

De effecten van fietsgebruik op de activiteitenparticipatie van asielzoekers

Een onderzoek naar de mate waarin de fiets een bijdrage levert aan een hoger participatieniveau onder asielzoekers.

Ummels, M.P.J. (Mike)

Bachelorthesis Geografie, Planologie & Milieu

Faculteit der Managementwetenschappen,
Radboud Universiteit Nijmegen

11-08-2017



Radboud Universiteit

De effecten van fietsgebruik op de activiteitenparticipatie van asielzoekers

11 augustus 2017

Mike Ummels

Bachelorthesis Geografie, Planologie & Milieu

Faculteit der Managementwetenschappen,

Radboud Universiteit Nijmegen

Augustus 2017

Begeleider: Karel Martens

Studentnummer: 4469313

Aantal woorden: 14929



Radboud Universiteit

Voorwoord

Zojuist heeft u mijn bachelorthesis opengeslagen over het effect van fietsgebruik op de activiteitenparticipatie van asielzoekers. Mijn betrokkenheid bij het onderwerp is in de loop van de tijd gegroeid. Ik ben me bewust geworden en heb waardering gekregen voor de vele initiatieven die er bestaan in dit land om vluchtelingen vooruit te helpen, in en om de AZC's maar ook in de rest van de samenleving. Deze zeer kwetsbare groep voelt zich vaak nog ongemakkelijk in een heel nieuw land met een heel andere cultuur en verdient het om geholpen te worden. Veel mensen steken hier veel tijd in, noemenswaardig zijn bijvoorbeeld de projecten waarbij vluchtelingen gekoppeld worden aan lokale bewoners die zich opwerpen als buddy. Een ander voorbeeld is GunFiets in Zutphen, waarbij een groep vrijwilligers gebruikte fietsen verzameld om ze tegen een zachte prijs te verkopen aan asielzoekers uit het AZC. Het is interessant om te beseffen hoe veel verschil een fiets kan maken bij het helpen thuis voelen en integreren in Nederland. Je bent mobieler, en ook nog eens op een manier die de afstand verkleint tussen de asielzoeker en de lokale bewoner.

Ik zou graag mijn dank willen uitspreken naar een aantal mensen die mij geholpen hebben gedurende dit toch best wel lange traject. Allereerst Karel Martens, die mij altijd heeft geholpen en bijgestaan, zelfs vanuit Israël. Verder zou ik graag Bo Bouman van GunFiets willen bedanken voor de manier waarop hij tijd voor mij heeft vrijgemaakt en me verder op weg heeft geholpen. Ook de contactpersonen bij de AZC's hebben mijn dank voor hun medewerking, Iris van Veldhuizen en Yussef Tajaate wil ik hier even noemen. Ten slotte bedank ik ook alle mensen in mijn persoonlijke omgeving die contacten hebben gedeeld en ideeën hebben aangedragen. Dit heeft zonder enige twijfel een positieve invloed gehad op het onderzoek.

Samenvatting

Uit eerdere publicaties blijkt dat etnische minderheden een grotere kans hebben op vervoersachterstand. Dit geldt ook zeker voor asielzoekers, een extra kwetsbare groep die nog kennis moet maken en integreren in de Nederlands maatschappij. Het gebruik van de fiets maakt in de Nederlandse samenleving een integraal deel uit van de mobiliteit. Asielzoekers komen vaak uit landen waar het gebruik van de fiets, zeker onder vrouwen, verre van vanzelfsprekend is. Fietslessen voor bewoners van AZC's krijgen steeds meer navolging, maar nog lang niet elke asielzoeker heeft de beschikking over een fiets. Terwijl leren fietsen een belangrijke bijdrage kan leveren aan het vergroten van de mobiliteit.

Het doel van dit onderzoek luidt als volgt: *inzicht geven in hoeverre asielzoekers barrières ervaren om gebruik te maken van de fiets, en onderzoeken in hoeverre er sprake is van beperkte activiteitenparticipatie onder asielzoekers als gevolg van het niet ter beschikking hebben/ niet gebruikmaken van een fiets als vervoersmiddel, door het houden van een survey onder zowel asielzoekers die een fiets bezitten, als onder asielzoekers die geen fiets bezitten.*

Deze doelstelling leidt tot de volgende centrale vraag in dit onderzoek: *“In hoeverre ervaren asielzoekers barrières om gebruik te maken van de fiets voor hun dagelijkse verplaatsingen en in hoeverre leidt dit beperkte fietsgebruik tot een beperkte activiteitenparticipatie?”*

In het theoretisch kader is gebruik gemaakt van een aantal theorieën die van belang kunnen zijn voor het onderzoek. De begrippen sociale uitsluiting, vervoersachterstand en activiteitenparticipatie staan hierin centraal. Sociale uitsluiting wordt gedefinieerd als een multidimensionaal proces, waar achtergestelde groepen extra kwetsbaar voor zijn en wat effect heeft op zowel de kwaliteit van leven van individuen als de cohesie van de samenleving als geheel. Asielzoekers zijn als groep extra kwetsbaar omdat ze als nieuwkomers al beginnen met enige vorm van sociale achterstand en vervoersachterstand.

