dan al de andere groepen.

Hierbij moet opgemerkt worden dat in de dataset 63% van de Turken aangeeft te reizen voor het motief school/opleiding, terwijl de groepen autochtonen, Marokkanen, Surinamers en overig allochtonen met respectievelijk 36, 51, 23 en 52% minder vaak aangeven te reizen voor het motief school/opleiding. Het kan dus zijn dat het hoge abonnementbezit van bus/tram onder de Turken vooral te herleiden is tot het bezit van een OV-studentenjaarkaart.

Generatie

Wanneer naar generatie wordt gekeken, dan blijkt dat minder dan de helft van zowel de eerste als tweede generatie allochtonen een fiets (41 en 38%) of auto (38 en 30%) bezit. Deze verschillen zijn echter zo klein dat er geen significant verschil is tussen de generaties. Wel is dit verschil opvallend omdat de tweede generatie aangaf vaker te kunnen fietsen dan de eerste generatie.

Het enige significante verschil tussen de eerste en tweede generatie is het bezit van een abonnement voor de bus/tram, respectievelijk 33 en 58%. Dit is waarschijnlijk toe te schrijven aan de jongere leeftijd van de tweede generatie en de daarmee samenhangende studiegerelateerde verplaatsingen waardoor de kans dat men een OV-(studenten)jaarkaart bezit groter is. Zo geeft van de eerste generatie 41% aan voor het motief school/opleiding zich te verplaatsen, terwijl dit onder de tweede generatie 70% is.

Geslacht

De significante verschillen tussen mannen en vrouwen in de vaardigheden treden niet op in het vervoermiddelbezit, ondanks dat de verschillen tussen man en vrouw soms behoorlijk zijn. Zo bezit 52% van de mannen over een fiets en 47% over een auto, terwijl dit bij vrouwen 38 en 31% is.

Vrouwen daarentegen geven iets vaker aan met iemand te kunnen meerijden, 37%. Voor de mannen is dit 34%. In 42% van de gevallen beschikken vrouwen over een abonnement voor de bus/tram, mannen respectievelijk 36%. Bij dit laatste moet wel opgemerkt worden dat 54% van de vrouwen aangeeft een opleiding/cursus te volgen en om die reden waarschijnlijk een OV-studentenjaarkaart heeft. Van de mannen geeft 43% aan een opleiding/cursus te volgen.

Geslacht naar generatie

Wanneer geslacht naar generatie wordt uitgezet dan blijkt er alleen een significant verschil in het bezit van een abonnement voor de bus/tram te zijn. Mannen van de tweede generatie bezitten met 67% significant vaker over een abonnement dan de eerste generatie, 22%. Hierbij speelt de leeftijd wederom waarschijnlijk een belangrijke rol, omdat jongere mensen meestal nog studeren en daardoor een OV-(studenten)jaarkaart hebben.

Andere grote opvallende verschillen die een trend laten zien maar niet significant zijn, is het fietsbezit onder vrouwen. Zo bezit de tweede generatie vrouwen met 41% vaker over een fiets dan de eerste generatie vrouwen, 29%. Onder mannen blijkt juist de eerste generatie vaker een fiets te bezitten (53%) dan de tweede generatie (29%).

Het autobezit blijkt voor beide geslachten onder de eerste generatie hoger te liggen dan onder de tweede generatie, mannen (49 en 38%), vrouwen (27 en 24%). Een reden hiervoor kan zijn het verschil in leeftijd. Zo beschikken vooral oudere mensen vaker over een auto dan jongeren. Hiervoor is de grens van 30 jaar gehanteerd, omdat het grootste gedeelte dan zo goed als zeker geen voltijd studie/opleiding volgt. Zo is van de eerste generatie mannen 23% onder de 30 jaar,

terwijl dit van de tweede generatie mannen 86% is. Onder vrouwen blijkt de tweede generatie ook jonger te zijn, zo is 62% van de vrouwen van de tweede generatie jonger dan 30 jaar, van de eerste generatie vrouwen is dat 26%.

Samengevat:

- Het fietsbezit ligt op 46% en ligt daarmee hoger dan het auto- en abonnementbezit voor bus of tram, beide 37%. 34% geeft aan te kunnen meerijden met iemand.

Fiets

- Autochtonen bezitten in driekwart van de gevallen een fiets. Dit is significant vaker dan Nederlanders met een Turkse, Marokkaanse of Surinaamse achtergrond die in minder dan de helft van de gevallen een fiets bezitten.
- Naar generatie en geslacht zijn er geen significante verschillen in fietsbezit, deze groepen bezitten in bijna de helft van de gevallen over een fiets. Ook onderverdeling van generatie naar man en vrouw laat geen significante verschillen zien.

Bus/tram

- Alleen de meerderheid van de Turken bezit een abonnement voor bus/tram, onder andere etniciteiten is dat minder dan de helft. Dit verschil is significant.
- Meer dan de helft van de tweede generatie bezit een abonnement voor de bus/tram, bij de eerste generatie is dat minder dan de helft. Dit verschil is significant en is waarschijnlijk te verklaren door het aantal studenten.
- Naar geslacht zijn er geen significante verschillen in bezit van een abonnement voor bus/tram.
- Meer dan de helft van de tweede generatie mannen bezit een abonnement voor bus/tram, dit is significant vaker dan de eerste generatie mannen. Onder vrouwen is er geen significant verschil naar generatie.

Auto

- Meer dan de helft van de autochtonen bezit een auto. Dit is onder allochtonen minder dan de helft. Alleen het verschil tussen autochtonen en Surinamers is significant.
- Met 45% geven Turken significant vaker aan met iemand te kunnen meerijden met de auto dan autochtonen (20%).

7.3 Gebruik vervoerwijze

Voor de analyse naar vervoerwijzegebruik is nagegaan of men in de stad vaak of weinig van een vervoerwijze gebruik maakt. Dit onderscheid is gemaakt door verschillende antwoordcategorieën in de enquête samen te voegen. Zo vallen onder 'vaak' de antwoordcategorieën: meerdere keren per dag, 3 tot 6 keer per week en 1 tot 3 keer per week. De antwoordcategorieën 1 tot 3 keer per maand of bijna nooit/nooit vallen onder 'weinig'. Op deze manier wordt nagegaan of een vervoerwijze tot een gewoonte behoort, of maar incidenteel plaatsvindt.

Zoals uit tabel 7.3 blijkt, geven veel respondenten aan zich vaak te voet te verplaatsen (84%), 38% zegt vaak te fietsen binnen de stad. Dit is lager dan het aantal respondenten dat aangaf zich vaak per auto (41%) of bus of tram (57%) te verplaatsen. Dit is opvallend aangezien uit paragraaf 7.2 bleek dat het fietsbezit onder de inwoners hoger ligt dan het autobezit of abonnementbezit voor de bus/tram.



	%	Totaal beantwoord
Vaak fietsen	38	186
Vaak per auto	41	182
Vaak per bus/tram	57	184
Vaak te voet	84	186
Vaak meerijden	25	185

Tabel 7.3 Gebruik vervoerwijze vaak

Etniciteit

Wanneer naar etniciteit op het fietsgebruik wordt ingezoomd dan blijkt dat de fiets door autochtonen een stuk vaker wordt gebruikt dan door allochtonen. Autochtonen geven met 60% significant vaker aan vaak met de fiets te gaan dan Turken (23%) en Marokkanen (30%). De verschillen met Surinamers (39%) en de groep overig allochtonen (52%) zijn niet significant.

Uit de analyse naar etniciteit blijkt dat meer dan de helft van de Turken (57%) en autochtonen (63%) aangeeft de auto vaak te gebruiken. Dit is meer dan de andere etniciteiten, Marokkanen (42%), Surinamers (13%) en overig allochtonen (36%). Ondanks de verschillen blijken Turken en autochtonen alleen significant vaker gebruik te maken van de auto dan Surinamers.

Meer dan de helft van de allochtonen maken vaak gebruik van de bus of tram, Turken (62%), Marokkanen (57%), Surinamers (63%) en overig allochtonen (59%), tegenover 25% van de autochtonen. Daarmee maken alle allochtonen significant vaker gebruik van de bus/tram dan autochtonen. Hierbij kan net als het abonnementbezit voor bus/tram wederom meespelen dat het reizen voor het motief school/opleiding onder Turken, Marokkanen en de groep overig allochtonen hoger ligt dan onder autochtonen, zie ook paragraaf 7.2.

Alle etniciteiten blijken veel te lopen. Zo geeft maar liefst 94% van de Turken aan vaak verplaatsingen binnen de stad te voet te doen. Dit ligt bij autochtonen op 84%, Surinamers 80% en overig allochtonen op 83%. Alleen Surinamers lopen minder (77%). Ondanks dat de verschillen groot zijn, zijn de verschillen niet significant.

Generatie

Het gebruik van de verschillende vervoerwijze naar generatie komt nauw overeen met de vaardigheden en het bezit van de generaties. Zo geven zowel de eerste als tweede generatie aan vaak te voet te gaan (84 en 88%) en met de bus/tram (57 en 68%). De auto wordt door beide generaties weinig gebruikt (46 en 33%).

Het enige opvallende verschil is dat onder de tweede generatie het bezit van de fiets dan wel lager mag zijn, ze geven echter wel aan vaker de fiets vaak te gebruiken (38%) dan de eerste generatie (30%). Al is dit verschil niet significant.

Geslacht

Ook naar geslacht zijn er geen significante verschillen. De kleine verschillen die er wel zijn, volgen hetzelfde patroon als de vaardigheden en vervoermiddelbezit. Zo maken mannen vaker gebruik van de fiets en auto, respectievelijk 43 en 50%, dan vrouwen, 30 en 39%. Terwijl vrouwen vaker aangaven gebruik te maken van de bus/tram (58%), of te voet gaan (86%) dan mannen respectievelijk 53 en 84%.



Geslacht naar generatie

Het enige significante verschil tussen geslacht naar generatie, is tussen vrouwen bij het fietsgebruik. Zo geeft 45% van de tweede generatie vrouwen significant vaker aan met de fiets te gaan tegenover 16% van de eerste generatie vrouwen. De geconstateerde trends van het hogere fietsbezit en fietsvaardigheid onder de tweede generatie vrouwen resulteert dus in een significant hoger fietsgebruik.

Onder de mannen blijkt er geen significant verschil te zijn in fietsgebruik tussen beide generaties. Opvallend is wel dat de eerste generatie mannen vaker aangeeft vaak gebruik te maken van de fiets (44%) dan de tweede generatie mannen (29%). Terwijl het fietsbezit net andersom is.

De auto blijkt vaker gebruikt te worden door de eerste generaties mannen en vrouwen (53 en 39%) dan door de tweede (43 en 25%). Daar staat tegenover dat de bus/tram door de tweede generatie mannen en vrouwen met 71 en 66% vaker wordt gebruikt dan door de eerste generatie, 50 en 63%. Hierbij speelt waarschijnlijk de jongere leeftijd van de tweede generatie en het daarmee gepaard gaande reizen voor het motief school/opleiding opnieuw een rol. Beide verschillen zijn overigens niet significant.

Samengevat:

- Van de inwoners van de twee Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk geeft 38% aan zich vaak per fiets te verplaatsen. Veel inwoners geven aan zich vaak te voet binnen de stad te verplaatsen (84%), tegenover 41 en 57% van de inwoners die aangeven respectievelijk vaak met de auto en bus/tram te gaan.

Fiets

- De meerderheid van de autochtonen gebruiken vaak de fiets. Dit is een significant verschil ten opzichte van Turken en Marokkanen waarvan minder dan de helft de fiets vaak gebruikt.
- 38% van de tweede generatie geeft aan vaak gebruik te maken van de fiets tegenover 30% van de eerste generatie. Dit verschil is niet significant, maar geeft wel een mogelijke trend weer.
- De tweede generatie vrouwen geven significant vaker aan de fiets te gebruiken dan de eerste generatie. Bij de mannen is dit juist andersom, al is dit verschil niet significant.

Bus/tram

- De meerderheid van de Turken, Marokkanen, Surinamers en overig allochtonen maken gebruik van de bus/tram, tegenover een kwart van de autochtonen. Daarmee maken alle allochtonen significant vaker gebruik van de bus/tram dan autochtonen.

Auto

- De meerderheid van de autochtonen geeft aan vaak de auto te gebruiken. Bijna de helft van de Turken gebruikt de auto vaak en zij zijn daarmee de tweede groep die de auto vaak gebruiken. Zowel autochtonen als Turken maken significant vaker gebruik van de auto dan Surinamers.

7.4 Motief

Aan de respondenten is gevraagd voor welk motief de verschillende vervoerwijzen worden gebruikt. Omdat voor een bepaald motief meerdere vervoerwijzen gebruikt kunnen worden, is de



respondent de mogelijkheid geboden om meerdere vervoerwijzen per motief aan te geven. Echter, niet iedere respondent maakt verplaatsingen voor elk motief. Daarom kon de respondent in de enquête ook invullen dat het motief voor hem niet van toepassing was. Het gevolg is dat er per motief meer antwoorden zijn teruggekomen dan er respondenten zijn. Daarom zijn bij de analyse niet de aantallen per motief gebruikt maar is gekeken naar de trends per vervoerwijze naar de verschillende motieven. Deze dienen dan ook puur als indicatie gezien te worden. De diagrammen met deze trends zijn opgenomen als bijlage XV.

Als naar de verschillende trends wordt gekeken dan blijkt de fiets vooral voor het motief werk te worden gebruikt (23%). Voor de andere motieven schommelt het fietsgebruik rond de 15%. Als men dagelijkse boodschappen gaat doen dan gebeurt dit vaak te voet (58%), voor de andere motieven is lopen een stuk minder gebruikelijk, met name voor het motief werk.

De bus/tram blijkt vooral gebruikt te worden om naar school of opleiding te reizen (44%). Terwijl de auto met zo'n 30% nog het meest gebruikt wordt voor de motieven werk en bezoek familie en vrienden.

Etniciteit

Als naar etniciteit naar de verschillende trends van de motieven wordt gekeken dan valt op dat autochtonen voor elk motief vaker de fiets gebruiken dan allochtonen. Daar staat tegenover dat allochtonen voor elk motief vaker te voet of per bus/tram onderweg zijn.

De auto blijkt voor alle motieven vooral door Turken en autochtonen gebruikt te worden. Daarbij maken Turken veel gebruik van de auto voor werkgerelateerde verplaatsingen en voor het bezoeken van familie en vrienden. Terwijl autochtonen de auto naast het bezoeken van familie en vrienden vooral voor andere vrijetijdsbestedingen gebruiken.

Generatie

Uit de trends naar generatie blijkt dat de tweede generatie voor alle motieven zowel vaker van de fiets als van de bus/tram gebruik maakt dan de eerste generatie, al is het verschil soms marginaal. Daar staat tegenover dat de eerste generatie voor bijna alle motieven de auto vaker gebruikt. En ook verplaatsingen te voet worden voor de meeste motieven door de eerste generatie vaker gemaakt dan door de tweede.

Geslacht

Bij de trends naar geslacht blijkt dat het fietsgebruik voor elk motief ongeveer even groot is. Alleen bij de motieven werken en school/opleiding is het aandeel vrouwen dat zich per fiets verplaatst groter dan onder mannen. Ook het aandeel te voet ligt voor alle motieven onder vrouwen hoger. Alleen het motief winkelen vormt hier de uitzondering, daar ligt het aandeel te voet onder mannen hoger.

Daar staat tegenover dat mannen voor alle motieven vaker aangeven per auto te gaan dan vrouwen. De bus/tram wordt door beide seksen regelmatig gebruikt. Vooral school- en opleidinggerelateerde verplaatsingen gebeuren veelvuldig met het lokale OV.

Geslacht naar generatie

De trends komen sterk overeen met het bezit en de vaardigheden. Zo maakt de eerste generatie mannen voor alle motieven vaker gebruik van de fiets dan de tweede generatie mannen. Terwijl bij de vrouwen juist de tweede generatie voor alle motieven vaker op de fiets zit.

Ook het gebruik van bus/tram komt nauw overeen met de vaardigheden en bezit, zoals besproken in de vorige paragrafen. Zo maakt de tweede generatie mannen voor alle motieven vaker gebruik van de bus/tram. Onder vrouwen is dit alleen het geval voor de motieven school/opleiding, dagelijkse boodschappen, winkelen en vrijetijdsbesteding.

Voor zowel mannen als vrouwen geldt wel dat de eerste generatie vaker te voet voor een motief onderweg is dan de tweede generatie. Een uitzondering daarop zijn de tweede generatie mannen die voor het motief bezoek familie/vrienden juist vaker te voet gaan dan mannen van de eerste generatie.

Voor het autogebruik is er een wisselend beeld. Zo maakt de eerste generatie mannen en vrouwen alleen voor de motieven werk, school/opleiding en vrijetijdsbesteding vaker gebruik van de auto dan de tweede generatie mannen en vrouwen. Voor het motief bezoek familie vrienden maakt juist de tweede generatie vaker gebruik van de auto dan de eerste generatie.

Samengevat:

- Voor alle motieven is het fietsgebruik ongeveer gelijk, alleen voor het motief werk is er een piek.
- Bus/tram wordt het meest gebruikt om naar school/opleiding te gaan, de auto vooral voor de motieven werk en het bezoeken van familie en vrienden. Dagelijkse boodschappen doet men vooral te voet.

Fiets

- Autochtonen gebruiken voor elk motief vaker de fiets dan allochtonen.
- De tweede generatie gaat vaker met de fiets dan de eerste generatie. Daarbij maken de eerste generatie mannen voor alle motieven vaker van de fiets gebruik dan de tweede generatie. Bij vrouwen is dit precies andersom.
- Naar geslacht is het fietsgebruik ongeveer gelijk, alleen voor de motieven werk en school/opleiding is het aandeel per fiets onder vrouwen hoger.

Bus/tram en te voet

- Allochtonen maken voor elk motief vaker gebruik van bus/tram of gaan te voet. Daarbij maakt de tweede generatie voor alle motieven vaker gebruik van de bus/tram dan de eerste. De eerste generatie mannen en vrouwen zijn vaker te voet onderweg voor een motief.
- De bus/tram wordt door de tweede generatie mannen voor alle motieven vaker gebruikt dan de eerste generatie. Voor vrouwen geldt dit alleen voor de motieven school/opleiding, dagelijkse boodschappen, winkelen en vrijetijdsbesteding.

Auto

- Turken en autochtonen gebruiken de auto het vaakst. Turken vooral voor werk en bezoek familie/vrienden, autochtonen naast bezoek familie/vrienden ook voor vrijetijdsbesteding.
- Mannen en de eerste generatie gebruiken voor alle motieven vaker de auto dan vrouwen of de tweede generatie.



7.5 Afwegingen

Nu bekend is hoe de inwoners reizen en over welke vaardigheden zij beschikken, is het de vraag welke redenen meespelen om uiteindelijk voor een bepaalde vervoerwijze te kiezen. Er zijn daarvoor redenen voorgelegd waarop de respondent moest aangeven hoe belangrijk deze waren om voor dat vervoermiddel te kiezen. Er kon gescoord worden van zeer onbelangrijk, onbelangrijk, neutraal, belangrijk tot zeer belangrijk. Deze scores zijn omgezet in respectievelijk de waardes 1 tot en met 5.

7.5.1 Redenen fietsgebruik

Aan de mensen die gebruik maken van de fiets is gevraagd in hoeverre bepaalde redenen meespelen in hun afweging om voor de fiets te kiezen. In tabel 7.4 zijn de gemiddelde scores te zien.

Uit de tabel komt een aantal duidelijke scores naar voren. De top drie van belangrijke redenen om met de fiets te gaan is 'fietsen is gezond' (4,37), 'fietsen is snel (weinig oponthoud)' (4,01) en 'fietsen is leuk' (3,96). De reden die het laagste scoort in de afweging om voor de fiets te kiezen is 'de fiets heeft status (uitstraling)' (2,5).

	Gemiddelde score	Totaal beantwoord
Fietsen is gezond	4,37	73
Fietsen is snel (weinig oponthoud)	4,01	73
Het is leuk om te fietsen	3,96	73
Fietsen is goed voor het milieu	3,92	73
Met de fiets ben ik niet afhankelijk van vertrektijden	3,82	73
Fietsen geeft me het gevoel van vrijheid	3,73	73
Fietsen is goedkoop	3,56	73
Fietsen is comfortabel	3,44	73
Op de fiets voel ik me veilig in het verkeer	3,21	73
De fiets heeft status (uitstraling)	2,50	73

Tabel 7.4 Redenen die meespelen in de afweging om voor de fiets te kiezen

Etniciteit

Tussen de verschillende etniciteiten blijken er geen significante verschillen in de scores te zijn. Voor alle etniciteiten wordt er het hoogste gescoord op de reden 'fietsen is gezond' en de laagste score is voor alle etniciteiten terug te vinden bij de reden 'de fiets heeft status (uitstraling)'.

Generatie

Naar generatie is er op zes redenen significant anders gescoord. Zo vindt de eerste generatie de redenen 'fietsen is goed voor het milieu' (4,30 en 3,21), 'fietsen geeft me een gevoel van vrijheid' (3,85 en 3,26), 'fietsen is gezond' (4,61 en 3,95) significant belangrijker dan de tweede generatie om de fiets te pakken.

De redenen 'fietsen is goedkoop' (3,79 en 2,89), 'op de fiets voel ik me veilig in het verkeer' (3,42 en 2,89) worden door de eerste generatie als belangrijk ervaren in de afweging om te gaan fietsen, terwijl de tweede generatie deze redenen onbelangrijk vinden om de fiets te kiezen. Dit verschil is significant.



Ook op de reden 'fietsen heeft status (uitstraling)' is er door de eerste generatie (2,79) significant hoger gescoord dan de tweede (2,11), maar beide vinden dit een onbelangrijke reden om voor de fiets te kiezen.