Sociale uitsluiting en sociale participatie werken vaak in wisselwerking (Levitas et al., 2007). Personen die te maken hebben met sociale uitsluiting hebben minder mogelijkheden om deel te nemen aan (sociale) activiteiten en een lager participatieniveau leidt op zijn beurt weer tot een hogere kans op sociale uitsluiting.

Asielzoekers hebben, net als andere groepen, een specifiek activiteitenpatroon. Omdat ze nieuw in de maatschappij zijn en nog niet veel mensen kennen ondernemen ze relatief vaak activiteiten alleen. Daarom wordt in dit onderzoek gesproken over activiteitenparticipatie, een begrip dat breder kan worden uitgelegd dan sociale participatie.

De hypothese in dit onderzoek is dat fietsgebruik van significante invloed is op de activiteitenparticipatie van asielzoekers. Andere wetenschappelijke artikelen en scripties van o.a. Van der Giessen (2013) en Kolner (2016) bieden aanleiding om dit te veronderstellen. Naast fietsgebruik ligt het voor de hand dat ook andere factoren een rol spelen, zoals gender, leeftijd en land van herkomst.

Naast de directe relatie tussen fietsgebruik en activiteitenparticipatie wordt er in dit onderzoek ook gekeken naar barrières die asielzoekers ervaren met betrekking tot fietsgebruik. Als deze beter in beeld worden gebracht zou dat kunnen helpen om de vervoersachterstand van asielzoekers beter te bestrijden. De Theory of Planned Behaviour (Ajzen, 1991) kan helpen bij het identificeren van deze barrières. De theorie houdt kort gezegd in dat sociaalpsychologische factoren de intentie van een persoon om een handeling uit te voeren kunnen verklaren, en op zijn beurt vormt die intentie een goede indicator voor het voorspellen van de handeling zelf.

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden is een survey opgesteld, dat vervolgens verspreid is over drie verschillende AZC's in Nederland, te weten Zutphen, Almere en Weert. In de survey's wordt de respondenten gevraagd naar hun activiteitenparticipatie gedurende de afgelopen week, alsmede naar barrières die zij ervaren met betrekking tot mobiliteit in het algemeen en fietsgebruik in het bijzonder. Ten slotte zijn ook persoonlijke gegevens in de survey opgenomen.

Het bleek het lastig om veel respondenten te vinden om aan de survey deel te nemen. Veel AZC's weigerden medewerking wegens tijdgebrek en andere prioriteiten, en niet alle asielzoekers hebben genoeg taalvaardigheid of interesse om de survey in te vullen. Uiteindelijk waren 50 respondenten, veelal benaderd door medewerkers van het AZC bij taallessen, wel bereid om deel te nemen.

Bij het uitvoeren van de analyse is gebruik gemaakt van het statistiekprogramma SPSS om de data te verwerken. Allereerst zijn de resultaten uiteengezet naar respondenten die over een fiets beschikken en zij die niet over een fiets beschikken. Hierbij viel op dat er grote verschillen zijn tussen man en vrouw en lager of hoger opgeleid; vrouwen en lager opgeleiden beschikten aanzienlijk minder vaak over een fiets. De meeste respondenten waren afkomstig uit Eritrea, Syrie

en Afghanistan. Vooral het percentage Eritreers in de steekproef in vergelijking met het werkelijke aantal Eritreers in asielzoekerscentra is opmerkelijk hoog.

Bij het beantwoorden van het eerste deel van de vraagstelling over het ervaren van barrières bij fietsgebruik bleken geen van de indicatoren gebaseerd op de Theory of Planned Behaviour echt significante verklarende variabelen. Er werd o.a. gekeken naar het gevoel van respondenten bekeken te worden door lokale bewoners. Hoewel weinig respondenten aangaven dit gevoel te hebben, bleek het wel een significante verklarende factor bij de ordinale regressieanalyse.

Verder werden respondenten ook gevraagd naar hun algemene problemen met mobiliteit middels de Freedom of Mobility-score. Hieruit bleek dat Gender, Opleidingsniveau, Leeftijd en Samenlevingsvorm significante indicatoren zijn voor het ervaren van vervoersachterstand.