Geslacht

Naar geslacht is er op drie redenen significant anders gescoord. Zo vinden vrouwen de redenen 'met de fiets ben ik niet afhankelijk van vertrektijden' (4,17) en 'fietsen is comfortabel' (3,69) significant belangrijker dan mannen die op deze redenen respectievelijk 3,56 en 3,21 scoren. Maar aangezien de gemiddelde score ook bij mannen hoger is dan 3, spelen de redenen ook voor hen mee om voor de fiets te kiezen.

Dit is anders op de derde reden waarop significant anders is gescoord door vrouwen. Zo scoren vrouwen op de reden 'fietsen geeft me het gevoel van vrijheid' een 4,0, terwijl mannen gemiddeld een 2,49 scoren en daarmee aangaven dit een onbelangrijke reden te vinden.

Geslacht naar generatie

Mannen

Onder mannen konden er naar generatie geen non-parametrische toetsen worden uitgevoerd omdat de omvang van de groepen met meer dan een factor twee van elkaar verschillen. Voor drie redenen, 'fietsen is goed voor het milieu', 'met de fiets ben ik niet afhankelijk van vertrektijden' en 'de fiets heeft status (uitstraling)' konden er parametrische toetsen worden uitgevoerd om na te gaan of de scores significant van elkaar verschillen.

Van deze drie redenen blijken er twee te zijn waarop de eerste generatie mannen significant anders scoort dan de tweede generatie mannen. De ene reden is 'fietsen is goed voor het milieu' (4,20 en 3,00), beide generaties nemen deze reden mee in hun afweging om voor de fiets te kiezen. Bij de andere reden 'met de fiets ben ik niet afhankelijk van vertrektijden' (3,72 en 2,86) blijkt de afweging alleen voor de eerste generatie mannen belangrijk te zijn om voor de fiets te kiezen.

Ook opvallend is dat de hoogste score voor de eerste generatie mannen terug te vinden zijn op de reden 'fietsen is gezond' (4,56), terwijl de tweede generatie mannen de reden 'fietsen is snel (weinig oponthoud)' met een 4,0 de belangrijkste reden vinden om voor de fiets te kiezen.

Vrouwen

Onder vrouwen konden er naar generatie wel alle redenen getoetst worden op significantie. Bij zes redenen blijken er significante verschillen te zijn.

Zo blijkt de eerste generatie vrouwen de redenen 'fietsen is goedkoop' (4 en 3), 'fietsen is snel (weinig oponthoud)' (4,5 en 3,75), 'fietsen is goed voor het milieu' (4,63 en 3,33), 'op de fiets voel ik me veilig in het verkeer' (3,63 en 3) en 'fietsen geeft me het gevoel van vrijheid' (4,5 en 3,75), significant belangrijker te vinden dan de tweede generatie.

De reden, 'de fiets heeft status (uitstraling)', waarop ook significant anders werd gescoord, bleek alleen de eerste generatie vrouwen (3,25) dit een belangrijke reden te vinden, voor de tweede generatie vrouwen is deze reden onbelangrijk (2,17).



De eerste generatie vindt de reden 'fietsen is gezond' (4,75) de belangrijkste om te gaan fietsen. Voor de tweede generatie is dat 'met de fiets ben ik niet afhankelijk van vertrektijden' (4,25).

Samengevat

- De twee belangrijkste redenen om te gaan fietsen zijn gezondheid en de snelheid van de fiets. De reden dat de fiets status heeft is de onbelangrijkste reden om voor de fiets te kiezen.
- Naar etniciteit wordt er op de redenen niet significant anders gescoord. Alle etniciteiten vinden de reden 'fietsen is gezond' de belangrijkste reden om de fiets te kiezen.
- De redenen 'fietsen is goedkoop' en 'op de fiets voel ik me veilig in het verkeer' worden door de eerste generatie als belangrijk ervaren in de afweging om te gaan fietsen, terwijl de tweede generatie de redenen eerder onbelangrijk vindt om de fiets te kiezen. Dit verschil is significant.
- Op de reden 'fietsen geeft me het gevoel van vrijheid' scoren vrouwen significant anders dan mannen. Daarbij geven mannen aan dit een onbelangrijke reden te vinden in hun afweging om voor de fiets te kiezen, terwijl vrouwen dit wel een belangrijke reden vinden.
- Bij de reden 'met de fiets ben ik niet afhankelijk van vertrektijden' blijkt de afweging alleen voor de eerste generatie mannen belangrijk te zijn om voor de fiets te kiezen. De tweede generatie vindt dit onbelangrijk.
- Opvallend is dat de tweede generatie mannen niet 'fietsen is gezond' als belangrijkste reden vinden om te fietsen, maar 'fietsen is snel (weinig oponthoud)' noemen.
- De reden 'de fiets heeft status (uitstraling)', waarop significant anders werd gescoord, bleek alleen de eerste generatie vrouwen een belangrijke reden te vinden, voor de tweede generatie vrouwen is deze reden onbelangrijk.

7.5.2 Redenen niet fietsgebruik

Aan de mensen die geen gebruik maken van de fiets en wel kunnen fietsen is gevraagd naar de redenen die meespelen in de afweging om af te zien van de fiets. Uit tabel 7.5 blijkt dat de gemiddelde scores vaak lager dan drie zijn en daardoor dus voor de inwoners onbelangrijke redenen zijn in de afweging om af te zien van de fiets.

De twee redenen die wel als belangrijk worden genoemd om niet met de fiets te gaan zijn: 'het is vaak slecht weer (regen/wind/kou)' (3,64) en 'op de fiets voel ik me onveilig in het verkeer' (3,25).

Het feit dat men zich onveilig voelt op de fiets in het verkeer kan te maken hebben met de fietsinfrastructuur, maar ook ingegeven worden door de beperkte fietsvaardigheid. Iemand die tenslotte minder vertrouwd is op de fiets zal zich in op de fiets in het verkeer onveilig voelen. Dit komt terug in de analyse naar generatie.



	Gemiddelde score	Totaal beantwoord
Het is vaak slecht weer (regen/wind/kou)	3,64	64
Op de fiets voel ik me onveilig in het verkeer	3,25	64
De afstanden die ik moet afleggen zijn te ver om te fietsen	2,93	64
Fietsen is niet comfortabel	2,86	63
Fietsen is niet leuk	2,75	63
Fietsen is langzaam (veel oponthoud)	2,66	64
Fietsen is onhandig met mijn kleren	2,58	64
Een fiets heeft geen status (uitstraling)	2,57	63
Ik kan niet fietsen vanwege gezondheidsredenen	2,19	64
Ik fiets niet omdat ik dan alleen moet fietsen	2,19	64
Fietsen is duur	2,01	64

Tabel 7.5 Redenen die meespelen in de afweging om niet voor de fiets te kiezen

Etniciteit

Omdat de etniciteiten qua omvang nogal verschillen in de dataset was het niet mogelijk om de non-parametrische toets uit te voeren tussen alle groepen. Het gevolg is dat alleen de toets is uitgevoerd tussen Marokkanen, Surinamers en de groep overig allochtonen.

Op twee redenen blijkt er significant anders gescoord te zijn. Op de reden 'fietsen is langzaam (veel oponthoud)' scoren Surinamers (1,89) significant lager dan Marokkanen (2,76) en de groep overig allochtonen (3,13). Surinamers vinden dus de reden 'fietsen is langzaam' significant onbelangrijker dan Marokkanen en de groep overig allochtonen in de afweging om van de fiets af te zien. Alleen de groep overig allochtonen vindt deze reden met 3,13 dus een beetje belangrijk.

Bij de reden 'op de fiets voel ik me onveilig in het verkeer' is er een significant verschil tussen Marokkanen (2,76) en Surinamers (4,11). Surinamers vinden het dus significant belangrijker om niet voor de fiets te kiezen vanwege het gevoel van onveiligheid met de fiets in het verkeer. Marokkanen vinden dit een onbelangrijke reden.

Generatie

Naar generatie blijken er op twee redenen significant verschillend gescoord te zijn. Zo scoort de eerste generatie op de reden 'op de fiets voel ik me onveilig in het verkeer' (3,44) significant hoger dan de tweede generatie (2,75). Uit de score blijkt dat de reden alleen voor de eerste generatie belangrijk is, de tweede generatie vindt de reden namelijk onbelangrijk.

Als deze constatering wordt vergeleken met de uitkomsten van paragraaf 7.2 en 7.4 dan kan het zijn dat de eerste generatie minder vaak fietst, vanwege het gevoel van onveiligheid met de fiets in het verkeer.

Terwijl de tweede generatie de reden 'de afstanden die ik moet afleggen zijn te ver om te fietsen' met 3,45 juist belangrijk vindt om niet te fietsen. Dit vindt de eerste generatie met 2,69 juist een onbelangrijke reden om niet te gaan fietsen. Ook de score op deze reden zijn significant.

Geslacht

Op slechts één reden is er een significant verschil tussen man en vrouw. Zo vinden mannen de reden 'fietsen is onhandig met mijn kleren' met 2,35 significant onbelangrijker om van de fiets af te

zien dan vrouwen (2,97). Aangezien de score net lager is dan 3 speelt deze reden voor vrouwen ook niet echt mee.

Geslacht naar generatie

Mannen

Tussen de eerste en tweede generatie mannen blijkt er niet significant anders gescoord te zijn op de redenen om af te zien van de fiets. Beide generaties vinden de reden 'het is vaak slecht weer (regen/wind/kou)' (3,83 en 3,2) de belangrijkste reden om niet te gaan fietsen.

Vrouwen

Onder vrouwen naar generatie mogen strikt genomen geen non-parametrische toetsen worden uitgevoerd, omdat de twee groepen in omvang meer dan een factor twee van elkaar verschilde. Het verschil is echter één waarneming, zodat toch besloten is om toch non-parametrische toetsen uit te voeren. Want wanneer dit niet gedaan zou zijn kon op negen redenen niet nagegaan worden of er significante verschillen optreden.

Na het uitvoeren van de toetsen blijkt dat er geen significante verschillen zijn in de scores onder vrouwen naar generatie. Beide generaties vinden ook hier de reden 'het is vaak slecht weer (regen/wind/kou)' (3,57 en 4,1) de belangrijkste reden om niet te gaan fietsen.

Samengevat:

- De belangrijkste redenen om niet te gaan fietsen zijn 'het is vaak slecht weer (regen/wind/kou)' en 'op de fiets voel ik me onveilig in het verkeer'.

Verschillen

- Surinamers vinden de reden 'fietsen is langzaam (veel oponthoud)' significant onbelangrijker dan Marokkanen en de groep overig allochtonen in de afweging om van de fiets af te zien. Alleen de groep overig allochtonen vindt deze reden een beetje belangrijk in de afweging.
- Surinamers vinden de reden 'op de fiets voel ik me onveilig in het verkeer' significant belangrijker om niet voor de fiets te kiezen dan Marokkanen die dit juist een onbelangrijke reden vinden om niet te gaan fietsen.
- De eerste generatie scoort op de reden 'op de fiets voel ik me onveilig in het verkeer' significant hoger dan de tweede generatie. De reden is alleen voor de eerste generatie belangrijk, de tweede generatie vindt de reden namelijk onbelangrijk.
- De tweede generatie vindt de reden 'de afstanden die ik moet afleggen zijn te ver om te fietsen' significant belangrijker om niet te gaan fietsen. Terwijl de eerste generatie dit een onbelangrijke reden vindt.

7.5.3 Redenen bus/tram-gebruik

Naast de fiets is voor de alternatieve vervoerwijze bus/tram en auto gevraagd hoe belangrijk een aantal redenen zijn om met dat vervoermiddel te gaan. In deze paragraaf wordt stilgestaan bij de bus/tram. In paragraaf 7.5.4 wordt ingegaan op de redenen die meespelen om voor de auto te kiezen.

In tabel 7.6 zijn de scores van de bus/tram weergegeven. Wat opvalt is dat de redenen om voor de bus of tram te kiezen allemaal geclusterd zijn rond de neutrale score 3. De redenen zijn



daardoor minder uitgesproken. Onbelangrijke redenen om voor de bus/tram te kiezen zijn: 'mijn gezondheid laat het niet toe om op een andere manier te reizen' (2,43) en 'dit vervoermiddel heeft status (uitstraling)' (2,77). 'Met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer' (3,55) en 'dit vervoermiddel is snel (weinig oponthoud)' (3,46) zijn nog de belangrijkste redenen om voor de bus/tram te kiezen.

	Gemiddelde score	Totaal beantwoord
Met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer	3,55	99
Dit vervoermiddel is snel (weinig oponthoud)	3,46	103
Dit vervoermiddel is comfortabel	3,45	102
Reizen met dit vervoermiddel is leuk	3,45	99
De bus/tram is goed voor het milieu	3,38	100
Dit vervoermiddel geeft me een gevoel van vrijheid	3,31	102
Dit vervoermiddel is goedkoop	3,29	103
Ik kies dit vervoermiddel zodat ik samen met anderen kan reizen	3,23	103
Dit vervoermiddel heeft status (uitstraling)	2,77	102
Mijn gezondheid laat het niet toe om op een andere manier te reizen	2,43	101

Tabel 7.6 Redenen die meespelen in de afweging om voor de bus/tram te kiezen

Etniciteit

Door de grote verschillen in omvang tussen de groepen was het niet mogelijk om de non-parametrische toets over alle groepen uit te voeren. Het gevolg is dat de toets is uitgevoerd zonder de groep autochtone Nederlanders. Strikt genomen zou de groep overig allochtonen ook niet moeten worden meegenomen, omdat de groep meer dan een factor twee in omvang verschilt ten opzichte van de groep Turken. Omdat dit verschil zo klein is, is toch besloten de groep mee te nemen in de toets.

De analyse toont aan dat er op twee redenen significant anders gescoord is. Zo scoren Surinamers met 3,68 significant hoger dan Turken (3,10) op de reden 'dit vervoermiddel is comfortabel'. Beiden vinden echter de reden wel belangrijk om voor het vervoermiddel te kiezen.

Het andere significante verschil treedt op bij de reden 'mijn gezondheid laat het niet toe om op een andere manier te reizen'. Daarbij scoren de Turken (2,93) significant hoger dan Marokkanen (2,13) en Surinamers (2,2). Maar doordat de score op de gezondheidsredenen allemaal lager zijn dan 3 is deze reden voor alle drie de groepen onbelangrijk om voor de bus/tram te kiezen.

Als naar de belangrijkste redenen wordt gekeken dan blijken er tussen de etniciteiten de nodige verschillen te zijn. Zo is voor autochtonen de reden 'dit vervoermiddel is snel (weinig oponthoud)' (4,17) de belangrijkste reden om voor de bus/tram te kiezen, terwijl voor Marokkanen en Surinamers de reden 'reizen met dit vervoermiddel is leuk' (3,5 en 3,77) de belangrijkste reden is. Voor Turken is de reden 'met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer' (3,62) de belangrijkste reden en de groep overig allochtonen vinden de reden 'dit vervoermiddel is comfortabel' het belangrijkste (3,64).

Generatie

Naar generatie zijn er bij vier redenen significante verschillen in de score. Zo vindt de eerste generatie de redenen: 'dit vervoermiddel is goedkoop' (3,48 en 2,97) en 'de bus/tram is goed voor

het milieu' (3,77 en 2,84) significant belangrijker dan de tweede generatie. De tweede generatie blijkt deze redenen niet belangrijk te vinden.

De reden 'met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer' is voor zowel de eerste als tweede generatie belangrijk (3,73 en 3,22) en verschilt in score significant van elkaar. De reden 'mijn gezondheid laat het niet toe om op een andere manier te reizen' (2,67 en 2,13) is voor beide generaties onbelangrijk in de afweging. En ook dit verschil is significant.

De eerste generatie geeft een andere belangrijkste reden aan om voor de bus/tram te kiezen dan de tweede generatie. Zo is de belangrijkste reden voor de eerste generatie 'de bus/tram is goed voor het milieu' (3,77) en voor de tweede generatie is het de reden 'reizen met dit vervoermiddel is leuk' (3,26).

Geslacht

Op slechts één reden is er een significant verschil in de score tussen man en vrouw. Alleen op de reden 'mijn gezondheid laat het niet toe om op een andere manier te reizen' wordt er door vrouwen (2,63) significant anders gescoord dan mannen (2,17), maar beiden vinden de reden onbelangrijk bij de afweging om voor de bus/tram te kiezen.

De belangrijkste redenen om voor de bus/tram te kiezen verschillen tussen man en vrouw ook, maar komen wel overeen met de belangrijkste redenen die heersen onder alle inwoners van de wijken. Zo vinden mannen 'dit vervoermiddel is snel (weinig oponthoud)' (3,57) het belangrijkste en vrouwen de reden 'met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer' (3,58).

Geslacht naar generatie

Mannen

Op drie redenen blijken er significante verschillen te zijn tussen mannen van de eerste en mannen van tweede generatie in de afweging om voor de bus/tram te kiezen. Zo vinden mannen van de eerste generatie de redenen 'dit vervoermiddel is goedkoop' (3,5 en 2,69), 'de bus/tram is goed voor het milieu' (3,63 en 2,75) en 'dit vervoermiddel is comfortabel' (3,67 en 2,92) significant belangrijker om voor de bus/tram te kiezen dan de tweede generatie mannen. Aan de score onder de tweede generatie mannen, die lager is dan 3, is te zien dat zij deze reden onbelangrijk vinden voor de keuze voor bus/tram.

Opvallend is verder dat de tweede generatie mannen het hoogste heeft gescoord op de reden 'ik kies dit vervoermiddel zodat ik samen met andere kan reizen' (3,23). Mannen van de eerste generatie noemen als belangrijkste reden om voor het lokale OV te kiezen 'dit vervoermiddel is comfortabel' (3,67) en 'dit vervoermiddel is snel (weinig oponthoud)' (3,67).

Vrouwen

Ook onder vrouwen blijken er drie redenen te zijn waarop door de beide generaties significant anders gescoord is. Zo vindt de eerste generatie vrouwen de redenen 'met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer' (3,81 en 3,25) en 'de bus/tram is goed voor het milieu' (3,88 en 2,90) significant belangrijker in de afweging om voor de bus/tram te kiezen dan de tweede generatie. De tweede generatie vindt alleen de reden 'de bus/tram is goed voor het milieu' een onbelangrijke reden om voor de bus/tram te kiezen.

Ook op de reden 'mijn gezondheid laat het niet toe om op een andere manier te reizen' wordt door de eerste en tweede generatie significant anders gescoord (2,85 en 2,26), maar beiden vinden de reden wel onbelangrijk.

Tussen de eerste en tweede generatie is er ook een verschil in de reden die het belangrijkste is om voor de bus/tram te kiezen. Voor de eerste generatie vrouwen is de belangrijkste reden namelijk 'de bus/tram is goed voor het milieu' (3,88), terwijl voor de tweede generatie vrouwen de reden 'dit vervoermiddel is comfortabel' (3,4) het belangrijkste is.

Samengevat:

- 'Met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer' en 'dit vervoermiddel is snel (weinig oponthoud)' zijn de belangrijkste redenen om voor de bus/tram te kiezen.

Verschillen

- De eerste generatie vindt de redenen 'dit vervoermiddel is goedkoop' en 'de bus/tram is goed voor het milieu' significant belangrijker dan de tweede generatie, die deze redenen niet belangrijk vinden.
- Mannen van de eerste generatie vinden de redenen 'dit vervoermiddel is goedkoop', 'de bus/tram is goed voor het milieu' en 'dit vervoermiddel is comfortabel' significant belangrijker om voor de bus/tram te kiezen dan de tweede generatie mannen. Uit de score van de tweede generatie mannen blijkt dat ze deze redenen überhaupt onbelangrijk vinden in hun keuze.
- De eerste generatie vrouwen vindt de reden 'de bus/tram is goed voor het milieu' significant belangrijker in de afweging dan de tweede generatie. De tweede generatie vindt dit een onbelangrijke reden in de afweging om te kiezen voor bus/tram.

Belangrijke redenen

- Voor autochtonen is de belangrijkste reden om te kiezen voor de bus/tram 'dit vervoermiddel is snel (weinig oponthoud)', voor Marokkanen en Surinamers 'reizen met dit vervoermiddel is leuk', voor Turken 'met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer' en de groep overig allochtonen scoren het hoogste op 'dit vervoermiddel is comfortabel'.
- De belangrijkste reden om voor de bus/tram te kiezen voor de eerste generatie is 'de bus/tram is goed voor het milieu' en voor de tweede generatie 'reizen met dit vervoermiddel is leuk'.
- Mannen en vrouwen hebben ieder een andere reden die ze het belangrijkste vinden om te kiezen voor bus/tram. Zo vinden mannen 'dit vervoermiddel is snel (weinig oponthoud)' het belangrijkste en vrouwen 'met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer'.
- De tweede generatie mannen scoorde het hoogste op 'ik kies dit vervoermiddel zodat ik samen met anderen kan reizen'. Mannen van de eerste generatie scoorde het hoogste op de redenen 'dit vervoermiddel is comfortabel' en 'dit vervoermiddel is snel (weinig oponthoud)'.
- Voor de eerste generatie vrouwen is de belangrijkste reden 'de bus/tram is goed voor het milieu', terwijl voor de tweede generatie 'dit vervoermiddel is comfortabel' het belangrijkste is om voor de bus/tram te kiezen.

7.5.4 Redenen autogebruik

De twee belangrijkste redenen om voor de auto te kiezen zijn het feit dat je veel bagage kunt meenemen (4,1) en het comfort van de auto (4). Twee redenen die onbelangrijk zijn om voor de auto te kiezen zijn de status van de auto (2,84) en opnieuw de reden dat de gezondheid het niet toe zou laten om op een andere manier te reizen (2,48), zie tabel 7.7.