Bij het analyseren van de gemeten activiteitenparticipatie bleken grote verschillen te bestaan tussen mannen en vrouwen. De meer traditionele man-vrouw rolverdeling in andere culturen lijkt hierbij een rol te spelen. Ook Leeftijd blijkt van significante waarde bij het verklaren van Activiteitenparticipatie. Vooral (oudere) kinderen hebben een hoge activiteitenparticipatie, waarschijnlijk omdat zij naar school gaan. Oudere leeftijdsgroepen hebben een lagere activiteitenparticipatie. Opleidingsniveau en Land van Herkomst lijken geen goede verklarende variabelen voor Activiteitenparticipatie onder asielzoekers, maar dit komt mede door het geringe aantal respondenten en ook het grote aantal landen van herkomst.

De belangrijkste conclusie die getrokken kan worden is echter dat fietsgebruik een significant verband houdt met activiteitenparticipatie onder asielzoekers. Ook de Plaats van het AZC is van invloed, maar de samenstelling van de bewoners van een AZC is hier mede verantwoordelijk voor.

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	2
Samenvatting.....	3
Hoofdstuk 1 Inleiding.....	8
Projectkader.....	8
Doelstelling.....	9
Vraagstelling.....	9
Wetenschappelijke relevantie.....	9
Maatschappelijke relevantie.....	10
Hoofdstuk 2 Theoretisch kader.....	11
2.1 Vervoer gerelateerde sociale uitsluiting.....	11
2.2 Activiteitenparticipatie en potentiële actieruimte.....	12
2.3 Theory of planned behaviour.....	15
2.4 Asielzoekers.....	16
2.5 Conceptueel model.....	16
Hoofdstuk 3 Methodologie.....	19
3.1 Onderzoekstrategie en -methoden.....	19
3.2 Afbakening onderzoeksgroep.....	21
3.3 Dataverzameling onder respondenten.....	21
3.4 Verwerking, analyse en uitwerking van data.....	22
Hoofdstuk 4 Resultaten.....	24
4.1 Omschrijving respondenten.....	24

4.2 Barrières voor mobiliteit en fietsgebruik.....	28
4.3 Activiteitenparticipatie	38
Hoofdstuk 5 Conclusie, aanbevelingen en reflectie	47
5.1 Conclusie	47
5.2 Aanbevelingen.....	49
5.3 Reflectie.....	50
Literatuurlijst.....	52
Bijlage 1	54

Hoofdstuk 1 Inleiding

Projectkader

Nederland is een fietsland. Van jongs af aan wordt kinderen geleerd hoe ze moeten fietsen, en veel ouders brengen hun kinderen per fiets naar school. Voor etnische minderheden in Nederland is dit echter niet altijd vanzelfsprekend.

Uit eerdere literatuur (o.a. SCP 2008; Kolner 2016) blijkt dat allochtonen een negatievere kijk op de fiets als vervoersmiddel hebben dan autochtonen. Harms (2006) laat zien dat allochtonen vaker activiteiten buitenshuis ontplooiën en vaker het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de fiets. Ook concludeert hij dat over korte afstanden allochtonen vaker lopen. Hij ziet bovendien een negatieve trend: tweede generatie allochtonen gebruiken de fiets minder dan de vorige generatie. Kolner (2016) ziet wel een positieve trend: tweede generatie allochtonen gebruiken juist vaker de fiets dan eerste generatie allochtonen. Mogelijk heeft deze positieve trend zich in de loop van het afgelopen decennium ontwikkeld, maar dit kan ook komen doordat er verschillende datasets zijn gebruikt: Harms (2006) baseerde zijn studie op gegevens uit de 50 grootste steden van Nederland, terwijl Kolner (2016) zijn onderzoek alleen baseerde op een casus in Rotterdam-Zuid.

Asielzoekers zijn vaak pas net in Nederland, zijn afkomstig van andere culturen waar fietsen niet altijd vanzelfsprekend is. Dit maakt dat ze eenmaal aangekomen in asielzoekerscentra mogelijk niet of niet goed kunnen fietsen. Bovendien is er in andere culturen ook sprake van andere attitudes ten aanzien van fietsgebruik. Zo wordt het in sommige landen als gevaarlijk gezien, of zelfs vernederend (SCP 2008).