	Gemiddelde score	Totaal beantwoord
Met de auto kan ik veel bagage meenemen	4,10	42
Dit vervoermiddel is comfortabel	4,00	44
Dit vervoermiddel geeft me een gevoel van vrijheid	3,93	44
Met de auto ben ik onafhankelijk van vertrektijden	3,89	43
Met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer	3,83	44
Reizen met dit vervoermiddel is leuk	3,70	42
De vervoermiddel is snel (weinig oponthoud)	3,62	44
Ik kies dit vervoermiddel zodat ik samen met anderen kan reizen	3,20	44
Dit vervoermiddel is goedkoop	2,97	44
Dit vervoermiddel heeft status (uitstraling)	2,84	44
Mijn gezondheid laat het niet toe om op een andere manier te reizen	2,48	44

Tabel 7.7 Redenen die meespelen in de afweging om voor de auto te kiezen

Etniciteit

Door de grote verschillen in omvang tussen de groepen was het niet mogelijk om de non-parametrische toets over alle groepen uit te voeren. Bij gebrek aan data konden dus de groepen Surinamers en overig allochtonen niet worden meegenomen bij de toetsen op significantie.

Op twee redenen blijkt er significant anders gescoord te zijn. Zo scoren Turken (4,21) significant hoger op de reden redenen 'met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer' dan Marokkanen (3,58). Beiden geven aan deze reden belangrijk te vinden in hun afweging om te kiezen voor de auto.

Op de reden 'dit vervoermiddel heeft status (uitstraling)' scoren autochtonen (2,1) significant lager dan Turken (3,5) en Marokkanen (3,0). Waar autochtonen de status onbelangrijk vinden om voor de auto te kiezen, vinden Turken dit wel belangrijk en reageren Marokkanen neutraal.

De belangrijkste reden om voor de auto te kiezen is voor alle etniciteiten 'met de auto kan ik veel bagage meenemen'. Alleen Turken vinden de reden 'dit vervoermiddel is comfortabel' het belangrijkste.

Generatie

Omdat er niet wordt voldaan aan de voorwaarde dat de beide groepen in omvang niet met meer dan een factor twee mogen verschillen konden er geen non-parametrische toetsen worden uitgevoerd. Het gevolg is dat er slechts op vier redenen op significantie kon worden getoetst. Op deze vier redenen bleek niet significant anders gescoord te zijn tussen de generaties.

De belangrijkste redenen voor de eerste generatie om voor de auto te kiezen is 'dit vervoermiddel is comfortabel' (4,03). Voor de tweede generatie is de reden 'met de auto kan ik veel bagage meenemen' (4,5) het belangrijkste.

Geslacht

Naar geslacht wordt er alleen significant anders gescoord door mannen op de reden 'mijn gezondheid laat het niet toe om op een andere manier te reizen' (2,17) tegenover vrouwen (3,12). Aan de score is te zien dat mannen deze reden onbelangrijk vinden om voor de auto te kiezen, terwijl vrouwen deze reden een beetje belangrijk vinden.

De belangrijkste reden om voor de auto te kiezen zijn voor zowel mannen als vrouwen 'met de auto kan ik veel bagage meenemen' (3,97 en 4,25). Ook de reden 'met de auto ben ik onafhankelijk van vertrektijden' scoort bij de mannen 3,97 en is daarmee even belangrijk.

Geslacht naar generatie

Mannen

De non-parametrische toets kon niet worden gehanteerd om significante verschillen te toetsen, omdat de omvang van de eerste generatie mannen meer dan een factor twee verschilt van de tweede generatie mannen. Op twee redenen kon met een parametrische toets op significantie getoetst worden. Maar hier bleken geen significante verschillen te zijn naar generatie.

Opnieuw is er voor beide generatie mannen een andere reden het belangrijkste om voor de auto te kiezen. Zo scoort de eerste generatie het hoogste op de reden 'met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer' (4,05) en de tweede generatie op de reden 'met de auto kan ik veel bagage meenemen' (4,6).

Vrouwen

Van de tweede generatie vrouwen heeft slechts één vrouw aangegeven hoe belangrijk de voorgelegde redenen zijn in de afweging om voor de auto te kiezen. Hierdoor is de groep tweede generatie te klein om uitspraken of toetsen naar significante te doen.

Het aantal vrouwen van de eerste generatie heeft het hoogste gescoord op de reden 'met de auto kan ik veel bagage meenemen' (4,3) om voor de auto te kiezen.

Samengevat:

- De twee belangrijkste redenen om met de auto te gaan zijn 'met de auto kan ik veel bagage meenemen' en 'dit vervoermiddel is comfortabel'. De twee onbelangrijkste redenen zijn 'mijn gezondheid laat het niet toe om op een andere manier te reizen' en 'dit vervoermiddel heeft status (uitstraling)'.

Verschillen

- Op de reden 'dit vervoermiddel heeft status (uitstraling)' scoren autochtonen significant lager dan Turken en Marokkanen. Waar autochtonen de status onbelangrijk vinden om voor de auto te kiezen, vinden Turken dit wel belangrijk en reageren Marokkanen neutraal.
- Mannen scoren significant anders op de reden 'mijn gezondheid laat het niet toe om op een andere manier te reizen' dan vrouwen. Mannen vinden deze reden onbelangrijk, terwijl vrouwen deze reden een beetje belangrijk vinden om met de auto te gaan.

Belangrijke redenen

- Voor alle etniciteiten is de reden 'met de auto kan ik veel bagage meenemen' het belangrijkste om per auto te gaan, alleen voor Turken is het de reden 'dit vervoermiddel is comfortabel'.
- Voor de eerste generatie is de reden 'dit vervoermiddel is comfortabel' het belangrijkste om voor de auto te kiezen. Voor de tweede generatie is dat 'met de auto kan ik veel bagage meenemen'.
- Voor zowel mannen als vrouwen is de reden 'met de auto kan ik veel bagage meenemen' het belangrijkste, al scoren mannen even hoog op de reden 'met de auto ben ik onafhankelijk van vertrektijden'.
- De eerste generatie mannen scoren het hoogste op de reden 'met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer', de tweede generatie op 'met de auto kan ik veel bagage meenemen'.

7.6 Stellingen

Naast de redenen om voor een vervoerwijze te kiezen, zijn er stellingen voorgelegd aan de inwoners. Deze stellingen hebben vooral betrekking op de fiets en konden met eens dan wel oneens beantwoord worden. Zoals te zien is in tabel 7.8 is er eenduidig gescoord op de stellingen. Zo zijn er maar enkele stellingen waarbij de helft van de respondenten het ergens mee eens/oneens was. Veel vaker komt het voor dat een grote meerderheid het met een stelling eens dan wel oneens is. Door deze eenduidige scores kunnen er ook duidelijke uitspraken worden gedaan.

Imago

De meest opvallende uitkomsten zijn te vinden bij de stellingen die een relatie hebben met het imago en status van een vervoermiddel. Zo vallen onder imago de stellingen 'mensen die autorijden hebben een beter carrière dan mensen die fietsen', 'mensen die met de bus/tram gaan zijn succesvoller dan mensen die fietsen' en 'succesvolle mensen kunnen prima met de fiets reizen'. Met deze stellingen is men het in respectievelijk 24, 13 en 78% eens. Ook met de stelling 'mijn vrienden en kennissen vinden fietsen geen gepast vervoermiddel' is slechts 16% het eens.

Het imago van de fiets als vervoermiddel als poor mans vehicle of dat je met de fiets minder aanzien hebt, lijkt onder de inwoners van de wijken nauwelijks te bestaan.

	%	Totaal beantwoord
Fietsen worden vaak gestolen of vernield	89	186
Fietsen is leuk	83	184
Succesvolle mensen kunnen prima met de fiets reizen	78	183
In mijn wijk zijn onvoldoende fietsenstallingen	73	183
Fietsen doe ik alleen als ik niet op een andere manier kan reizen	37	180
Ik fiets niet omdat ik met de bus/tram overal in Den Haag kan komen	37	184
Ik ga graag met de bus/tram omdat ik daar vaak vrienden of kennissen ontmoet dan op de fiets	34	185
Mensen die autorijden hebben een betere carrière dan mensen die fietsen	24	179
Op de fiets voel ik me niet prettig omdat ik niet zo goed kan fietsen	24	184
Mijn vrienden en kennissen vinden fietsen geen gepast vervoermiddel	16	185
De fiets is geen gepast vervoermiddel voor vrouwen/meisjes	15	187
Op de fiets voel ik me ongemakkelijk, omdat ik het idee heb dat iedereen naar me kijkt	15	181
Mensen die met de bus/tram gaan zijn succesvoller dan mensen die fietsen	13	186

Tabel 7.8 Percentage dat het eens is met een stelling

Etniciteit

Wanneer er onderscheid wordt gemaakt naar etniciteit dan blijkt er ook eenduidig gescoord te zijn. Deze eenduidige scores komen overeen met de algemene scores van de inwoners van de wijk. Op acht stellingen treden daarbij significante verschillen op tussen de groepen, maar vaak zijn daarbij alle groepen het dan wel eens dan wel oneens met een stelling.

Imago

Het imago wordt vaak als reden genoemd waarom allochtonen weinig van de fiets gebruik maken. De opvatting dat de fiets een poor mans vehicle is, komt echter niet uit de stellingen. Met de stelling 'succesvolle mensen kunnen prima met de fiets reizen' zijn namelijk meer Turken (82%), Marokkanen (89%) en de groep overig allochtonen (83%) het eens dan autochtonen (79%). Van de Surinamers geeft 58% aan het hiermee eens te zijn, dit is geen significant verschil ten opzichte van autochtonen, maar wel ten aanzien van Turken en Marokkanen.

Ook op de stellingen 'mensen die autorijden hebben een betere carrière dan mensen die fietsen' en 'mensen die met de bus/tram gaan zijn succesvoller dan mensen die fietsen' geeft slechts een minderheid aan het met deze stellingen eens te zijn. Zo gaf van de autochtonen slechts één persoon aan het met beide stellingen eens te zijn, wat neerkomt op 4%. Bij de Turken respectievelijk 36 en 11%, Marokkanen 23 en 22%, Surinamers 16 en 16% en de groep overig allochtonen 26 en 9%.

Alle groepen zijn het dus sterk met deze twee stellingen oneens. Doordat er toch enige variatie zit in de antwoorden zijn er wel significante verschillen. Zo zijn autochtonen het significant vaker oneens met de stelling dat 'mensen die autorijden hebben een betere carrière dan mensen die fietsen' dan Turken, Marokkanen en de groep overig allochtonen en ook op de stelling 'mensen die met de bus/tram gaan zijn succesvoller dan mensen die fietsen' zijn autochtonen het significant vaker oneens dan Marokkanen.

Ook op de stelling 'mijn vrienden en kennissen vinden fietsen geen gepast vervoermiddel' bleek maar een klein gedeelte het eens te zijn, autochtonen 8%, Turken 23%, Marokkanen 22%, Surinamers 7% en de groep overig allochtonen 13%. Deze verschillen zijn niet significant.

De conclusie is dat een meerderheid van de allochtonen vindt dat je op de fiets niet minder aanzien hebt. De opvattingen leven onder bepaalde groepen dus wel en is zelfs significant ten opzichte van autochtonen. Maar ondanks dat vindt verreweg de meerderheid van alle groepen dat mensen die met de auto of bus/tram reizen niet succesvoller dan mensen die zich met de fiets verplaatsen.

Bus/tram vervangt de fiets

Uit paragraaf 7.3.2 kwam naar voren dat allochtonen vaak gebruik maken van de bus/tram om zich binnen de stad te verplaatsen. De stellingen die een relatie leggen tussen de fiets en bus/tram geven een mogelijke verklaring voor dit besproken verschijnsel.

Zo geven Turken (44%), Marokkanen (42%) en Surinamers (52%) significant het vaker eens te zijn met de stelling 'ik fiets niet omdat ik met de bus of tram overal in Den Haag kan komen' dan autochtonen (8%). Omdat bij dit significante verschil de scores groter zijn tussen autochtonen en allochtonen, lijkt deze factor belangrijker te zijn voor allochtonen om niet te gaan fietsen in plaats van bijvoorbeeld het imago.

Hiermee samenhangend is de stelling 'fietsen doe ik alleen als ik niet op een andere manier kan reizen'. Ook met deze stelling geven Turken (40%), Marokkanen (48%), Surinamers (27%) en overig allochtonen (40%) vaker aan het er mee eens te zijn dan autochtonen (21%). Alleen tussen autochtonen en Marokkanen is het verschil significant.

Op de stelling 'ik ga graag met de bus of tram omdat ik daar vaak vrienden en kennissen ontmoet dan op de fiets' hebben Turken (39%), Marokkanen (28%) en Surinamers (48%) significant vaker eens geantwoord dan autochtonen (4%). Ook deze scores verschillen behoorlijk in omvang en is daarmee een belangrijkere reden dan bijvoorbeeld het imago om per bus/tram te gaan dan per fiets. Hierbij kan wel meespelen dat het reizen voor het motief school/opleiding onder de meeste allochtonen hoger ligt dan onder autochtonen. Het is namelijk mogelijk dat scholieren het belangrijker vinden om samen te reizen naar school dan dat volwassenen dat vinden.

Fietsvaardigheid

Op de stelling 'op de fiets voel ik me niet prettig omdat ik niet zo goed kan fietsen' wordt door Turken (25%), Marokkanen (34%), Surinamers (39%) ook significant vaker aangegeven het hiermee eens te zijn dan autochtonen (4%). Vooral onder Marokkanen en Surinamers geeft nog een behoorlijk aandeel aan het hiermee eens te zijn, maar over het algemeen geeft de meerderheid van alle groepen dus aan het niet met de stelling eens te zijn.

Het laatste significante verschil tussen de groepen dat optreedt is op de stelling 'fietsen is leuk'. Van alle groepen is verreweg de meerderheid het hier mee eens, autochtonen 96%, Turken 69%, Marokkanen 80%, Surinamers 93% en overig allochtonen 87%. Het verschil tussen autochtonen en Turken is significant.

Generatie

Ook naar generatie is er eenduidig gescoord op de stellingen. Op slechts één stelling is er een significant verschil. Zo is 29% van de tweede generatie het eens met de stelling 'de fiets is geen gepast vervoermiddel voor vrouwen /meisjes' tegenover 12% van de eerste generatie. Ondanks dat verreweg de meerderheid het dus met beide stellingen oneens is, is het verschil wel significant

Imago

Naar generatie wordt wederom de constatering gedaan dat de status en imago van de fiets helemaal niet zo slecht is. Zo is 76% van de eerste en 88% van de tweede generatie het eens met de stelling 'succesvolle mensen kunnen prima met de fiets reizen'.

Dat het imago van de fiets niet zo slecht is, is terug te zien aan de percentages van de mensen die het eens zijn met de stellingen 'mensen die autorijden hebben een beter carrière dan mensen die fietsen' en 'mensen die met de bus/tram gaan zijn succesvoller dan mensen die fietsen'. Van de eerste generatie is respectievelijk 25 en 15% het hiermee eens. Van de tweede generatie is dat 30 en 14%. Ook met de stelling dat vrienden en kennissen de fiets geen gepast vervoermiddel vinden is slechts 18% van de eerste generatie en 29% van de tweede generatie het eens.

Naar generatie blijkt dus wederom het imago van de fiets niet slecht te zijn.

Geslacht

Mannen en vrouwen hebben veelal dezelfde opvatting en hebben ook eenduidig gescoord op de stellingen.

Alleen op de stelling 'fietsen is geen gepast vervoermiddel voor vrouwen/meisjes' is er een significant verschil. Zo vindt één op de vijf mannen dat fietsen geen gepast vervoermiddel is voor vrouwen, terwijl bij vrouwen dit één op de tien is. Ondanks dit significant verschil zijn beiden het in grote meerderheid oneens met de stelling.

Imago

Ook de verschillende stellingen die ingaan op het imago van de fiets zijn eenduidig. Zo geeft 77% van de mannen en 80% van de vrouwen aan het eens te zijn met de stelling 'succesvolle mensen kunnen prima met de fiets reizen'.

Veruit de meerderheid vindt dat iemand die fietst niet een slechtere carrière hoeft te hebben dan iemand die met de auto gaat, mannen 74% en vrouwen 78%. En men wordt al helemaal niet minder succesvol gezien als men per fiets reist in plaats van met de per bus of tram, mannen 83% en vrouwen 90%.

Een grote meerderheid is het ook oneens met de stelling dat 'mijn vrienden en kennissen vinden fietsen geen gepast vervoermiddel', mannen 84% en vrouwen 82%. Wederom is de conclusie dat fietsen door zowel mannen als vrouwen niet als een vervoermiddel met minder status of aanzien wordt gezien in vergelijking met de auto of het lokale OV.

Geslacht naar generatie

De stellingen zijn doorgaans beantwoord met een eenduidig eens dan wel oneens voor alle groepen. Er zijn geen significante verschillen tussen de eerste en tweede generatie mannen. Onder vrouwen treden er slechts op twee stellingen significant verschillen op.



Zo is 93% van de tweede generatie vrouwen het eens met de stelling 'succesvolle mensen kunnen prima met de fiets reizen', van de eerste generatie is 75% het hiermee eens. Dit verschil is significant, maar beide generaties zijn het dus in meerderheid wel met de stelling eens.

Het andere significante verschil treedt op bij de stelling 'op de fiets voel ik me niet prettig omdat ik niet zo goed kan fietsen'. Hiermee is van de eerste generatie vrouwen het 43% eens tegen 17% van de tweede generatie. Dit significante verschil is groter en kan erop wijzen dat de beperkte fietsvaardigheid een rol speelt om niet te gaan fietsen.

De uitkomst van deze stelling sluit daarmee nauw aan op de besproken fietsvaardigheid waarbij de trend is dat de tweede generatie vrouwen vaker kan fietsen en een fiets bezit dan de eerste generatie vrouwen. Ook het feit dat de tweede generatie vrouwen significant vaker fietsen dan de eerste generatie kan zijn oorzaak dus hebben in de beperkte fietsvaardigheid en het vertrouwen in het fietsen van de eerste generatie vrouwen.

Imago

Ook de verschillende stellingen die ingaan op het imago van de fiets zijn eenduidig. Zo geeft 76% van de mannen van de eerste generatie en 79% van tweede generatie aan het eens te zijn met de stelling 'succesvolle mensen kunnen prima met de fiets reizen'. Onder de vrouwen is dat respectievelijk 75 en 93%.

Uit de percentages bij de stellingen 'mensen die autorijden hebben een beter carrière dan mensen die fietsen' en 'mensen die met de bus/tram gaan zijn succesvoller dan mensen die fietsen' blijkt dat de meerderheid van beide generaties niet vindt dat iemand die fietst minder aanzien heeft.

Een kleine groep is het eens met de stelling dat 'mijn vrienden en kennissen vinden fietsen geen gepast vervoermiddel', eerste generatie mannen 18% en tweede generatie mannen 16%. Bij vrouwen van de eerste generatie is dit 18% en de tweede generatie vrouwen 21%.

Ook hier is dus de conclusie dat fietsen door zowel mannen als vrouwen van de eerste als tweede generatie niet als een vervoermiddel met minder status of aanzien wordt gezien in vergelijking met andere vervoermiddelen.

Samengevat:

- Op de stellingen is er eenduidig gescoord.
- Uit de stellingen die een relatie hebben met de status/imago van de fiets blijkt dat de fiets niet als vervoermiddel met minder aanzien wordt gezien. Dit wordt bevestigd door de nadere analyses. Geen enkele groep vindt dat de fiets minder aanzien heeft dan de auto of bus/tram.
- Turken, Marokkanen en Surinamers zijn het significant vaker eens met de stelling 'ik fiets niet omdat ik met de bus of tram overal in Den Haag kan komen' dan autochtonen. Omdat bij dit significante verschil de scores groot zijn tussen autochtonen en allochtonen, lijkt deze factor belangrijker te zijn voor allochtonen om niet te gaan fietsen dan het imago.
- Met de stelling 'ik ga graag met de bus of tram omdat ik daar vaak vrienden en kennissen ontmoet dan op de fiets' zijn Turken, Marokkanen en Surinamers het significant vaker mee eens dan autochtonen. Ook deze scores verschillen behoorlijk in omvang. Daarmee is dit een belangrijke reden om per bus/tram te gaan dan met de fiets.
- Ook op de stelling 'fietsen doe ik alleen als ik niet op een andere manier kan reizen' wordt door Turken, Marokkanen, Surinamers en de groep overig allochtonen vaker aangegeven het er mee eens te zijn dan autochtonen. Alleen tussen autochtonen en Marokkanen is het verschil significant.
- De eerste generatie geeft aan het significant vaker eens te zijn met de stelling 'op de fiets voel ik me niet prettig omdat ik niet zo goed kan fietsen' dan de tweede generatie vrouwen. Dit significante verschil is groter en kan op een oorzaak wijzen waarom de eerste generatie vrouwen minder vaak fietst dan de tweede generatie vrouwen.

7.7 Samenvatting

Bezit, vaardigheid en gebruik

Fiets

Het onderzoek naar de vervoerwijzekeuze in de twee Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk laat zien dat een grote meerderheid van de inwoners de vaardigheid heeft om te fietsen en bijna de helft een fiets bezit. Daarmee is het fietsbezit hoger dan het autobezit of het bezit van een abonnement voor bus/tram. Wel wordt de fiets minder vaak gebruikt dan de auto of bus/tram.

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

Nadere analyses brengen nauwelijks significante verschillen aan het licht. Zo is er enkel naar geslacht een significant verschil in de fietsvaardigheid; mannen kunnen vaker fietsen dan vrouwen. Alleen resulteert dit niet in een significant hoger fietsgebruik onder mannen.

Een andere trend in de vaardigheden en fietsbezit die wel tot een significant verschil in het fietsgebruik leiden is dat de tweede generatie vaker kan fietsen dan de eerste (dit geldt zowel voor mannen als vrouwen) en de trend dat de tweede generatie vrouwen vaker een fiets bezit dan de eerste. Uit de nadere analyse blijkt namelijk dat de tweede generatie vrouwen significant vaker fietst dan de eerste. Onder mannen is er geen significant verschil in fietsgebruik naar generatie.



Bus/tram

Tegenover het lagere fietsgebruik van allochtonen staat het feit dat de meerderheid van alle allochtonen aangeeft vaak gebruik te maken van de bus/tram, dit is significant ten opzichte van autochtonen waarvan een kwart aangeeft vaak te reizen per bus/tram.

Dit hogere OV-gebruik is wellicht te herleiden tot het feit 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, waardoor ze eerder geneigd zijn om van de bus/tram gebruik te maken.

Dit wordt deels bevestigd door de constatering dat het bezit van een abonnement voor bus/tram onder Turken significant hoger ligt dan onder andere etniciteiten en het feit dat juist Turken aangeven te reizen voor het motief school/opleiding. Daarnaast toont de analyse naar generatie aan dat de tweede generatie significant vaker in het bezit is van een abonnement voor de bus/tram dan de eerste en juist de tweede generatie geeft vaker aan zich te verplaatsen voor het motief school/opleiding. Hierdoor is het aannemelijk dat het bezitten van een OV-studentenjaarkaart een belangrijke rol speelt in het hogere OV-gebruik onder allochtonen.

Ook uit de analyse naar geslacht en naar generatie blijkt dat de tweede generatie mannen significant vaker een abonnement voor bus/tram bezitten dan de eerste generatie mannen. Onder vrouwen naar generatie is er geen significant verschil. Echter is er geen significant verschil in het bus/tram-gebruik, zowel een meerderheid van de mannen als vrouwen van de eerste en tweede generatie maken vaak gebruik van de bus/tram.

Auto

De helft van de respondenten bezit een rijbewijs en minder dan de helft bezit een auto. Een meerderheid van de autochtonen bezit een rijbewijs en een auto. Het rijbewijsbezit is alleen onder de groep overig allochtonen nog meer dan de helft. Andere allochtonen bezitten in minder dan de helft over een rijbewijs. Het autobezit is onder alle allochtonen minder dan de helft. De verschillen zijn alleen significant met Surinamers. Zo bezitten Surinamers significant minder vaak over een rijbewijs en een auto dan autochtonen.

De meerderheid van de autochtonen geeft bovendien aan vaak de auto te gebruiken en van de Turken gebruikt de helft de auto vaak. Zowel autochtonen als Turken gebruiken daarmee significant vaker de auto dan Surinamers.

Analyses naar geslacht en generatie brengt aan het licht dat mannen significant vaker een rijbewijs bezitten dan vrouwen. In autogebruik en bezit zijn er geen significante verschillen.

Motief

Het fietsgebruik is voor alle motieven ongeveer gelijk, alleen voor het motief werk is er een uitschieter. Dagelijkse boodschappen worden veelal te voet gedaan, de bus/tram wordt het meeste gebruikt voor het motief school/opleiding en de auto voor het motief werk en het bezoeken van familie en vrienden.

Fiets

Autochtonen gebruiken voor elk motief vaker de fiets dan allochtonen en ook de tweede generatie allochtonen fietst voor alle motieven vaker dan de eerste. Alleen de eerste generatie mannen

maken voor alle motieven vaker van de fiets gebruik dan de tweede generatie mannen. Naar geslacht zijn er nauwelijks verschillen, alleen voor de motieven werk en school/opleiding fietsen vrouwen meer.

Bus/tram

Alle allochtonen maken voor elk motief vaker gebruik van bus/tram dan autochtonen. Daarbij gaat de tweede generatie voor alle motieven vaker met de bus/tram dan de eerste generatie. Alleen de eerste generatie vrouwen maakt vaker gebruik van de bus/tram voor de motieven werk en bezoek familie en vrienden dan de tweede generatie vrouwen. Naar geslacht zijn er geen verschillen, beide seksen gaan vooral voor het motief school/opleiding met de bus/tram.

Auto

De auto wordt het meeste gebruikt door Turken en autochtonen. Turken gebruiken de auto vooral voor werk en bezoek familie/vrienden, autochtonen naast bezoek familie/vrienden ook voor vrijetijdsbesteding.

Naar generatie blijkt de eerste generatie voor alle motieven vaker de auto te gebruiken dan de tweede generatie. Naar geslacht gaven mannen voor alle motieven vaker aan per auto te gaan dan vrouwen.

Uit de analyse naar geslacht en naar generatie blijkt dat de eerste generatie mannen en vrouwen voor de motieven werk, school/opleiding en vrijetijdsbesteding vaker gebruik maken van de auto dan de tweede generatie mannen en vrouwen.

Afwegingen

Hieronder worden alleen redenen behandeld waarop en significant anders gescoord werd en waarvan de ene groep de reden belangrijk vindt en de andere onbelangrijk.

Redenen fietsgebruik

De twee belangrijkste redenen om te fietsen zijn 'fietsen is gezond' en 'fietsen is snel (weinig oponthoud)'. Dit verschilt niet naar etniciteit, geslacht of generatie. Alleen de tweede generatie vrouwen vindt de reden 'met de fiets ben ik niet afhankelijk van vertrektijden' de belangrijkste.

Er zijn naar generatie en geslacht op enkele redenen significant anders gescoord, waarbij de reden bovendien voor de ene groep wel belangrijk is en voor de andere groep onbelangrijk. Zo vindt de eerste generatie de redenen 'fietsen is goedkoop' en 'op de fiets voel ik me veilig in het verkeer' significant belangrijker dan de tweede, die deze redenen onbelangrijk vindt.

Naar geslacht vinden vrouwen de reden 'fietsen geeft me het gevoel van vrijheid' significant belangrijker dan mannen, die dit een onbelangrijke reden vinden om voor de fiets te kiezen. Bij verdere analyse naar geslacht en naar generatie blijkt de reden 'met de fiets ben ik niet afhankelijk van vertrektijden' in de afweging alleen voor de eerste generatie mannen belangrijk te zijn om voor de fiets te kiezen. En de reden, 'de fiets heeft status (uitstraling)', bleek alleen voor de eerste generatie vrouwen een belangrijke reden te zijn. Beiden zijn tevens significant.

Reden niet fietsgebruik

De belangrijkste redenen om niet te gaan fietsen zijn 'het is vaak slecht weer (regen/wind/kou)' en 'op de fiets voel ik me onveilig in het verkeer'. De reden dat de fiets minder aanzien heeft en daardoor gezien wordt als poor mans vehicle met een lage status komt niet uit het onderzoek.



Ook de veronderstelling dat fietsen een minder gepast vervoermiddel is voor vrouwen/meisjes blijkt nauwelijks onder de inwoners van de Haagse wijken te leven. Ondanks dat er naar generatie en geslacht wel significante verschillen optreden.

Surinamers vinden de reden 'fietsen is langzaam (veel oponthoud)' significant onbelangrijker dan Marokkanen en de groep overig allochtonen om van de fiets af te zien. Alleen de groep overig allochtonen vindt deze reden een beetje belangrijk in de afweging. Surinamers scoren ook significant anders op de reden 'op de fiets voel ik me onveilig in het verkeer' en vinden dit belangrijk om niet te gaan fietsen. Marokkanen vinden dit onbelangrijk.

De eerste generatie scoort op de reden 'op de fiets voel ik me onveilig in het verkeer' significant hoger dan de tweede generatie. Uit de score blijkt dat de reden alleen voor de eerste generatie belangrijk is om af te zien van de fiets. Wellicht heeft de fietsvaardigheid of het vertrouwen waarmee men op de fiets zit hiermee een relatie, want de trend is dat de tweede generatie vaker fietst dan de eerste.

Daar staat tegenover dat de tweede generatie de reden 'de afstanden die ik moet afleggen zijn te ver om te fietsen' significant belangrijker vindt om niet te gaan fietsen dan de eerste generatie die dit onbelangrijk vindt.

Redenen bus/tram-gebruik

Om per bus/tram te gaan blijken de belangrijkste redenen te zijn 'met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer' en 'dit vervoermiddel is snel (weinig oponthoud)'. Naar etniciteit vinden alleen autochtonen en Turken deze twee redenen het belangrijkste om voor de bus/tram te kiezen. Zo vinden Marokkanen en Surinamers 'reizen met dit vervoermiddel is leuk' het belangrijkste. De groep overig allochtonen scoort het hoogste op 'dit vervoermiddel is comfortabel'.

Ook naar generatie geven beide generaties een andere reden aan die het belangrijkste is om voor bus/tram te kiezen. Voor de eerste generatie is de reden 'de bus/tram is goed voor het milieu' het belangrijkste en voor de tweede 'reizen met dit vervoermiddel is leuk'. Uitsplitsing van generatie naar geslacht leveren weer andere belangrijke redenen op om voor de bus/tram te kiezen.

Zo scoorde de tweede generatie mannen het hoogste op 'ik kies dit vervoermiddel zodat ik samen met anderen kan reizen'. Mannen van de eerste generatie vinden de redenen 'dit vervoermiddel is comfortabel' en 'dit vervoermiddel is snel (weinig oponthoud)' het belangrijkste. Voor de eerste generatie vrouwen is de belangrijkste reden 'de bus/tram is goed voor het milieu', terwijl voor de tweede generatie vrouwen 'dit vervoermiddel is comfortabel' het belangrijkste is om per bus/tram te gaan.

Ook zijn er op enkele redenen significant anders gescoord waarbij de ene groep de reden belangrijk vond en de andere onbelangrijk. Zo vindt de eerste generatie de redenen 'dit vervoermiddel is goedkoop' en 'de bus/tram is goed voor het milieu' significant belangrijker dan de tweede generatie. Uit de scores blijkt dat de tweede generatie deze redenen niet belangrijk te vinden.

Mannen van de eerste generatie vinden de redenen 'dit vervoermiddel is goedkoop', 'de bus/tram is goed voor het milieu' en 'dit vervoermiddel is comfortabel' significant belangrijker om voor de bus/tram te kiezen dan de tweede generatie mannen, die deze redenen onbelangrijk vinden.

De eerste generatie vrouwen vinden de reden 'de bus/tram is goed voor het milieu' significant belangrijker in de afweging dan de tweede generatie. De tweede generatie vindt dit onbelangrijk.

Redenen autogebruik

De inwoners kiezen voor de auto om de redenen 'met de auto kan ik veel bagage meenemen' en 'dit vervoermiddel is comfortabel'. Alleen de eerste generatie vindt de reden 'met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer' de belangrijkste reden om voor de auto te kiezen.

Naar etniciteit wordt er op de reden 'dit vervoermiddel heeft status (uitstraling)' significant lager gescoord door autochtonen dan door Turken en Marokkanen. Waar autochtonen de status onbelangrijk vinden, vinden Turken dit wel belangrijk en reageren Marokkanen neutraal. Mannen scoren significant anders op de reden 'mijn gezondheid laat het niet toe om op een andere manier te reizen' dan vrouwen. Daarbij vinden mannen deze reden onbelangrijk, terwijl vrouwen deze reden een beetje belangrijk vinden om met de auto te gaan.

Stellingen

Op de stellingen is er eenduidig gescoord door de inwoners. Uit de scores blijkt dat de fiets niet een vervoermiddel is met minder aanzien. Dit wordt bevestigd door de nadere analyses. Geen enkele groep vindt dat de fiets minder aanzien heeft dan andere vervoermiddelen.

Op enkele stellingen is er hoog gescoord. Zo is een grote meerderheid het eens met de stellingen 'fietsen worden vaak gestolen of vernield' en 'fietsen is leuk'. De drie stellingen waarmee bijna niemand het mee eens was waren 'mensen die met de bus/tram gaan zijn succesvoller dan mensen die fietsen', 'de fiets is geen gepast vervoermiddel voor vrouwen /meisjes' en 'op de fiets voel ik me ongemakkelijk, omdat ik het idee heb dat iedereen naar me kijkt'.

Op verschillende stellingen is er significant anders gescoord, maar doorgaans waren de verschillende groepen het wel met elkaar eens over een stelling. Daarom worden hieronder alleen de stellingen behandeld waarop er significant anders gescoord is en waarbij de groepen duidelijk anders over de stelling dachten.

Turken, Marokkanen en Surinamers zijn het significant vaker eens met de stelling 'ik fiets niet omdat ik met de bus of tram overal in Den Haag kan komen' dan autochtonen. Omdat bij dit significante verschil de scores meer verschillen tussen autochtonen en allochtonen, lijkt deze factor belangrijker te zijn voor allochtonen om niet te gaan fietsen dan voor autochtonen.

Met de stelling 'ik ga graag met de bus of tram omdat ik daar vaak vrienden en kennissen ontmoet dan op de fiets' zijn Turken, Marokkanen en Surinamers het significant vaker eens dan autochtonen. Ook deze scores verschillen behoorlijk in omvang. Daarmee is deze stelling voor allochtonen een belangrijke reden om per bus/tram te gaan dan met de fiets.

Met de stelling 'fietsen doe ik alleen als ik niet op een andere manier kan reizen' zijn Turken, Marokkanen, Surinamers en overig allochtonen het vaker eens dan autochtonen. Van de Marokkanen is bijna de helft het ermee eens, dit is significant ten opzichte van autochtonen waarvan een vijfde het hiermee eens is.



Op de stelling 'op de fiets voel ik me niet prettig omdat ik niet zo goed kan fietsen' wordt door Turken, Marokkanen, Surinamers ook significant vaker aangegeven het hiermee eens te zijn dan autochtonen. Vooral onder Marokkanen en Surinamers geeft nog een behoorlijk aandeel aan het hiermee eens te zijn, maar over het algemeen geeft de meerderheid van alle groepen aan het niet met de stelling eens te zijn.

De eerste generatie vrouwen geeft aan het significant vaker eens te zijn met de stelling 'op de fiets voel ik me niet prettig omdat ik niet zo goed kan fietsen' dan de tweede generatie vrouwen. Dit significante verschil is groter en kan erop wijzen dat de eerste generatie vrouwen niet fietsen vanwege de beperkte fietsvaardigheid.



8. Onderzoeksresultaten vergeleken

Nu de resultaten van het onderzoek bekend zijn, is het de vraag op welke factoren de resultaten aangrijpen op het theoretische stuk en in hoeverre ze aansluiten bij de uitslagen van voorgaande onderzoeken.

Als eerste wordt in paragraaf 8.1 ingegaan op de verschillen en overeenkomsten van de onderzoeksresultaten met de voorgaande onderzoeken naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen. Daarbij wordt per vervoerwijze eerst stilgestaan bij de resultaten van het kwantitatieve onderzoek van het SCP en de kwalitatieve onderzoeken, voordat de onderzoeksresultaten worden behandeld. Op deze manier zijn verschillen en overeenkomsten duidelijk zichtbaar.

Vervolgens wordt in paragraaf 8.2 de onderzoeksresultaten naast het theoretische stuk gelegd, om zo de relatie te zien tussen de antwoorden en de elementen die meespelen bij de keuze voor een vervoerwijze. Deze confrontatie biedt op die manier inzicht op welke elementen er vooral gefocust dient te worden om het fietsgebruik onder allochtonen te stimuleren. De maatregelen die hieruit voortvloeien worden behandeld in hoofdstuk 10.

8.1 Onderzoeksresultaten versus bestaande onderzoeken

8.1.1 Fiets

Net als in het onderzoek van het SCP blijkt uit de trend van de resultaten uit het voorliggende onderzoek dat allochtonen minder vaak onderweg zijn met de fiets dan autochtonen. Dit verschil is alleen met Turken en Marokkanen significant. Bovendien blijkt uit de resultaten dat autochtonen ook vaker kunnen fietsen en vaker een fiets bezitten dan allochtonen. Daarbij is alleen het fietsbezit onder autochtonen significant hoger dan onder Turken, Marokkanen en Surinamers.

Geslacht

Het SCP heeft de verschillende etniciteiten nader geanalyseerd naar geslacht en komt daarbij tot de conclusie dat bij zowel Turken als Marokkanen het fietsaandeel onder vrouwen hoger is dan onder mannen. Surinaamse en Antilliaanse vrouwen maken ongeveer even vaak gebruik van de fiets als Surinaamse en Antilliaanse mannen.

Vanwege te weinig data konden in dit onderzoek de etniciteiten niet opgesplitst worden naar geslacht. Wel is er over de gehele data gekeken naar verschillen in het fietsgebruik tussen mannen en vrouwen. Hieruit blijkt dat mannen significant vaker kunnen fietsen dan vrouwen (van de vrouwen beschikt overigens wel de meerderheid over de fietsvaardigheid). Daarnaast bezitten mannen vaker een fiets en gaan zij ook vaker fietsen dan vrouwen, maar deze verschillen zijn niet significant. Er kan dus niet gesteld worden dat er naar geslacht verschillen zijn in het fietsgebruik of bezit.

Generatie

Uit het SCP blijkt dat alleen de tweede generatie Surinamers en Antillianen vaker gebruik maken van de fiets dan de eerste generatie. Bij Turken en Marokkanen is het fietsgebruik onder de tweede generatie juist lager dan onder de eerste.



Ook hier geldt dat de onderzoeksresultaten van Den Haag te weinig data bevat om de etniciteiten uit te splitsen naar generatie. Wel is er voor alle allochtonen een uitsplitsing gemaakt naar eerste en tweede generatie. Hieruit blijkt dat er geen significante verschillen zijn tussen beide generaties in zowel de fietsvaardigheid, het bezit van een fiets als het fietsgebruik. Wel laat het iets hogere fietsgebruik en fietsvaardigheid van de tweede generatie een mogelijke trend zien dat de tweede generatie vaker fietst dan de eerste generatie. Dit staat haaks op de constatering van het SCP die concludeert dat de eerste generatie vaker fietst dan de tweede generatie.

Uit nadere analyse van de onderzoeksresultaten blijkt dat vrouwen van de tweede generatie significant vaker fietsen dan de eerste. Onder mannen is er geen significant verschil naar generatie. Dit sluit aan bij de nadere analyse van de data door het Fietsberaad dat concludeert dat het fietsgebruik onder vrouwen van boven de vijftig jaar bijna nul is. Vooral deze vrouwen boven de vijftig zullen deel uitmaken van de eerste generatie.

Verklaringen fietsgebruik

SCP en Fietsberaad

Het SCP en het Fietsberaad komen tot de conclusie dat allochtonen minder vaak onderweg zijn met de fiets. Uit controle naar sociaal-economische, sociaal-demografische, sociaal-culturele en ruimtelijke factoren blijkt dat verschillen in fietsgebruik tussen allochtonen en autochtonen maar in zeer beperkte mate door deze vier factoren te verklaren zijn. Verbetering van de leefsituatie van allochtonen leidt naar verwachting dus nauwelijks tot meer fietsgebruik.

Het Fietsberaad geeft wel aan dat het fietsgebruik te beïnvloeden is. Zo blijken allochtonen net als autochtonen gevoelig te zijn voor de kwaliteit van de infrastructuur, de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van andere vervoermiddelen en het fietsgebruik door de omgeving. Zo stelt het Fietsberaad dat allochtonen die in steden wonen waar vaker gefietst wordt, zelf ook vaker fietsen. Het Fietsberaad concludeert daaruit dat allochtonen eerder geneigd zijn om te gaan fietsen als hun omgeving dat ook doet.

Kwalitatieve onderzoeken

Aanvullende kwalitatieve onderzoeken van het KIM, Verbeek en Bureau Veldkamp hebben nader geïnventariseerd welke sociaal-culturele achtergrondkenmerken van invloed kunnen zijn op het fietsgebruik onder allochtonen. Hieruit komt naar voren dat het imago van de fiets van huis uit negatief is (poor mans vehicle), het niet voor iedereen even vanzelfsprekend is dat zowel mannen als vrouwen fietsen en dat fietsen als onveilig wordt ervaren. De onveiligheid speelt vooral onder vrouwen, die soms over beperkte fietsvaardigheid beschikken en niet altijd met vertrouwen op de fiets zitten.

De kwalitatieve onderzoeken geven bovendien aan dat allochtonen het weer in Nederland niet ideaal vinden om te fietsen en dat fietsen in grote steden vaak gestolen of vernield worden. Wel wordt de fiets gezien als snel, gemakkelijk, gezond, goedkoop en flexibel.

Onderzoeksresultaten

Uit de onderzoeksresultaten van de twee Haagse wijken komt een aantal overeenkomsten en verschillen met bestaande onderzoeken naar voren. Zo blijkt voor allochtonen uit de Haagse wijken die wel beschikken over de fietsvaardigheid maar nauwelijks fietsen, het gevoel van onveiligheid op de fiets in het verkeer één van de twee belangrijkste redenen te zijn om niet te

gaan fietsen. De andere reden die belangrijk is om van fietsen af te zien is de reden dat het vaak slecht weer is (regen/wind/kou).

Ook analyses naar generatie en geslacht laten zien dat dit de belangrijkste redenen zijn om van de fiets af te zien, alleen de reden 'de afstanden die ik moet afleggen zijn te ver om te fietsen' worden ook door de tweede generatie als belangrijk genoemd om niet te gaan fietsen. Hiermee bevestigt dit onderzoek in de Haagse wijken dus de conclusie van de kwalitatieve onderzoeken.

Imago/status

Naast deze overeenkomst zijn er ook duidelijke verschillen. Zo blijkt de status van de fiets voor Turk, Surinamer of Marokkaan geen reden te zijn om niet met de fiets te gaan. Ook uit de stellingen die voorgelegd zijn, bleek dat een grote meerderheid vindt dat succesvolle mensen prima met de fiets kunnen reizen en dat mensen die met de auto of bus/tram reizen niet succesvoller zijn of een betere carrière hebben dan mensen die fietsen. De veronderstelling van de kwalitatieve onderzoeken dat allochtonen niet fietsen vanwege het mindere aanzien van de fiets, komt in dit onderzoek niet terug.

Vrouwen

Ook de veronderstelling dat het niet altijd vanzelfsprekend zou zijn dat vrouwen fietsen, blijkt niet overeen te komen met de onderzoeksresultaten uit de Haagse wijken. Een grote meerderheid van alle respondenten is het namelijk oneens met de stelling 'fietsen is geen gepast vervoermiddel voor vrouwen/meisjes'. Ook naar generatie en geslacht geeft een ruime meerderheid aan het met deze stelling oneens te zijn. De fiets is dus voor allochtonen even goed een vervoermiddel voor vrouwen als dat het voor mannen is.

Overige redenen niet fietsgebruik

Op enkele redenen waren er in de stellingen wel duidelijke verschillen in scores tussen allochtonen en autochtonen. Zo gaf bijna de helft van de Turken, Marokkanen en Surinamers aan het eens te zijn met de stelling 'ik fiets niet omdat ik met de bus/tram overal in Den Haag kan komen', terwijl één op de tien autochtonen het hiermee eens was. Op de stelling 'ik ga graag met de bus/tram omdat ik daar vaak vrienden of kennissen ontmoet dan op de fiets' was bijna de helft van de Surinamers het eens en 40% van de Turken en Marokkanen, tegenover 4% van de autochtonen. De stelling 'fietsen doe ik alleen als ik niet op andere manier kan reizen' wordt door wederom bijna de helft van de Marokkanen bevestigend beantwoord.

Bij deze drie stellingen hebben de allochtonen significant anders gescoord ten opzichte van autochtonen. Hiermee lijken deze stellingen, die meer ingaan op gemak van de bus/tram en sociale contacten, een reden te kunnen zijn om niet te gaan fietsen, zie ook paragraaf 8.1.2.

Echter moet wel opgemerkt worden dat het reizen voor het motief school/opleiding onder allochtonen hoger is dan onder autochtonen. De scores op deze stellingen kunnen dus wellicht verband houden met het bezit van een OV-studentenjaarkaart waardoor allochtonen nog eerder geneigd zijn om zich per bus/tram te verplaatsen binnen de stad dan autochtonen. Dit vermoeden wordt versterkt door het feit dat de tweede generatie allochtonen over het algemeen hoger scoort op deze drie stellingen dan de eerste generatie, al was dit verschil niet significant.

Reden fietsgebruik

De onderzoeksresultaten die ingaan op de redenen om wel met de fiets te gaan sluiten naadloos aan op de kwalitatieve onderzoeken. Zo zijn ook in de Haagse wijken de twee belangrijkste

redenen voor alle etniciteiten om te gaan fietsen 'fietsen is gezond' en 'fietsen is snel (weinig oponthoud)'. Analyse naar generatie en geslacht laat daarbij geen verschillen zien.

8.1.2 Openbaar vervoer

Het SCP geeft aan dat allochtonen vaker met het OV gaan of zich te voet te verplaatsen. Daarbij moet wel opgemerkt worden dat het SCP geen onderscheid heeft gemaakt in OV naar trein, bus, tram of metro. Dit onderzoek heeft zich gericht op het lokale OV, ofwel de bus en tram. Daaruit blijkt dat in de Haagse wijken allochtonen significant vaker gebruik maken van de bus/tram dan autochtonen.

Tevens bezitten Turken significant vaker over een abonnement voor de bus/tram dan autochtonen. Daarbij moet wel opgemerkt worden dat van de Turken een meerderheid aangeeft zich voor het motief school/opleiding te verplaatsen. Ook Marokkanen en de groep overig allochtonen maken vaker studiegerelateerde verplaatsingen dan autochtonen. Dat allochtonen dus vaker gebruik maken van de bus/tram kan dus wellicht te verklaren zijn door het bezit van een OV-studentenjaarkaart.

De constatering van het SCP dat allochtonen significant vaker te voet verplaatsen komt niet overeen met de onderzoeksresultaten van het voorliggende onderzoek. Zo gaan allochtonen niet significant vaker te voet dan autochtonen. En ook naar geslacht of generatie treden er geen significante verschillen op.

Geslacht en generatie

De conclusie van het SCP is dat van elke etniciteit meer vrouwen van het OV gebruik maken dan mannen. En ook de tweede generatie maakt ten opzichte van de eerste generatie vaker gebruik van het OV.

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat een meerderheid van beide generaties aangeeft vaak van de bus/tram gebruik te maken, maar dat deze verschillen niet significant zijn. Ook naar geslacht treden er geen significante verschillen op in het gebruik van het lokale OV.

Wel bezit de tweede generatie significant vaker een abonnement voor de bus/tram dan de eerste generatie wat dus wederom waarschijnlijk te herleiden is tot het feit dat de tweede generatie vaker nog een opleiding volgt. Naar geslacht is er geen significant verschil in abonnementbezit.

De analyse geslacht naar generatie laat wederom zien dat zowel de tweede generatie mannen als vrouwen vaker een abonnement voor de bus/tram bezitten dan de eerste generatie, alleen onder mannen is dit verschil significant. En ook maken beide seksen vaker van de bus/tram gebruik dan de eerste generatie, hier treden alleen geen significante verschillen op.

Verklaringen OV-gebruik

SCP en Fietsberaad

Het SCP concludeert dat allochtonen ook na controle van de vier verklaringsfactoren significant vaker gebruik maken van het OV dan autochtonen, al worden de verschillen wel kleiner. De oorzaken van de verschillen zijn volgens het SCP vooral het hogere aandeel schoolgaanden en studerenden onder allochtonen (reizen vaker met het OV) en dat allochtonen vaker in één van de

vier grote steden wonen (waar het OV-gebruik hoger is). Turken zijn de uitzondering. Zij zijn ongeveer even vaak onderweg met het OV als autochtonen.

Na controle blijken vooral vrouwen veel gebruik te maken van het OV. De kans dat allochtone mannen met het OV gaan, verschilt namelijk niet significant van autochtone mannen. Het hoge OV-gebruik onder vrouwen lijkt volgens het SCP vooral een alternatief te zijn voor de fiets.

Kwalitatieve onderzoeken

In de kwalitatieve vervolgonderzoeken komt terug dat het OV vooral gebruikt wordt omdat veel allochtonen niet kunnen of willen fietsen en dan met name vrouwen. Zij hebben overdag geen beschikking over een auto en fietsen liever niet, omdat ze fietsen gevaarlijk vinden.

Doordat Turkse en Marokkaanse vrouwen fietsen gevaarlijk vinden, hebben ze meer moeite om hun kinderen op de fiets naar school te laten gaan. Het gevolg is dat ook allochtone kinderen vaker per OV naar school gaan. Wanneer de kinderen gaan studeren en een OV-studentenjaarkaart krijgen, is fietsen nog minder populair. Daarbij heeft het samen reizen met het OV een versterkend effect onder scholieren. Zo wordt het OV een ontmoetingsplek en wil niemand in zijn eentje op de fiets reizen. Waarschijnlijk is hiermee ook een verklaring gevonden waarom de tweede generatie vaker gebruik maakt van het OV dan de eerste.

Belangrijke nadelen van het OV worden ook genoemd: het wachten, afhankelijk zijn van de vertrektijden, overstappen, lastige medepassagiers, geluidsoverlast en de hygiëne. De hoge parkeerkosten en het zoeken naar een parkeerplek worden regelmatig genoemd als reden om voor het OV te kiezen.

Onderzoeksresultaten

Uit de onderzoeksresultaten van de Haagse wijken blijkt dat er redelijk neutraal wordt gescoord op de redenen om de bus/tram te gebruiken. De belangrijkste redenen om met de bus/tram te reizen zijn: 'met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer' en 'dit vervoermiddel is snel (weinig oponthoud)'. Vooral de reden dat de bus/tram veilig is in het verkeer sluit aan bij de conclusie van de kwalitatieve onderzoeken die constateren dat men niet fietst vanwege het gevoel van onveiligheid.

Naar etniciteit zijn er de nodige verschillen te zien in de redenen om met de bus/tram te reizen. Zo is voor autochtonen de reden 'dit vervoermiddel is snel (weinig oponthoud)' de belangrijkste reden om voor de bus/tram te kiezen, terwijl voor Marokkanen en Surinamers de reden 'reizen met dit vervoermiddel is leuk' de belangrijkste reden is. Voor Turken is de reden 'met dit vervoermiddel voel ik me veilig in het verkeer' het belangrijkste en de groep overig allochtonen scoren het hoogste op de reden 'dit vervoermiddel is comfortabel'.

Naar etniciteit kon er niet getoetst worden op significante verschillen tussen autochtonen en allochtonen. Tussen allochtonen onderling treden er geen grote verschillen op in de scores die ook nog eens significant zijn. Ook naar geslacht zijn er geen significante verschillen. Naar generatie waren er wel enkele verschillen naast significant ook voor de eerste generatie wel belangrijk en voor de tweede generatie onbelangrijk om voor de bus/tram te kiezen. Het gaat dan om de stellingen 'dit vervoermiddel is goedkoop' en 'de bus/tram is goed voor het milieu'.

Beide generaties hebben ook een andere belangrijkste reden om voor de bus/tram te kiezen. Zo vindt de eerste generatie 'de bus/tram is goed voor het milieu' en de tweede generatie 'reizen met dit vervoermiddel is leuk' het belangrijkste.

Het genoemde nadeel van het afhankelijk zijn van vertrektijden bij de bus/tram, dat uit de kwalitatieve onderzoeken, komt in het voorliggende onderzoek terug in de redenen om voor de fiets te kiezen. Zo blijkt de reden 'met de fiets ben ik niet afhankelijk van vertrektijden' een belangrijke reden te zijn om voor de fiets te kiezen. Zo is dit voor vrouwen na de reden 'fietsen is gezond' de belangrijkste reden om per fiets te gaan.

De veronderstelling van de kwalitatieve onderzoeken dat de bus/tram voor scholieren een ontmoetingsplek is, waardoor niemand meer met de fiets wil gaan, sluit aan op de onderzoeksresultaten. Zo is er geconstateerd dat allochtonen significant vaker aangaven het eens te zijn met de stelling 'ik ga graag met de bus/tram omdat ik daar vaak vrienden en kennissen ontmoet dan op de fiets', reeds besproken in paragraaf 8.2.1.

Het is dus goed mogelijk dat het gebruik van de bus/tram onder allochtonen in de twee Haagse wijken hoger is omdat allochtonen vaker naar school gaan of een opleiding volgen. Ook de belangrijkste redenen om voor de bus/tram te kiezen en de stellingen waarop significant anders gescoord is, sluiten nauw aan bij de al bestaande onderzoeken. Daarmee lijken vooral de veiligheid, gemak en sociale contacten belangrijk te zijn in plaats van het imago om voor de bus/tram te kiezen en niet voor de fiets.

8.1.3 Auto

Het autogebruik in de Haagse wijken komt nauw overeen met de onderzoeksresultaten van het SCP. Zo maken vooral autochtonen en Nederlanders van Turkse afkomst vaak gebruik van de auto. Daarbij zijn wel de verschillen in Den Haag tussen de groepen minder groot dan in het onderzoek van het SCP. Waar in het SCP autochtonen significant vaker een rijbewijs en auto bezitten dan allochtonen, is in dit onderzoek alleen een significant verschil tussen autochtonen en Surinamers.

Geslacht

Uit de onderzoeksresultaten van het voorliggende onderzoek blijkt dat mannen significant vaker een rijbewijs bezitten dan vrouwen. Ze geven bovendien ook vaker aan een auto te bezitten en vaker gebruik te maken van de auto, ook al zijn deze twee verschillen niet significant.

Ook het SCP komt tot de conclusie dat van elke etniciteit mannen vaker een rijbewijs bezitten en gebruiken dan vrouwen. Daarbij maakt het SCP dus wel onderscheid naar man en vrouw per etniciteit, wat niet mogelijk was in het onderzoek in Den Haag. Maar de trend is wel identiek.

Generatie

Naar generatie is het verschil in autogebruik per etniciteit volgens het SCP beperkt, er zijn namelijk geen significante verschillen. Ook uit de onderzoeksresultaten van de case in Den Haag naar eerste en tweede generatie blijken geen significante verschillen op te treden in het bezit van een rijbewijs, dan wel het bezit van een auto of het gebruik van de auto.



Verklaringen autogebruik

SCP en Fietsberaad

Als wordt gecorrigeerd naar de vier verklaringsfactoren dan blijken alleen Antillianen nog significant minder vaak gebruik te maken van de auto dan autochtonen. Turken maken na correctie juist significant vaker gebruik van de auto dan autochtonen. De belangrijkste verklarende factoren voor de verschillen zijn het lage aandeel werkenden onder allochtonen (werkenden maken vaker gebruik van de auto), het hoge aandeel van de allochtonen dat in dichtbebouwd gebied leeft (autogebruik in dichtstedelijk gebied is lager dan elders) en het hoge aandeel dat in de vier grote steden woont.

De verschillen in het auto- en rijbewijsbezit blijven na controle wel bestaan. Zo bezitten autochtonen in alle gevallen significant vaker over een auto en rijbewijs. Alleen Turken vormen een uitzondering. Zo hebben Turkse mannen juist een grotere kans een rijbewijs te bezitten dan autochtone mannen. Onder Turkse vrouwen ligt het rijbewijsbezit op hetzelfde niveau als onder autochtone vrouwen.

Kwalitatieve onderzoeken

Als mogelijke verklaring voor het veelvuldige autogebruik onder Turken noemen kwalitatieve onderzoeken de hoge status die aan auto's worden toegekend. Binnen de allochtone gemeenschap is het belangrijk om te laten zien dat je iets hebt bereikt en dat het goed met je gaat. Het rijden in een auto heeft in hun beleving dan meer uitstraling dan het rijden op een fiets.

Naast status geven de kwalitatieve onderzoeken aan dat allochtonen het gevoel van flexibiliteit, onafhankelijkheid, het snel kunnen verplaatsen over grote afstanden en het vervoeren van spullen als grote voordelen van de auto zien. Ook is de auto voor velen gemakkelijk en comfortabel (minder invloed van weersomstandigheden). De belangrijkste nadelen van de auto volgens allochtonen zijn de kosten, parkeerproblemen en files. Daarnaast zien veel allochtonen het als een sociale verplichting om familie en vrienden mee te nemen als ze een auto hebben.

Onderzoeksresultaten

Aan de Haagse inwoners die zich met de auto verplaatsen is gevraagd wat belangrijke redenen zijn om met de auto te gaan. De twee belangrijkste redenen zijn 'met de auto kan ik veel bagage meenemen' en 'dit vervoermiddel is comfortabel'. Deze twee redenen sluiten daarmee aan op de conclusies van de kwalitatieve onderzoeken.

De onbelangrijkste reden om voor de auto te kiezen is de reden 'mijn gezondheid laat het niet toe om op een andere manier te reizen'. Alleen naar geslacht blijkt er een significant verschil op te treden tussen mannen en vrouwen. Zo vinden vrouwen deze reden een beetje belangrijk om met de auto te gaan, terwijl mannen de reden onbelangrijk vinden.

Imago

Een andere onbelangrijke reden om met de auto te gaan is de reden 'dit vervoermiddel heeft status (uitstraling)'. Echter blijkt uit de nadere analyse naar etniciteit dat er op deze reden wel significant anders gescoord wordt door Turken en Marokkanen dan door autochtonen. Waar autochtonen deze reden onbelangrijk vinden, geven Turken aan deze reden wel belangrijk te vinden om met de auto te gaan en antwoorden Marokkanen neutraal.

Wel geven Turken aan dat andere redenen belangrijker zijn om met de auto te gaan dan de status van de auto. Zo neemt de score van de Turken op de status van de auto de tiende plek in van de dertien voorgelegde redenen.

Uit analyse naar geslacht blijkt ook dat zowel mannen als vrouwen de status van de auto geen belangrijke reden vinden om voor de auto te kiezen. En naar generatie bleek er neutraal gescoord te zijn op deze stelling.

Zoals reeds besproken in paragraaf 8.1.1 zijn de inwoners het in meerderheid oneens met de stelling dat mensen die met de auto reizen een betere carrière hebben dan mensen die per fiets reizen. Ondanks dat er naar etniciteit significante verschillen optreden tussen autochtonen en Turken, Marokkanen en de groep overig allochtonen, is de meerderheid van elke groep het oneens met de stelling.

Geconcludeerd wordt daarom dat mensen die met de auto reizen niet als succesvoller worden gezien dan mensen die per fiets gaan. De opvatting heerst onder een enkeling wel en is wellicht zelfs doorslaggevend om voor de auto te kiezen, maar voor het grootste gedeelte van de inwoners geldt de reden zeker niet. Deze conclusie staat haaks op de conclusie van de kwalitatieve onderzoeken.

Meerijden

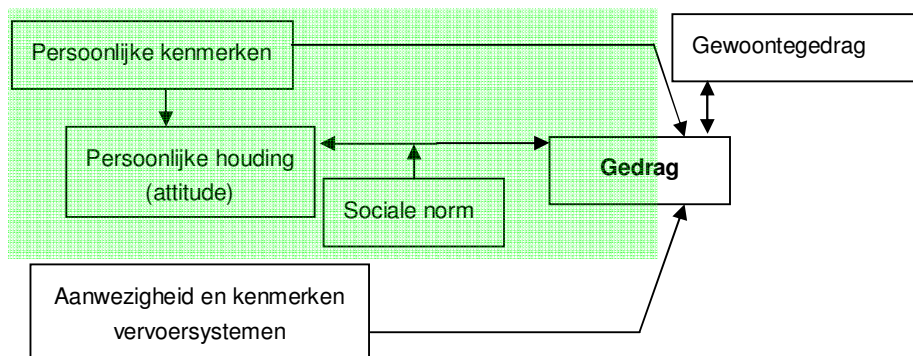
Een ander punt dat onder allochtonen volgens de kwalitatieve onderzoeken veelvuldig gebeurt, is het meerijden met iemand. Uit de mobiliteitscijfers van Den Haag bleek al dat men in het gebied waar Transvaalkwartier onder valt men gemiddeld met meer personen in een auto zit dan in andere delen van Den Haag. Ook uit de onderzoeksresultaten blijkt dat allochtonen vaker aangeven met iemand mee te kunnen rijden dan autochtonen. Alleen het verschil tussen autochtonen en Turken is daarbij significant. Analyses naar generatie of geslacht brengen geen significante verschillen aan het licht.

De conclusie van de kwalitatieve onderzoeken dat allochtonen het als een sociale verplichting zien om familie en vrienden mee te nemen als ze een auto hebben, kan zeker een rol spelen.

8.2 Onderzoeksresultaten versus theorie

Dit onderzoek heeft zich vooral gericht op de relatie van de elementen 'persoonlijke kenmerken', 'persoonlijke houding' en 'sociale norm' in relatie tot het mobiliteitsgedrag binnen de stad Den Haag, zie het groene kader in figuur 8.1. Per element wordt in deze paragraaf stilgestaan bij de onderzoeksresultaten over de fiets van de Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk.





Figuur 8.1 Schematische weergave van de gedragskeuzetheorie, het groene blok geeft aan waarop het onderzoek zich richt

8.2.1 Persoonlijke kenmerken

Zoals besproken in hoofdstuk 2 bevat 'persoonlijke kenmerken' de uitgangspunten van een individu. Het gaat dan zowel om aangeboren als socio-economische factoren, die geoperationaliseerd zijn tot concrete factoren, zoals geslacht, afkomst, generatie en inkomen.

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat persoonlijke kenmerken bij de vervoerwijzekeuze een rol spelen bij de inwoners van Transvaalkwartier en de Schilderswijk. Echter is het zeer moeilijk na te gaan of bepaalde persoonlijke kenmerken de oorzaak zijn van verschillen in mobiliteitsgedrag. Uit het onderzoek van het SCP bleek al dat alleen persoonlijke kenmerken niet voldoende zijn om de verschillen in mobiliteitsgedrag tussen allochtonen en autochtonen te verklaren.

Dit komt ook terug in de onderzoeksresultaten van dit voorliggende onderzoek. Zo blijkt dat autochtonen vaker kunnen fietsen, vaker een fiets bezitten en ook vaker gebruik maken van de fiets dan allochtonen en dat alle allochtonen significant vaker gebruik maken van de bus/tram dan autochtonen. Een aantal van deze verschillen is significant, maar in hoeverre deze verschillen enkel kunnen worden toegeschreven aan het allochtoon-zijn is de vraag.

Zo wordt bij de analyse steeds opgemerkt dat het hogere OV-gebruik wellicht te herleiden is door het feit dat Turken, Marokkanen en de groep overig allochtonen vaker verplaatsen voor het motief school/opleiding en dus waarschijnlijk vaker een OV-studentenjaarkaart bezitten. Dus niet het kenmerk allochtoon-zijn hoeft de oorzaak te zijn dat men zich meer per bus/tram verplaatst en minder met de fiets.

Deze veronderstelling sluit aan bij de verklaring van het mobiliteitsgedrag van allochtonen door het SCP. Zij concluderen dat de verschillen in OV-gebruik deels komen omdat onder allochtonen het aandeel schoolgaanden en studerenden hoger is (reizen vaker met het OV).

Geslacht en generatie

Persoonlijke kenmerken als geslacht en generatie blijken uit de onderzoeksresultaten zelden te leiden tot significante verschillen. De trend is wel dat de tweede generatie vaker kan fietsen en ook meer fietst dan de eerste generatie. Deze trend is vooral van toepassing op vrouwen.

8.2.2 Persoonlijke houding

Het allochtoon-zijn hoeft dus zeker niet de oorzaak te zijn voor verschillen in het mobiliteitsgedrag met autochtonen in de wijk. De persoonlijke houding van mensen kunnen namelijk ook hun weerslag hebben op het mobiliteitsgedrag.

De persoonlijke houding heeft betrekking op individuele wensen en voorkeuren. Door een individu wordt een bepaalde situatie ingeschat en worden factoren gewaardeerd. Zo kan het zijn dat een reiziger besluit om 's avonds niet meer te fietsen vanwege een gevoel van onveiligheid, terwijl een andere reiziger dat gevoel helemaal niet heeft en zodoende deze factor niet meeneemt bij zijn vervoerwijzekeuze. Factoren die meespelen bij de houding ten opzichte van het vervoersysteem zijn besproken in paragraaf 2.3. Enkele van deze factoren zijn veiligheid, externe factoren als het weer en de beleving van een vervoersysteem (onder andere het gevoel van vrijheid).

Imago

De kwalitatieve onderzoeken wijzen erop dat het imago van de fiets als poor mans vehicle zijn weerslag kan hebben op het lage fietsgebruik onder allochtonen. Dit komt echter niet terug in de onderzoeksresultaten van de beide Haagse wijken.

Een grote meerderheid vindt dat succesvolle mensen prima kunnen fietsen en ook de veronderstelling dat mensen die per auto of met de bus/tram reizen succesvoller zijn of een betere carrière hebben dan iemand die zich op de fiets verplaatst, leeft niet onder de inwoners. Analyses naar persoonlijke kenmerken als generatie, geslacht en etniciteit laat hierin geen verschillen zien.

Gevoel van onveiligheid en slecht weer

Het gevoel van onveiligheid op de fiets in het verkeer is naast de reden 'het is vaak slecht weer (regen/wind/kou)' voor de inwoners een belangrijke reden om niet te gaan fietsen.

Het onveilige gevoel van de fiets in het verkeer kan worden ingegeven door beperkte fietsvaardigheid of het vertrouwen waarmee men op de fiets zit. Het gevoel van onveiligheid op de fiets kan ook worden ingegeven door fietsinfrastructuur die niet voldoet aan de wensen van de inwoners. Beiden kunnen een belangrijke rol spelen in het gevoel van onveiligheid op de fiets. Welke reden doorslaggevend is, is niet te zeggen op basis van de onderzoeksresultaten.

Gezondheid en snelheid

Redenen die veel genoemd worden om te gaan fietsen zijn 'fietsen is gezond' en 'fietsen is snel (weinig oponthoud)'. Vooral de houding dat fietsen gezond is, is een aanknopingspunt om het fietsgebruik te stimuleren. Uit paragraaf 5.1 blijkt namelijk dat de gezondheid van de inwoners te wensen overlaat, zijn vaker ziek en leven korter dan bewoners uit andere wijken, door onder andere te weinig lichaamsbeweging.

8.2.3 Sociale norm

De eigen uitgangspunten en ervaringen zijn belangrijk, maar ook de houding van anderen speelt bij de uiteindelijke vervoerwijzekeuze een rol. De invloed van sociale normen op het keuzegedrag verschilt per individu. Factoren die bij de sociale norm een rol spelen zijn imago en status, gezondheid en milieu.



Imago

Zoals al onder de persoonlijke houding in paragraaf 8.2.2 is besproken, is het vermeende slechte imago van de fiets niet van toepassing onder allochtonen in de twee Haagse wijken.

Echter is het mogelijk dat inwoners toch afzien van de fiets omdat ze geen slechte indruk willen maken op anderen. Het imago heeft tenslotte te maken over hoe anderen over je denken. Om die reden is er dan ook gevraagd aan de inwoners wat ze vermoeden dat mensen in hun directe omgeving vinden van mensen die fietsen. De stelling luidde 'mijn vrienden en kennissen vinden fietsen geen gepast vervoermiddel'. Een meerderheid van de inwoners is het met deze stelling oneens. En ook analyses naar etniciteit, geslacht en generatie laten geen andere scores zien.

Hieruit kan de conclusie getrokken worden dat de inwoners zich niet van het fietsen weerhouden door het vermoeden dat hun omgeving fietsen als een minder gepast vervoermiddel zien.

Vrouwen/meisjes

Kwalitatieve onderzoeken geven ook aan dat het onder allochtonen niet altijd als vanzelfsprekend wordt gezien dat zowel mannen als vrouwen gebruik maken van de fiets. Het is dus mogelijk dat vrouwen zich niet op de fiets verplaatsen omdat hun omgeving dat niet gepast vindt.

Om na te gaan of deze houding inderdaad leeft, is in het onderzoek de stelling opgenomen 'fietsen is geen gepast vervoermiddel voor vrouwen/meisjes'. Met deze stelling bleek een meerderheid van de inwoners het oneens te zijn. Ook na uitsplitsing naar etniciteit, generatie en geslacht is verreweg de meerderheid het met deze stelling oneens. De conclusie is dan ook dat de fiets door de inwoners wordt gezien als een vervoermiddel voor zowel mannen als vrouwen.

Omgeving

Uit het onderzoek van het Fietsberaad blijkt dat allochtonen die in steden wonen waar vaker gefietst wordt, zelf ook vaker fietsen. Het Fietsberaad concludeert daaruit dat allochtonen eerder geneigd zijn om te gaan fietsen als hun omgeving dat ook doet.

Of de inwoners van de Haagse wijken ook meer gaan fietsen als andere in de wijk zouden gaan fietsen, is niet eenduidig te beantwoorden met de onderzoeksresultaten. Allochtonen geven wel significant vaker aan het eens te zijn met de stelling 'ik ga graag met de bus/tram omdat ik daar vaak vrienden of kennissen ontmoet dan op de fiets' dan autochtonen. Dit is bijna de helft van het aantal respondenten. Het is dus mogelijk dat voor sommige allochtonen de bus/tram mede de functie van ontmoetingsplek vervult, die bij de fiets ontbreekt. Dit wordt ook geconstateerd in het kwalitatieve onderzoek van Verbeek. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met dat de bus/tram als ontmoetingsplek wellicht vooral door schoolgaande en studerende allochtonen wordt meegenomen om voor de bus/tram te kiezen.

8.3.3 Aanwezigheid en kenmerken vervoerssystemen

De voorzieningen van het vervoerssysteem zijn van belang voor de vervoerwijzekeuze en beïnvloeden de keuzemogelijkheden van de reiziger. De kennis over het vervoerssysteem bij de reiziger is van belang bij de afweging die de reiziger maakt. Bij dit element gaat het dus voornamelijk om factoren die meetbaar en waarneembaar zijn. De factoren zijn onder andere toegankelijkheid, beschikbaarheid van stallingen en het type wegdek, zie ook paragraaf 2.3.



Ondanks dat dit onderzoek zich niet heeft geconcentreerd op dit element zijn er toch stellingen opgenomen om na te gaan wat de inwoners van de fietsvoorzieningen vinden.

Fietsvoorzieningen

Op de stelling 'in mijn wijk zijn onvoldoende fietsenstallingen' is eenduidig geantwoord. Zo vindt driekwart van de inwoners dat er te weinig fietsenstallingen in de wijken aanwezig zijn. Op de aanvullende stelling 'fietsen worden vaak gestolen of vernield' is bijna 90% van de inwoners het mee eens. Het kan goed zijn dat mensen niet gaan fietsen mede omdat er geen fietsenstallingen zijn waar men veilig de fiets kan stallen.

Ook het gevoel van verkeersonveiligheid kan wellicht te herleiden zijn tot fietsvoorzieningen die in de ogen van allochtonen tekortschieten. Aanvullende opmerkingen bij de enquête en observaties in beide wijken ondersteunen het beeld dat mensen niet durven fietsen vanwege het ontbreken, op sommige plaatsen, van een eigen plek van de fiets in het straatbeeld. Door de drukte tijdens vooral de spits kan dan het gevoel van onveiligheid op de fiets optreden.

Uitgebreid lokaal OV-netwerk

De stelling 'ik fiets niet omdat ik met de bus/tram overal in Den Haag kan komen' bleek door bijna de helft van de allochtonen met eens beantwoord te zijn. Dat is een significant verschil ten opzichte van autochtonen waarvan nog geen tien procent het met de stelling eens is.

Onder sommige allochtonen heerst dus deze opvatting wel en is voor enkele wellicht doorslaggevend om niet te fietsen. Daarbij moet wederom opgemerkt worden dat door de meer studiegerelateerde verplaatsingen allochtonen waarschijnlijk vaker een OV-studentenjaarkaart bezitten, waardoor de verleiding om met het OV te gaan groter kan zijn dan onder autochtonen.

8.3.4 Gewoontegedrag

Gewoontegedrag is gedrag dat regelmatig optreedt zonder dat er expliciete afwegingen gemaakt worden van de voor- en nadelen van verschillende opties.

Zo ontwikkelen opgroeiende kinderen in de wijk een gewoontegedrag om zich op een andere manier te verplaatsen dan per fiets. Dit wordt ingegeven door de ouders die fietsen onveilig vinden en daarom hun kinderen niet laten fietsen, maar ook door de omgeving die weinig fietst.

Dit gewoontegedrag is moeilijk te doorbreken en lijkt juist versterkt te worden. Door het krijgen van een OV-studentenjaarkaart (wanneer men na het achttiende levensjaar een school/opleiding volgt), het ontmoeten van vrienden en kennissen in de bus/tram en het uitgebreide bus/tram netwerk in Den Haag kan er toe leiden dat de fiets voor vele opgegroeide kinderen niet als vanzelfsprekend wordt ervaren. Daardoor wordt waarschijnlijk de fiets niet als een volwaardige optie gezien als men zich binnen de stad verplaatst.



9. Conclusies

De aanleiding voor dit onderzoek was de constatering dat het aandeel allochtonen in een gemeente het fietsgebruik negatief beïnvloedt. Daarnaast blijken allochtonen 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 beïnvloedt.

Dit onderzoek heeft zich daarom gericht op waarom allochtonen nu nog weinig fietsen en hoe dit gedrag in de toekomst beïnvloed kan worden ten gunste van fietsen in een grote stad. Met deze informatie kan dan gericht gewerkt worden om het fietsgebruik te verhogen. Om het huidige fietsgebruik te achterhalen is er een case opgezet in de Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk, waar 90% van de inwoners van allochtone afkomst is.

Het doel van dit onderzoek is:

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.

Om inzicht te krijgen in het afwegingsproces van de vervoerwijzekeuze van allochtonen zijn verschillende onderzoeksvragen opgesteld. Deze onderzoeksvragen worden in paragraaf 9.2 per vraag kort beantwoord. Als eerste wordt namelijk in paragraaf 9.1 stilgestaan bij de meest opvallende resultaten van het onderzoek. Daarbij worden de belangrijkste redenen genoemd om voor een vervoerwijze te kiezen. Tevens wordt in deze paragraaf stilgestaan bij de redenen waarom allochtonen de fiets nauwelijks gebruiken. Op basis van deze twee punten wordt duidelijk op welke factoren de gemeente Den Haag zich moet richten om het fietsgebruik onder allochtonen te stimuleren. Deze factoren worden in hoofdstuk 10 uitgewerkt in concrete aanbevelingen, zodat de gemeente Den Haag gericht aan de slag kan gaan.

9.1 Belangrijke constatering

Uit het onderzoek blijkt dat autochtonen uit de twee Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk vaker kunnen fietsen, vaker een fiets bezitten en ook vaker gebruik maken van de fiets dan hun allochtone mede-inwoners van de twee Haagse wijken. Daarbij zijn de verschillen in fietsbezit van autochtonen ten opzichte van Turken, Marokkanen en Surinamers significant, en ook het gebruik verschilt significant ten opzichte van Turken en Marokkanen.

Daar staat tegenover dat allochtonen significant vaker gebruik maken van de bus/tram. Hierbij moet wel worden opgemerkt 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 is te verklaren. Voor het autogebruik zijn er weinig verschillen. Alleen autochtonen en Turken maken significant vaker gebruik van de auto dan Surinamers.



9.1.1 Redenen vervoerwijze gebruik

Aan de inwoners is gevraagd welke redenen belangrijk zijn om een vervoermiddel te gebruiken waarmee ze zich verplaatsen. Zo wordt duidelijk welke redenen invloed hebben op hun vervoerwijzekeuze.

Redenen fietsgebruik

Degenen die kunnen fietsen en ook de fiets gebruiken, geven als belangrijkste redenen om te fietsen:

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

Plezier en milieu

Deze twee redenen blijken voor alle inwoners van de twee Haagse wijken het belangrijkste te zijn om de fiets te gebruiken. Naast deze vooral praktische redenen, speelt ook het plezier voor veel inwoners een rol om te fietsen. Een grote meerderheid van de inwoners gaf namelijk aan het eens te zijn met de stelling 'fietsen is leuk' en na gezondheid en snelheid van de fiets blijkt dit fietsplezier de derde reden te zijn om voor de fiets te kiezen.

De vierde belangrijkste reden om voor de fiets te kiezen is de reden 'fietsen is goed voor het milieu'. Met deze reden erbij blijkt de top vier van belangrijkste redenen om te fietsen nauw aan te sluiten op de motieven waarom de gemeente Den Haag het fietsgebruik wil bevorderen.

Fietsbeleid gemeente Den Haag

De gemeente Den Haag wil het fietsgebruik onder haar inwoners stimuleren vanwege de gunstige effecten op de bereikbaarheid, gezondheid, milieu, verkeersveiligheid en leefkwaliteit van de stad. Dit blijkt dus nauw overeen te komen met de voornaamste redenen waarom inwoners nu al gebruik maken van de fiets. Het beleid zet dus in op de punten die de inwoners van de wijken belangrijk vinden om te gaan fietsen. De gemeente raakt daarmee de juiste snaar om het fietsgebruik onder de inwoners te bevorderen.

Redenen alternatieve vervoerwijze

Om per bus/tram te gaan blijken de belangrijkste redenen te zijn:

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

De inwoners kiezen voor de auto om de volgende redenen:

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

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

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

Conclusie vervoerwijze gebruik

Redenen om dus voor een vervoerwijze te kiezen hebben vooral praktische gronden, zoals snelheid, bagageruimte en comfort. Daarnaast is het plezier, 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.

9.1.2 Redenen niet-fietsgebruik

Nu bekend is welke redenen de belangrijkste zijn om voor een bepaalde vervoerwijze te kiezen, wordt hier stilgestaan bij de redenen waarom van de fiets wordt afgezien. De twee belangrijkste redenen om niet te gaan fietsen zijn voor de inwoners:

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

Verkeersonveiligheid

De reden 'op de fiets voel ik me onveilig in het verkeer' kan twee oorzaken hebben. Zo kan 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, zowel allochtonen als autochtonen, van beide wijken 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 gefietst heeft en niet zeker te weten of ze nog wel goed kunnen fietsen.

Voorgaande kwalitatieve onderzoeken wijzen erop dat het inderdaad nog wel eens schort aan het vertrouwen waarmee allochtonen op de fiets zit. 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

Wel komt duidelijk uit het onderzoek naar voren dat de fietsvoorzieningen te wensen overlaten in de wijken. Zo zijn er onvoldoende fietsenstallingen en ontbreken er fietspaden en fietsstroken op doorgaande wegen. Hierdoor moet de fietser de infrastructuur delen met andere weggebruikers, zoals de autobestuurder en de bus-/tramchauffeur. Dit kan leiden tot een onveilig gevoel bij fietsers, waardoor verschillende inwoners besluiten om niet te fietsen. Als dit onveilige gevoel onder ouders speelt, zullen zij ook hun kinderen weerhouden van het fietsen.

Gewoontegedrag

Zoals vermeld gebruiken en bezitten autochtonen significant vaker een fiets dan allochtonen. Allochtonen gebruiken significant vaker de bus/tram om binnen de stad te reizen. Het gebruik van de bus/tram in plaats van de fiets lijkt dan ook een gewoonte te zijn voor allochtonen. Omdat gewoontegedrag ingesleten patronen zijn waarover niet elke keer weer nagedacht wordt, is het moeilijk om dit gedrag te doorbreken. Dit doorbreken vraagt namelijk om een lange adem. Gewoontegedrag kan daarom niet met een eenmalige actie van de ene op de andere dag doorbroken worden.

Het voorkomen van gewoontegedrag waarbij de fiets niet als optie wordt gezien, verdient daarom veruit de voorkeur. Met deze insteek wordt voorkomen dat later met veel moeite ongewenst gewoontegedrag moet worden doorbroken. Het stimuleren van het fietsgebruik onder kinderen is daarvoor het meest kansrijk. Zij hebben namelijk nog weinig ervaring met reizen binnen de stad



en zodoende nog het minste een gewoontegedrag ontwikkeld. Tevens zijn zij de generatie van de toekomst waarvoor geldt: jong geleerd, is oud gedaan.

Of allochtone kinderen in de Haagse wijken minder fietsen dan autochtone kinderen is niet uit dit onderzoek te herleiden. Dit onderzoek heeft zich namelijk niet gericht op kinderen.

Uit eerder uitgevoerde kwalitatieve onderzoeken blijkt dat ook allochtone kinderen minder fietsen dan autochtone kinderen en vaker te voet of per bus/tram reizen. Als reden wordt genoemd dat allochtone kinderen niet fietsen omdat hun ouders fietsen onveilig vinden. Doordat ouders weinig fietsen, kinderen zelf niet worden gestimuleerd om te fietsen en ook in de directe omgeving weinig wordt gefietst, wordt voor kinderen fietsen niet als vanzelfsprekend ervaren. Het gevolg is dat kinderen gewoontegedrag ontwikkelen, waarbij van jongs af aan op een andere manier verplaatst wordt dan op de fiets.

Andere redenen

Naast de belangrijkste redenen om niet voor de fiets te kiezen die voor alle inwoners gelden, zijn er op twee redenen aanzienlijke verschillen tussen autochtonen en allochtonen. Zo gaven Turken, Marokkanen en Surinamers aan de redenen gemak (met de bus/tram kan je overal in Den Haag komen) 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.

Met deze twee redenen was ongeveer de helft van de allochtonen het eens, tegenover nog geen tien procent van de autochtonen. 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 gewoontegedrag om met de bus/tram te verplaatsen versterken.

Samen reizen

Naast de bus/tram als ontmoetingsplek lijkt ook bij de auto het samen reizen onder allochtonen vaker voor te komen. Zo wijzen eerdere kwalitatieve onderzoeken naar het mobiliteitsgedrag van allochtonen erop dat allochtonen vaker met elkaar meerijden 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 de inwoners van de gebieden waar de twee Haagse wijken in vallen vaker met meerdere personen in één auto zitten.

Het is dus aannemelijk dat onder allochtonen het sociale aspect (samen reizen) een grotere rol speelt bij de vervoerwijzekeuze dan onder autochtonen. Of sowieso allochtonen zich in hun dagelijks handelen meer laten beïnvloeden door sociale factoren, is daarbij een vraag op zich. Dit kan dan ook een onderwerp voor verdere studie zijn.

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 twee Haagse 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 te zijn.

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

9.1.3 Resultaten versus theorie

Als deze hierboven genoemde constatering naast het theoretisch kader worden gelegd 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 factoren staat meer de sociale context centraal. Hierbij speelt de invloed van het samen reizen, en de omgeving (voorbeeldfunctie) een rol.

Maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren onder allochtonen in de twee Haagse wijken dienen zich daarom te focussen op deze drie elementen van het theoretisch kader. 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. Concrete maatregelen en aanbevelingen worden in hoofdstuk 10 uitgewerkt.

9.2 Onderzoeksvragen

Voor het onderzoek zijn zes onderzoeksvragen opgesteld. Deze worden hier kort en bondig beantwoord. Voor uitgebreidere en diepgaandere antwoorden wordt verwezen naar de hoofdstukken waarin deze vragen behandeld zijn.

1. Hoe komen reizigers tot hun vervoerwijzekeuze? (hoofdstuk 2)

Er zijn twee perspectieven die gehanteerd kunnen worden om de vervoerwijzekeuze in beeld te brengen. Dit zijn het economische en het psychologische perspectief. Daarbij gaat het economische perspectief uit van de alwetende, rationeel handelende reiziger. Terwijl het psychologische perspectief zich meer op attitudes, sociale norm en gewoontegedrag richt en daarbij rekening houdt met cognitieve dissonantie en cognitieve beperkingen van de reiziger.

Het gevolg is dat het economische perspectief zich vooral richt op het verklaren van gedrag op basis van resultaten en het psychologische perspectief zich focust op het verklaren van het gedrag door in te gaan op de oorzaken. Doordat zowel objectieve factoren als subjectieve factoren van groot belang zijn, vullen beide perspectieven elkaar aan bij het verklaren van de vervoerwijzekeuze.

2. Welke factoren spelen mee in het afwegingsproces bij de vervoerwijzekeuze? (hoofdstuk 2)

In het economische perspectief spelen 'persoonlijke kenmerken' en de 'aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem' een rol. Bij persoonlijke kenmerken gaat het zowel om aangeboren als socio-economische factoren. Bij de aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem gaat het om infrastructurele voorzieningen en de kennis van deze voorzieningen bij de reizigers, zoals de reiskosten en reistijd.

Bij het psychologische perspectief spelen deze twee elementen ook een rol, maar ligt vooral de focus op 'persoonlijke houding' en 'sociale norm'. Bij de persoonlijke houding gaat het om



individuele wensen en voorkeuren, zoals de beleving van verkeersveiligheid en vrijheid. Bij de sociale norm ligt de focus op de houding van anderen die een rol speelt in de vervoerwijzekeuze. Het gaat dan om het imago en status van het vervoermiddel, maar ook om gezondheid en milieu.

3. Wat is er bekend over het mobiliteitsgedrag van allochtonen? (hoofdstuk 3)

Allochtonen zijn minder vaak onderweg en leggen minder grote afstanden af. En als ze zich verplaatsen, maken ze over het algemeen minder vaak gebruik van de auto en de fiets. Ze doen vaker dan autochtonen hun verplaatsing te voet of met het OV.

Deze verschillen zijn deels verklaarbaar doordat de leefsituatie van een groot deel van de allochtonen een achterstandspositie inneemt ten opzichte van autochtonen. Op basis van sociale, economische en ruimtelijke factoren kan een gedeelte van de mobiliteitsverschillen verklaard worden, maar desondanks blijft ook dan het fietsgebruik achter bij dat van autochtonen.

Met aanvullende kwalitatieve onderzoeken is geïnterviewd welke sociaal-culturele factoren nog meer van invloed zijn op het fietsgebruik. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat het imago van de fiets van huis uit negatief is, het niet voor iedereen vanzelfsprekend is dat zowel mannen als vrouwen fietsen en dat fietsen als onveilig wordt ervaren. Bovendien is het weer in Nederland niet ideaal om te fietsen en fietsen in grote steden worden vaak gestolen of vernield. Wel wordt de fiets gezien als snel, gemakkelijk, goedkoop, gezond en flexibel.

4. Hoe zien de twee Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk eruit en wat is er al bekend over het mobiliteitsgedrag van de inwoners van deze twee wijken? (hoofdstuk 5)

Van Transvaalkwartier en de Schilderswijk heeft 90% van de inwoners zijn wortels liggen in een ander land dan Nederland. Vanwege sociale, fysieke en economische problemen zijn de wijken tot 'krachtwijken' uitgeroepen door het ministerie van VROM. Juist de leefsituatie draagt volgens het SCP deels bij aan de verschillen in het mobiliteitsgedrag tussen allochtonen en autochtonen.

Uit de mobiliteitscijfers van Den Haag kon niet worden ingezoomd op enkel de twee Haagse wijken. Als er wordt gekeken naar de gebieden waar de wijken onderdeel van uitmaken, dan is te zien dat de inwoners zich vaker te voet of met de bus/tram verplaatst dan het gemiddelde van Den Haag. Daar staat tegenover dat het autogebruik er lager is. De fiets wordt in de gebieden waar de Schilderswijk-Oost deel van uitmaakt juist meer gebruikt, dan het gemiddelde, terwijl in het gebied waar Transvaalkwartier en de Schilderswijk-West deel van uitmaken er juist minder wordt gefietst. Het hogere fietsgebruik in Schilderswijk-Oost kan echter komen doordat in de andere wijken van dit gebied meer autochtone Nederlanders wonen.

5. Hoe spelen attitudes mee in het afwegingsproces van de inwoners van Transvaalkwartier en de Schilderswijk bij hun vervoerwijzekeuze voor ritten binnen de stad, en zijn daarbij verschillen naar persoonlijke kenmerken? (hoofdstuk 7)

De kwalitatieve onderzoeken van het KIM, bureau Veldkamp en Verbeek hebben een aanzet gegeven om het onverklaarbare gedeelte van het verschil in mobiliteitsgedrag van het kwantitatieve onderzoek van het SCP op te vullen. Hiervoor zijn sociaal-culturele factoren geïnterviewd die mogelijk een rol zouden kunnen spelen bij het lage fietsgebruik onder allochtonen. Er is daarbij nauwelijks onderscheid gemaakt naar persoonlijke kenmerken anders dan het 'allochtoon-zijn'.

In de case in Den Haag is op basis van de uitkomsten van de kwalitatieve onderzoeken nagegaan of deze factoren er echt toe doen, waarbij rekening is gehouden met de persoonskenmerken. Op deze manier ligt de focus op het psychologische perspectief voor het verklaren van de vervoerwijzekeuze.

De belangrijkste uitkomsten van het onderzoek in de twee Haagse wijken zijn:

- de fiets heeft niet minder aanzien dan de auto of de bus/tram;
- de belangrijkste redenen om niet te gaan fietsen zijn het gevoel van onveiligheid in het verkeer en de opvatting dat het vaak slecht weer is (regen/wind/kou);
- de belangrijkste redenen om te gaan fietsen zijn gezondheid en de snelheid;
- gemak en sociale contacten spelen een belangrijkere rol voor allochtonen om niet voor de fiets te kiezen.

De attitude dat de fiets een vervoerwijze is met minder aanzien blijkt geen rol te spelen bij de vervoerwijzekeuze. Onder attitude wordt ook meegenomen de beoordeling van het weer, de verkeersveiligheid en de gezondheid. Deze factoren blijken wel belangrijk te zijn om voor de fiets te kiezen.

Uit dit onderzoek blijkt dus dat attitudes nauw verband hebben met andere elementen. Zo wordt het gevoel van onveiligheid in het verkeer op de fiets mede beïnvloed door persoonlijke kenmerken (het kunnen fietsen) en de aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem (fietsvoorzieningen). Geconcludeerd wordt dan ook dat attitudes een rol spelen bij de vervoerwijzekeuze, maar dat deze niet op zichzelf staan.

6. Op welke wijze kan de opgedane kennis vertaald worden in maatregelen om fietsgebruik te bevorderen in Den Haag? (hoofdstuk 10)

De vier belangrijkste constateringën worden in hoofdstuk 10 vertaald in aanbevelingen voor de gemeente Den Haag om gericht het fietsgebruik onder allochtonen in de twee Haagse wijken te stimuleren.

Deze aanbevelingen richten zich op het doorbreken en het voorkomen van gewoontegedrag waarbij de fiets niet als optie wordt gezien om zich te verplaatsen. Hierbij is de sociaal-constructivistische leertheorie een aanknopingspunt om gedrag te beïnvloeden. Deze leertheorie gaat ervan uit dat het gedrag van individuen en de leerprocessen sterk afhangen van de verschillende groepen waarin ze deelnemen. Vooral bij het aanpakken van het gewoontegedrag, dat sterk beïnvloed wordt door de opvoeding en de omgeving (voorbeeldfunctie), is deze leertheorie bruikbaar.

Dit aanpakken van het gewoontegedrag heeft twee belangrijke pijlers die te herleiden zijn tot drie elementen van het afwegingsproces.

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 komen met de fiets, zodat voorkomen wordt dat er gewoontegedrag wordt ontwikkeld waarbij de fiets niet meer als optie wordt gezien



om mee te reizen. Daarbij dient aandacht besteed te worden aan het willen en kunnen fietsen, waarbij rekening gehouden wordt met de verkeersonveiligheid, zodat de fiets niet meer beoordeeld wordt als onveilig vervoermiddel.

De eerste pijler richt zich dus vooral op de 'aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem' en de tweede pijler op de 'persoonlijke houding' en 'sociale norm'.

Bij het actief in aanraking brengen van de fiets is het aan te raden om 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 meer aanspreken.

10. Aanbevelingen

Wanneer de onderzoeksresultaten naast het theoretische stuk worden gelegd dan blijkt dat er op drie elementen uit het theoretische model gefocust dient te worden om het fietsgebruik in de twee Haagse wijken te stimuleren. Het gaat dan om de elementen 'de aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem', 'persoonlijke houding' en 'sociale norm'.

Deze drie elementen zijn tot twee pijlers te vormen waarop maatregelen zich dienen te richten om het fietsgebruik in de twee Haagse wijken Transvaalkwartier en de Schilderswijk te verhogen. Zo dient er aan de ene kant gericht te worden op fietsvoorzieningen en aan de andere kant op de houding tegenover de fiets. Wat concrete maatregelen kunnen zijn voor deze twee pijlers, wordt in respectievelijk paragraaf 10.1 en 10.2 besproken.

Beide pijlers kunnen alleen slagen als met volle overtuiging en gericht maatregelen worden doorgevoerd. Het doorbreken van gewoontegedrag vraagt namelijk om een lange adem en kan niet met een eenmalige actie van de ene op de andere dag veranderen.

De twee pijlers kunnen afzonderlijk worden uitgevoerd, maar het grootste effect mag worden verwacht wanneer beide pijlers elkaar aanvullen. Wanneer de fietsvoorzieningen op orde zijn en fietsen op een actieve wijze wordt aangemoedigd onder bepaalde groepen wordt fietsen maximaal gestimuleerd.

In paragraaf 10.3 is een case beschreven over hoe beide pijlers integraal in de wijken geïmplementeerd kunnen worden. In deze case staan basisscholen centraal. Vooral kinderen zijn zwakke verkeersdeelnemers. Zij hebben veilige fietsvoorzieningen nodig. Daarnaast zijn kinderen een groep waaronder het fietsgebruik gepromoot dient te worden om zo van fietsen een gewoonte te maken. Door kinderen op jonge leeftijd actief kennis te laten maken met de fiets wordt gezorgd dat de fiets op latere leeftijd als alternatief wordt gezien om mee te reizen.

10.1 Pijler 1: Fietsvoorzieningen

De fietsvoorzieningen hebben betrekking op het element 'de aanwezigheid en kenmerken van het vervoersysteem' uit het theoretische kader. De fietsvoorzieningen in de twee Haagse wijken voldoen niet altijd aan de wensen van de inwoners. Zo vindt de meerderheid van de respondenten dat er te weinig fietsenstallingen zijn. Ook bij het feit dat wordt afgezien van de fiets omdat men zich onveilig voelt met de fiets in het verkeer, spelen fietsvoorzieningen een rol. Het consistent aanleggen van aantrekkelijke fietsvoorzieningen is daarom belangrijk. Het gaat dan om een eigen, veilige plek voor de fiets op straat en om voldoende veilige fietsenstallingen.

Door het aanleggen van deze fietsvoorzieningen krijgt de fiets een herkenbare plek op straat in de twee Haagse wijken. Het gevolg is dat de inwoners de fietsvoorzieningen letterlijk tegenkomen als ze zich verplaatsen. Hierdoor worden inwoners geconfronteerd met dit vervoermiddel, die ze daarvoor over het hoofd zagen.



Voordelen andere wijken

De fietsvoorzieningen zullen niet alleen het fietsgebruik onder de inwoners van beide Haagse wijken stimuleren, maar ook dat van inwoners van aangrenzende wijken. Deze inwoners die naar de Haagse Markt in Transvaalkwartier willen of naar het centrum van Den Haag, dienen door Transvaalkwartier en de Schilderswijk te reizen. Als de fietsvoorzieningen in deze wijken op orde zijn, zullen ook zij vaker geneigd zijn om zich op de fiets binnen de stad te verplaatsen.

Het fietsgebruik wordt dus door fietsvoorzieningen in Transvaalkwartier en de Schilderswijk gestimuleerd voor Den Haag als geheel. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan de doelstelling van de gemeente Den Haag om het fietsgebruik tot 2030 met 50% te laten groeien.

Fietsnetwerk

Zoals besproken in hoofdstuk 5 geeft de gemeente zelf al aan dat er schakels in het fietsnetwerk ontbreken. Hieraan wordt de komende jaren gewerkt. De geplande 'Sterroutes', die deels door Transvaalkwartier en de Schilderswijk lopen, zijn daar voorbeelden van, zie paragraaf 5.3. Deze Sterroutes dienen aantrekkelijke routes te worden waarbij de fiets een eigen, duidelijke, veilige plek krijgt in het straatbeeld. Het aanleggen van vrijliggende, comfortabele fietspaden op drukke, doorgaande wegen is daarvoor wenselijk. Een voorbeeld van hoe dat gedaan kan worden, is de herinrichting van de Harstenhoekweg in Den Haag, zie figuur 10.1.



Figuur 10.1 Harstenhoekweg, voor en na de herinrichting [Gemeente Den Haag, 2007a]

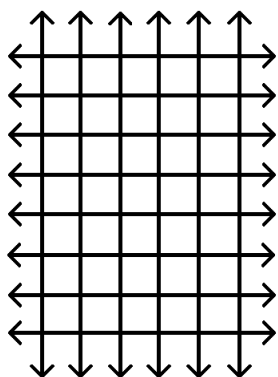
Scheiden netwerken

Ook het aanleggen van doorgaande fietsroutes op locaties waar het andere verkeer dient om te rijden, werkt in het aantrekkelijker maken van de fiets. Op dit moment overlappen het fietsnetwerk en autonetwerk elkaar nog en zijn beide fijnmazig met als gevolg dat fietsers de infrastructuur moet delen met de auto en bus/tram. Dit is waarschijnlijk een belangrijke reden waarom inwoners in het onderzoek aangaven zich onveilig te voelen op de fiets in het verkeer.

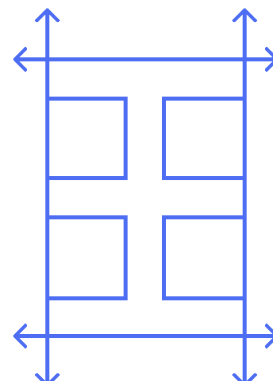
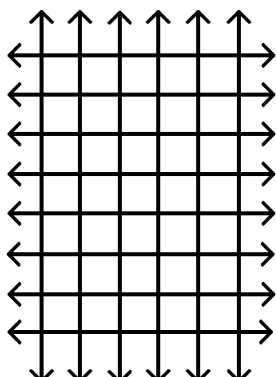
Daarnaast zijn door de overlap van de netwerken vele doorgaande straten in de buurten van beide wijken wat de leefbaarheid van de buurten niet ten goede komt. In de huidige situatie is er dus een gemengd fijnmazig netwerk dat schematisch is weergegeven in figuur 10.2.

Door deze netwerken uit elkaar te trekken en ervoor te zorgen dat er alleen een fijnmazig fietsnetwerk is met doorgaande routes, wordt de fiets aantrekkelijker en krijgt het een eigen, duidelijke plek in de wijk. Op deze manier kan de fiets sneller zijn dan andere vervoerwijzen en hoeft een fietser niet altijd de infrastructuur te delen met andere vervoerwijzen. Hierdoor neemt de veiligheid toe. Dit heeft bovendien gunstige effecten op de leefbaarheid van de buurten, zoals minder doorgaand autoverkeer en verbetering van de luchtkwaliteit. Het gevolg is wel dat de

automobilist om moet rijden, waardoor de doorgaande wegen voor het autoverkeer drukker worden [Carmona et al., 2003]. Schematisch komt bovenstaande overeen met figuur 10.3, waarin zwart het fietsnetwerk is en blauw het autonetwerk.



Figuur 10.2 Gemengde netwerken



Figuur 10.3 Gescheiden netwerken, links fijnmazig fietsnetwerk en rechts grover autonetwerk

Fietsenstallingen

Naast Sterroutes die de gemeente wil aanleggen, dient de gemeente dus ook binnen de wijken verder actief aan de slag te gaan met het fietsennetwerk. Dit geldt ook voor het plaatsen van fietsenstallingen aan de herkomst- en bestemmingszijde.

Herkomstzijde

Vooraf de herkomstzijde (woning) verdient aandacht. Doordat vele woningen in de wijken bestaan uit flats, bovenwoningen en portiekwoningen is er slechts beperkte bergruimte op maaiveldniveau en zal de fiets vaak op straat gestald moeten worden, zie paragraaf 5.1.

Uit dit onderzoek blijkt dat een grote meerderheid van de inwoners vindt dat er te weinig fietsenstallingen zijn in de wijken en dat de fiets bovendien vaak gestolen of vernield wordt. Het is goed mogelijk dat sommige inwoners om deze twee redenen afzien van het aanschaffen van een fiets. Het plaatsen van fietsenstallingen waar de fiets op een veilige wijze gestald kan worden bij de woning is daarom belangrijk om het fietsgebruik te stimuleren. Helemaal ideaal zou zijn wanneer de fiets tevens op een droge plek gestald kan worden.

Op dit moment legt de gemeente voor het plaatsen van fietsenstallingen bij de woning deels het initiatief bij de burger. Zo dienen burgers voor het plaatsen van fietsentrommels en buurtstallingen zelf een aanvraag in te dienen en levert de gemeente een bijdrage in de investeringskosten.

Hierbij kan het 'kip-en-eiprobleem' optreden. Inwoners fietsen niet omdat er geen veilige fietsenstallingen zijn en doen geen aanvraag voor een fietsenstalling, omdat ze niet fietsen. Het initiatief bij de burger leggen zal in dit geval dus weinig opleveren. De gemeente Den Haag dient daarom het initiatief voor het aanleggen van fietsenstallingen in deze wijken volledig naar zich toe te trekken, zodat er voldoende stallingscapaciteit wordt gerealiseerd.

Type fietsenstallingen

Het plaatsen van fietsenstallingen waar de fiets aan vast kan worden gezet, verdient daarbij absoluut de voorkeur. Het zogenaamde 'nietje' of de 'tulip' zijn daarvoor voorbeelden die kunnen worden toegepast in beide Haagse wijken, zie figuur 10.4 en 10.5.



Figuur 10.4 Nietje fietsenstalling



Figuur 10.5 Tulip fietsenstalling

Bestemmingszijde

Ook aan de bestemmingszijde dienen voldoende fietsenstallingen aanwezig te zijn waar de fiets veilig gestald kan worden. Uit observaties in de beide wijken bleek ook dit niet altijd op orde te zijn. Zo ontbreken bij sommige (semi-)openbare voorzieningen fietsenstallingen, zoals bij de bibliotheek in de Schilderswijk. Door ook op deze locaties in de wijken fietsenstallingen te plaatsen, verbeteren de fietsvoorzieningen en wordt fietsen aantrekkelijker.

10.2 Pijler 2: Houding tegenover de fiets

Het huidige gewoontegedrag om zich niet op de fiets te verplaatsen kan deels doorbroken worden door de fietsvoorzieningen te verbeteren. Echter mag verwacht worden dat meer inwoners gaan fietsen als de inwoners ook op een actieve wijze gestimuleerd worden om te gaan fietsen.

Bij het stimuleren van het fietsgebruik is het daarom belangrijk dat de inwoners willen fietsen 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).

Willen fietsen

Bij het stimuleren van het fietsen onder de inwoners is het belangrijk dat de inwoners kennis verwerven over de voordelen van fietsen. Naast voordelen van fietsen voor de luchtkwaliteit en leefbaarheid van de omgeving is het vooral aan te raden om deze kennisoverdracht te richten op de gezondheid. Op deze manier worden inwoners namelijk direct aangesproken op hun eigen belangen en wordt op deze manier ook het gezondheidsprobleem in de wijken aangepakt. Mensen uit de twee Haagse wijken zijn namelijk vaker ziek en overlijden eerder dan in andere Haagse wijken.

Kunnen fietsen

Naast het willen fietsen is het belangrijk dat de inwoners kunnen fietsen en ook met vertrouwen op de fiets zitten. Hiervoor is het belangrijk dat er fietslessen worden aangeboden en dat inwoners

praktijkervaring opdoen met fietsen. Op deze wijze wordt fietsen actief gestimuleerd en worden er positieve ervaringen opgedaan met fietsen.

Buurthuizen en lokale Fietzersbond

Op dit moment worden er al fietslessen in beide wijken aangeboden. Deze fietslessen worden gegeven door de lokale Fietzersbond en door buurthuizen. Het is aan te raden om deze fietslessen uit te breiden en tegelijkertijd ook duidelijk de voordelen van fietsen te communiceren. Inwoners dienen namelijk eerst te willen fietsen, voordat ze het gaan leren.

Door vanuit de gemeente deze buurthuizen extra mogelijkheden te geven om het fietsgebruik te stimuleren, kan op een eenvoudige wijze de inwoners bereikt worden. Zo kan de gemeente ervoor zorgen dat er voldoende fietsen beschikbaar zijn in de buurthuizen, waarop men kan leren fietsen. Daarnaast kan zij helpen met het breed communiceren van de voordelen van de fiets.

Bij het promoten van de fiets is het raadzaam om vooral te werken met plaatjes en eenvoudige Nederlandse teksten, zodat de taalbarrière tot het minimum beperkt wordt. Ook Turkse of Arabische promotie behoort tot de mogelijkheden, maar daarbij dient rekening gehouden te worden dat er analfabetisme is onder allochtonen. Plaatjes en tekeningen verdienen dus de voorkeur.

Groepen

Om de fietscampagnes te laten slagen onder allochtonen is een focus op bepaalde doelgroepen wenselijk. Hierdoor kan de fietscampagne gericht op groepen worden afgestemd. Wanneer een groepsgerichte aanpak wordt gehanteerd, zal dit effectiever zijn om het fietsgebruik te stimuleren.

Uit dit onderzoek blijkt dat sociale banden (opvoeding en omgeving) een belangrijkere rol spelen in de vervoerwijzekeuze voor allochtonen dan voor autochtonen. Vanwege dit sociale aspect is de sociaal-constructivistische leertheorie een aanknopingspunt. Deze leertheorie gaat ervan uit dat het gedrag van individuen en de leerprocessen sterk afhangen van de verschillende groepen waarin ze deelnemen, zie ook paragraaf 2.2.6.

Wanneer leden uit een groep dus enthousiast raken over de fiets is het volgens de sociaal-constructivistische leertheorie aannemelijk dat individuen die zich tot die groep aangetrokken voelen ook enthousiaster worden over de fiets, zodat onderlinge stimulatie plaatsvindt. Hierdoor wordt het fietsgebruik verhoogd.

Kinderen

Er zijn verschillende groepen die in aanmerking komen om op een actieve wijze het fietsen te promoten. Vooral kinderen uit de wijken zijn daarbij een aantrekkelijke doelgroep. Deze groep heeft namelijk nog nauwelijks een gewoontegedrag ontwikkeld, waarbij de fiets niet als optie wordt gezien. Door kinderen op jonge leeftijd actief kennis te laten maken met de fiets, kan gezorgd worden dat de fiets op latere leeftijd als alternatief wordt gezien om mee te reizen. Of zoals het spreekwoord zegt: jong geleerd is oud gedaan.

Bijkomend voordeel is dat ook ouders via hun kinderen bereikt worden. Wanneer de kinderen enthousiast zijn over fietsen en dit ook willen, kunnen ze hun ouders meenemen in hun enthousiasme, zodat ouders ook aangemoedigd worden om te gaan fietsen.



Volwassenen

Naast kinderen dient ook onder volwassenen het fietsen gestimuleerd te worden. Door promotie en het aanbieden van fietslessen kunnen de inwoners verleid worden om te gaan fietsen. Daarbij is het raadzaam om gescheiden fietslessen aan te bieden voor mannen en vrouwen. Vanuit de eigen cultuur is het namelijk lang niet altijd vanzelfsprekend dat volwassen mannen en vrouwen tegelijk op dezelfde wijze worden benaderd.

10.3 Case basisscholen

Nu de twee pijlers om het fietsgebruik te stimuleren in de beide wijken behandeld zijn, wordt in deze paragraaf een case behandeld waarin wordt aangegeven hoe beide pijlers integraal kunnen worden uitgevoerd. Het fietsgebruik zal namelijk maximaal worden gestimuleerd wanneer beide pijlers elkaar aanvullen. De uitwerking van deze case moet daarom ook als een voorbeeld gezien worden voor de gemeente Den Haag hoe men aan de slag kan gaan om het fietsgebruik in beide wijken te stimuleren.

De case in deze paragraaf richt zich op het stimuleren van het fietsgebruik onder kinderen die op de basisschool zitten. Deze leeftijdsgroep heeft nog weinig ervaring met reizen binnen de stad en zodoende nog het minste een gewoontegedrag ontwikkeld. Tevens zijn zij de generatie van de toekomst en via hen kunnen ook ouders gestimuleerd worden om te gaan fietsen.

Daarnaast zijn er veel kinderen in de twee Haagse wijken. Dat is ook te zien aan de vele basisscholen in Transvaalkwartier en de Schilderswijk, zie bijlage XX. Voor de case is er gericht op een cluster van vier scholen die begrensd worden door de Hoefkade, Parallelweg en de Wouwermanstraat. In dit cluster liggen de basisscholen: De Buutplaats, Shri Vishnuschool, Koningin Beatrixschool en de Prinses Marijkeschool.

In de huidige situatie is de schoolomgeving voor de fiets niet optimaal. Juist scholen hebben een belangrijke rol bij het bijeen brengen van beide pijlers, omdat dit de plek is waar kinderen uit de wijk dagelijks bij elkaar komen. Het gaat dan als eerste om aantrekkelijke fietsvoorzieningen in de schoolomgeving en om actieve stimulering van het fietsen vanuit de school. Deze twee punten worden in paragraaf 10.3.1 en 10.3.2 uitgewerkt.

10.3.1 Fietsvoorzieningen omgeving scholen

Door rond basisscholen een aantrekkelijke, veilige fietsomgeving te creëren worden de scholieren verleid om vaker de fiets te pakken, zodat er positieve ervaring met het fietsen wordt opgedaan. Hiervoor is er schetsmatig herontwerp gemaakt voor de schoolomgeving in het cluster dat begrensd wordt door de Hoefkade, Parallelweg en de Wouwermanstraat.

Deze drie straten ontsluiten de buurt waar vier basisscholen liggen en hebben een maximumsnelheid van 50 km/u. Alleen op de Wouwermanstraat zijn consequent vrijliggende fietspaden doorgevoerd. Op de Parallelweg is er in één richting een vrijliggend fietspad en in de andere richting een fietsstrook. De Hoefkade heeft in beide richtingen fietsstroken, zie ook de foto's in figuur 10.6.





Figuur 10.6 Van links naar rechts de Wouwermanstraat (F1), Hoefkade (F2) en Parallelweg (F3)

De straten in de buurt zijn eenrichtingsstraten die deel uitmaken van een 30 km/u-zone. Deze straten worden gekenmerkt door een smal wegprofiel en een hoge parkeerdruk. Hierdoor ontstaan er onoverzichtelijke situaties en is fietsen niet aantrekkelijk, zie figuur 10.7.



Figuur 10.7 Van links naar rechts Van der Lissestraat (F4) en Joris van der Haagenstraat (F5)

Figuur 10.8 geeft de wegstructuur van de schoolomgeving weer. Daarbij zijn de groene vlakken de basisscholen, paarse wegen de vrijliggende fietspaden, rode wegen de 30 km/u-zone en de blauwe wegen de wijkontsluitingswegen. De nummers F1 tot en met F3 corresponderen met de foto's van figuur 10.6, de F4 en F5 zijn de foto's van figuur 10.7 en geven een beeld van het gebied. Aan het netwerk is te zien dat er geen aparte fietsroutes zijn en interne circulatie voor de auto binnen het gebied mogelijk is.



Figuur 10.8 Huidige netwerkstructuur in de omgeving van de basisscholen

Wensbeeld

Waar het netwerk van de fiets en het netwerk van de auto in de huidige situatie identiek aan elkaar zijn, is het wenselijk om deze uit elkaar te trekken en de fiets een duidelijke, eigen plek te geven. Voor de wijkontsluitingswegen houdt dat in dat vrijliggende en herkenbare fietspaden gewenst zijn, zodat de routes naar de scholen aantrekkelijk en veilig zijn. Op deze manier kan de huidige situatie, zie figuur 10.9, gewijzigd worden in een situatie die lijkt op figuur 10.10.



Figuur 10.9 Huidige situatie Hoefkade



Figuur 10.10 Wensbeeld Hoefkade

Fietsnetwerk

In de buurt van de scholen dient de fietser directe routes te hebben en de auto om te rijden. Door een zogenaamde schoolfietsroute door het gebied aan te leggen, die langs alle scholen loopt, wordt de aandacht volledig op de fiets gericht. Zo'n schoolroute kan worden uitgevoerd met een opvallende wegverharding en bebording die de schoolfietsroute markeert. Zo kan de huidige

situatie in de Van der Lissestraat, zie figuur 10.11, worden ingericht in een situatie die lijkt op figuur 10.12.



Figuur 10.11 Huidige inrichting Van der Lissestraat Figuur 10.12 Beoogde inrichting Van der Lissestraat

Voor de schoolroute kan het gedeelte van de Abraham van Beyerenstraat worden afgesloten voor het autoverkeer dat loopt tussen de Koningin Beatrixschool en de Prinses Marijkeschool. Hierdoor krijgt de auto minder de ruimte en is er plaats voor de schoolfietsroute, zodat fietsers op een aantrekkelijke en veilige wijze het schoolgebied in kunnen rijden vanuit de Wouwermanstraat.

Ter aanvulling op de fietsroutes dienen op de basisscholen wel voldoende fietsenstallingen te zijn waar de fiets op een veilige manier gestald kan worden. Deze fietsenstallingen dienen vooral op de schoolpleinen worden gesitueerd, omdat in de openbare ruimte weinig plek is.

Autonetwerk

Tegenover de directe herkenbare fietsroutes dienen er indirecte routes te zijn voor de auto. Op deze manier moet het autonetwerk in de buurt zo ingericht worden dat de auto alleen te gast is. Dat houdt in dat er in de buurt directe autoroutes ontbreken, interne circulatie niet mogelijk is en de auto automatisch naar de wijkontsluitingswegen wordt geleid, zodat ze snel het gebied weer verlaten.

Om dit te bereiken wordt voorgesteld om op twee locaties binnen de 30 km/u-zone een knip aan te brengen in het autonetwerk, zodat er geen interne circulatie mogelijk is voor de auto. Hiervoor is het nodig dat de eenrichtingsstructuur voor de auto wijzigt, zodat de auto automatisch de wijk uit geleid wordt, zie figuur 10.13.

Naast deze wijziging voor de afwikkeling van de auto in dit gebied dient voorkomen te worden dat geparkeerde auto's het straatbeeld in de wijk bepalen. Extra parkeervoorzieningen aan de Parallelweg en een beperkt aantal parkeervoorzieningen in de wijk zijn daarvoor een mogelijkheid.



Figuur 10.13 Herinrichting wegenstructuur

Voor- en nadelen

Het voordeel van deze maatregel is dat er alleen voor fietsers binnen het gebied doorgaande routes zijn en de fiets een eigen, duidelijke plek krijgt. Hierdoor kan de fiets sneller zijn dan andere vervoerwijzen en wordt de veiligheid voor fietsers bevorderd. Dit heeft bovendien gunstige effecten op de leefbaarheid van het gebied, zoals minder doorgaand autoverkeer en verbetering van de luchtkwaliteit. Het gevolg is wel dat de automobilist om moet rijden, waardoor de Hoefkade, Parallelweg en de Wouwermanstraat voor het autoverkeer drukker worden.

10.3.2 Fietslessen en stimulering vanuit scholen

Naast de veilige fietsomgeving zal het fietsgebruik onder kinderen extra gestimuleerd moeten worden. Scholen kunnen kinderen op verschillende wijze actief kennis laten maken met de fiets door in vakken als lichaamsbeweging en verkeerseducatie het fietsgebruik onder de aandacht te brengen. Het aanknopingspunt is dan opnieuw gezondheid, maar ook veiligheid in het verkeer.

Verkeerssling

Een voorbeeld van hoe basisscholen hiermee om kunnen gaan is het project 'de Verkeerssling'. De Verkeerssling is een lespakket waarbij het thema verkeer een week lang voor alle groepen op een basisschool centraal staat. Tijdens die week krijgen kinderen les over verschillende thema's die te maken hebben met verkeer, en worden kinderen die lopend of fietsend naar school komen beloond met een sticker. Deze stickers worden verzameld op een spandoek dat voor iedereen

zichtbaar is. Op deze wijze worden kinderen aangemoedigd en enthousiast gemaakt om lopend of per fiets naar school te gaan. Tevens wordt kennis bijgebracht over het verkeer in het algemeen. Als blijvende aanmoediging kan de week worden afgesloten door het afleggen van een verkeersexamen waarbij kinderen een fietsdiploma kunnen krijgen. Op deze wijze worden kinderen actief gestimuleerd om een week lang de fiets te gebruiken en daarmee positieve ervaringen op te doen. Zeker als de schoolomgeving fietsvriendelijk is ingericht, zullen de fietservaringen positiever zijn en kan blijvend gedrag optreden.

In Nederland hebben al 300 basisscholen meegedaan aan de Verkeersslang. Uit voor- en nametingen blijkt dat er een blijvend effect is van de themawEEK: er wordt vaker gefietst dan voorheen. Ook effecten als een veiligere schoolomgeving en meer beweging van kinderen was het gevolg [www.verkeersslang.nl].

Ook uit de evaluatie van de Verkeersslang blijkt dat wanneer kinderen enthousiast zijn, dit ook aanstekelijk werkt voor de ouders. Zo denken ouders bewuster na over met welk vervoermiddel van huis naar school wordt gereisd. Daarnaast vinden ouders dat ook de schoolomgeving veiliger is geworden, doordat meer kinderen lopend of met de fiets naar school gaan. Met als gevolg dat de schoolomgeving aantrekkelijker wordt gevonden voor kinderen. Ook het feit dat kinderen door te fietsen worden geleerd te letten op gezondheid en het milieu wordt als positief ervaren door de ouders [www.verkeersslang.nl].

De Verkeersslang in de Haagse wijken

De Verkeersslang is ook een middel dat in de twee Haagse wijken goed ingezet kan worden om kennis over de fiets en fietsvaardigheden onder kinderen bij te brengen. Daarbij moet wel rekening gehouden worden dat niet ieder kind een fiets zal bezitten. Als de Verkeersslang dus wordt uitgevoerd, is het aan te raden om op de scholen (tijdelijk) fietsen beschikbaar te hebben, zodat kinderen in ieder geval op school actief de fiets kunnen gebruiken.





11. Bronnen

Literatuur:

Ajzen, I en Fishbein, M., *Understanding attitudes and predicting social behavior*, 1980

Albert de la Bruhèze, A.A. en Veraart, F.C.A., *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw*, Stichting Historie der Techniek, 1999

Baarda, D.B., Goede de, M.P.M., Teunissen, J., *Basisboek kwalitatief onderzoek*, 1998

Bérénos, M.L.M., *Verkeers- en vervoersmodellen*, NHTV, 2004

Berg, vd M. en andere, *Het effect van een fiets(on-)vriendelijk ingerichte wijk op het fietsgebruik*, universiteit Utrecht, 2008

Blauw, *Uit de auto op de fiets!*, Eindrapportage onderzoek "marktgericht fietsbeleid", Rotterdam 2009

Boggelen, van, O., *Hoe verder met het verklaringsmodel voor fietsgebruik*, Fietsberaad, Rotterdam, 2006

Boggelen, van, O. en Harms, L., *Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht, een aanvullende analyse op de SCP-verkenning Anders Onderweg*, Fietsberaad, 2006

Boggelen, van, O. en Jansen, R., *Het effect van de toename van het aantal allochtonen en vergrijzing op het fietsgebruik*, Fietsberaad, 2007

Bovy, P.H.L., Bliemer, M.C.J., van Nes, R., *CT4801 Transportation Modelling*, TU Delft, 2006

Buijs, A., *Statistiek om mee te werken*, 1993

Carmona, M., Heath, T., Oc, T., Tiesdell, S., *Public places urban spaces*, Oxford, 2003

COS, *Mobiliteit in Rotterdam, Stadsregio en Nederland, 2004-2007*, Centrum Onderzoek Statistiek, gemeente Rotterdam, 2008

DHV, *Inventarisatie maatregelen verminderen aantal vervuilende autoritten*, Amersfoort, 2008

Dijst, M., Rietveld, P. en Steg, L., *Verkeer en vervoer op hoofdlijnen, hoofdstuk 3 Behoeften, mogelijkheden en gedragskeuzen met betrekking tot het verplaatsingsgedrag: een multidisciplinair perspectief*, 2002

Gemeente Amsterdam, *Kiezen voor de fietser, Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007 – 2010*, gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, 2007



Gemeente Den Haag, *Meerjarenprogramma Fiets 2007-2010*, gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, 2007a

Gemeente Den Haag, *De Nieuwe aanpak voor Transvaal, wijkactieplan*, gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, 2007b

Gemeente Den Haag, *Verdrag van de Schilderswijk, wijkactieplan*, gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, 2007c

Gemeente Den Haag, *Mobiliteit van de Hagenaar 2006*, gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, 2008

Gemeente Den Haag, *Voorontwerp: Haagse Nota Mobiliteit, Bewust kiezen slim organiseren* gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, 2009

Gemeente Rotterdam, *Verkeers- en vervoersplan Rotterdam 2002-2020, open stad, duurzaam bereikbaar*, gemeente Rotterdam, afdeling Verkeer en Vervoer, 2003

Gemeente Utrecht, *Verder met de fiets, fietsnota 2002*, gemeente Utrecht, afdeling Dienst Stadsontwikkeling, 2003

Gemeente Utrecht, *Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan, Utrecht 2005-202*, gemeente Utrecht, afdeling Dienst Stadsontwikkeling, 2003

Harms, L., *Mobiliteit, De sociale staat van Nederland 2005*, Sociaal Cultureel Planbureau (SCP), Den Haag, 2005

Harms, L., *Anders onderweg, De mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken*, Sociaal Cultureel Planbureau (SCP), Den Haag, 2006

Huizingh, E., *Inleiding SPSS*, Groningen, 2002

Kampen, H. en Wentink, W., *De kracht van de fiets, Onderzoek naar fietsgebruik in krachtwijken*, Afstudeerscriptie Hogeschool Windesheim en gemeente Amsterdam, 2009

Keuzenkamp, S. en Merens, A., *Sociale atlas van vrouwen uit etnische minderheden*, Sociaal Cultureel Planbureau (SCP), Den Haag, 2006

Langendonck, L., Bergmans, A. en Remmers, N., *Uit de auto op de fiets! Eindrapportage onderzoek 'Marktgericht fietsbeleid'*, Marktonderzoekbureau Blauw, Rotterdam, 2009

Ligtermood, D., *Langdurig en integraal: het fietsbeleid van Groningen en andere Europese fietssteden*, Fietsberaad, 2006

Olde Kalter, M.J., *Vaker op de fiets? Effecten van overheidsmaatregelen*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM), 2007



Olde Kalter, M.J., *Blijvend anders onderweg, Mobiliteit allochtonen nader bekeken*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM), Den Haag, 2008

Onnen, M.E.K. en Knippenberg, van C.W.F., *Vervoermiddelkeuze:wat beweegt de mens*, Rijksuniversiteit Groningen, 1989

Onrust, N.J., *Een kosten-batenanalyse van gemeentelijk fietsbeleid, Effecten op het gebied van onder andere milieu, ruimte en gezondheid*, Utrecht, 2007

Pallant, J., *SPSS Survival manual*, Philadelphia, 2001

Rietveld, P. en Daniel, V. *Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?*, Transportation Research, Elsevier 2004

Rietveld, P., *Biking and Walking: The position of Non-Motorised Transport Modes in Transport Systems*, Amsterdam 2001

Rietveld, P., *Non-motorised modes in transport systems: a multimodal chain perspective for the Netherlands*, Amsterdam 2000

Rijkswaterstaat, *Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) 2007*, 2008

Rijkswaterstaat, *Verknocht aan de auto?; onderzoek naar determinanten van vervoerwijzekeuze*, Den Haag, 2003

Schothorst, Y. en ter Berg, J., *Mobiliteit van niet-westerse allochtonen: nu en in de toekomst; Resultaten van kwalitatief onderzoek*, Bureau Veldkamp, Amsterdam, 2008

Schrijnen, P., *Leadership in collaboration on transport and land use*, TU Delft, 2007

Schwanen, T., Dijkstra, M. en Dieleman, F. *Ruimtelijke ordening en verplaatsingsgedrag: een moeizame relatie*, Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk, 2004

Steg, L., Kalfs, N., *Altijd weer de auto! sociaal- en gedragswetenschappelijk onderzoek en het verkeers- en vervoerbeleid*, Sociaal Cultureel Planbureau, 2000

Tertoolen, G., Wildervanck C., *Autogebruik te sturen?; begrippenkader beleidsvisie mobiliteit en gedrag*, AVV, 1998

Twuijver, van, M., Schreuders, M., Jansen, R., *Vervoerwijzekeuze op ritten tot 7,5 kilometer: Argumentaties van autobezitters voor de keuze van de auto, c.q. de fiets bij het maken van een korte rit*, Rijkswaterstaat, 2006

Verbeek, A., *Met een djellaba aan kan je niet fietsen*, afstudeerscriptie Universiteit Wageningen, 2007

Verhaeghe, R.J., *CT4831 Data modelling and decision making*, TU Delft, 2007



Ververs, R. en Ziegelaar, A., *Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten*, Research voor beleid, Leiden, 2006

Voetgangersvereniging, *Het voetgangers cijferboek*, Den Haag, 1998

Wee, van, B. en Nijland, H. *De gezondheidsbaten van fietsen*, Milieu jaargang 12, nr. 3, 2005

Wijsman, E., *Psychologie en sociologie*, Harderwijk, 2000

Wit, de, P., *Strips Burka en Sigmund uit de Volkskrant*

Internetsites:

<http://www.bewonersorgdeparaplu.nl>, Bewonersorganisatie de Paraplu van de Schilderswijk

www.cbs.nl, Centraal Bureau voor de Statistiek, databank Statline

<http://denhaag.buurtmonitor.nl>, Den Haag in cijfers, Dienst Burgerzaken gemeente Den Haag

www.denhaag.nl, algemene informatie gemeente Den Haag

www.dobdenhaag.nl, Openbare bibliotheken in Den Haag

<http://earth.google.com>, Geografische informatie

www.fietsberaad.nl, Kenniscentrum fietsbeleid

www.htm.net, Haagsche Tram Maatschappij, OV-lijnnennetkaart

www.kennisbankbasisstatistiek.nl, kennisbank en forum statistiek

www.saburchill.com, kennisbank en forum statistiek

www.schilderswijk.nl, specifieke wijk informatie

www.transvaalkwartier.nl, specifieke wijk informatie

www.verkeerssling.nl, Verkeerseducatie voor basisscholen waarbij kinderen worden aangemoedigd lopend of per fiets naar school te gaan

www.zebrawelzijn.nl, Maatschappelijke organisatie die de buurtcentra beheert in de Schilderswijk en Transvaalkwartier



Gesprekken:

Beek, M., Fietsersbond Den Haag, specifiek Transvaalkwartier

Boggelen, van, O., Fietsberaad, Utrecht

Eggen, L., Fietsbeleid Den Haag, Gemeente Den Haag, dienst Stedelijke Ontwikkeling, Den Haag

Harms, L. Sociaal Cultureel Planbureau, Den Haag

Heinen, E., Phd Fietsgebruik voor woon-werkverkeer, onderzoeksinstituut OTB (TU Delft), Delft

Moret, M., Junior adviseur XTNT, Verkeerspsycholoog, Utrecht

Nijland, H., Planbureau voor de Leefomgeving, Bilthoven

Oijen, van, J., Senior adviseur XTNT, Utrecht

Olde-Kalter, MJ., Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag

Peters, W., Beleidsonderzoeker, Gemeente Den Haag, dienst Stedelijke Ontwikkeling, Den Haag

Rietveld, P., Vrije Universiteit Amsterdam, faculteit der Economische Wetenschappen en
Bedrijfskunde, Ruimtelijke Economie, Amsterdam

Schrijnen, P., TU Delft, Delft

Tertoolen, G. Senior adviseur XTNT, Verkeerspsycholoog, Utrecht