Over de gevolgen van dit beperkte fietsgebruik onder allochtonen in Nederland is ook onderzoek gedaan, zij het in beperkte mate. Van der Giessen (2015) concludeert in zijn bachelorthesis dat onder statushouders de activiteitenparticipatie hoger is onder diegenen die de beschikking over een fiets hebben. Een grote meerderheid van de in zijn onderzoek geïnterviewde statushouders blijkt overigens wel over een fiets te beschikken. Het niet kunnen of willen fietsen kan zorgen voor sociale uitsluiting van groepen die toch al vaak een sociale achterstand hebben. Op dit aspect wil ik me richten met mijn onderzoek. Hoewel

asielzoekers maar een klein percentage vormen van het totaal aantal mensen met een migratieachtergrond in Nederland, zijn veel asielzoekers wel toekomstige Nederlanders. Het is zowel maatschappelijk als wetenschappelijk relevant om te weten of zij barrières ervaren om een fiets te gebruiken, en als dit het geval is, wat hiervan de consequenties zijn voor hun positie in de maatschappij in het algemeen en hun deelname aan activiteiten in het bijzonder.

Doelstelling

Het doel van het onderzoek is inzicht te geven in hoeverre asielzoekers barrières ervaren om gebruik te maken van de fiets, en in hoeverre er sprake is van beperkte activiteitenparticipatie onder asielzoekers als gevolg van het niet ter beschikking hebben/niet gebruikmaken van een fiets als vervoersmiddel, door het houden van een survey onder zowel asielzoekers die een fiets bezitten, als onder asielzoekers die geen fiets bezitten.

Vraagstelling

Deze doelstelling kan worden geconcretiseerd tot een centrale onderzoeksvraag:

“In hoeverre ervaren asielzoekers barrières om gebruik te maken van de fiets voor hun dagelijkse verplaatsingen en in hoeverre leidt dit beperkte fietsgebruik tot een beperkte activiteitenparticipatie?”

Wetenschappelijke relevantie

De Nederlandse literatuur op het gebied van mobiliteit en sociale uitsluiting is gering, internationaal is er wel veel meer onderzoek gedaan naar dit thema (o.a. Cass et al. (2005) en Preston & Raje (2007)), maar daar is in bijna alle gevallen een andere situatie wat betreft fietscultuur, waardoor de relatie tussen fietsgebruik en activiteitenparticipatie nergens gelegd wordt.

Martens (2012) behandelt de invloed van fietsgebruik op vervoersarmoede onder twee specifieke groepen, te weten autoloze huishoudens en personen met lage inkomens. Uit dit onderzoek blijkt de rol die de fiets kan spelen bij het voorkomen van vervoersarmoede onder kwetsbare groepen. Ik ben voornemens hierop voort te bouwen door een andere kwetsbare groep, asielzoekers, als doelgroep te nemen. Ook de te meten effecten verschillen

van elkaar doordat ik het wat nauwer gedefinieerde begrip activiteitenparticipatie neem in plaats van vervoersarmoede.

Het SCP-rapport van Harms (2006) over mobiliteit onder allochtonen toont aan dat onder bepaalde groepen etnische minderheden fietsgebruik niet vanzelfsprekend is. De focus van het rapport is echter de invloed op de bredere trends in mobiliteit in Nederland. Er wordt hier niet gekeken naar hoe dit de levens van de betreffende mensen beïnvloedt.

Van der Giessen (2015) heeft ook onderzoek naar fietsgebruik onder asielzoekers gedaan in zijn bachelorthesis, maar in dit onderzoek waren niet-fietsende vluchtelingen sterk ondervertegenwoordigd en betrof het mensen die al geheel of gedeeltelijk geïntegreerd waren in Nederland. Over het algemeen is er te weinig empirische kennis en is er aanvullend onderzoek nodig. Een onderzoek dat zich richt op de gevolgen van fietsgebruik onder asielzoekers op hun activiteitenparticipatie, waarbij asielzoekers met- en zonder fiets met elkaar vergeleken worden, kan een extra bijdrage leveren.

Maatschappelijke relevantie

Meer onderzoek naar vervoer gerelateerde sociale uitsluiting onder kwetsbare/achtergestelde groepen zoals asielzoekers is van belang voor overheid en instanties om meer inzicht te krijgen in hoe deze groepen het beste bij de samenleving betrokken kunnen worden. Hoewel er de afgelopen tijd verschillende rapporten zijn verschenen over mobiliteit onder mensen met een migratieachtergrond in steden (o.a. Harms, 2006 en Harms, 2008), zijn beleidsmakers, volgens dezelfde rapporten, zich niet genoeg bewust van de relevantie van mobiliteit, en dan met name fietsgebruik in het integratievraagstuk.

Aangezien bekend is dat onder niet-westerse allochtonen, met name Turkse en Marokkaanse vrouwen (SCP 2006, Wolters, 2011), de fiets minder populair is dan onder autochtonen, kan het stimuleren van fietsgebruik onder asielzoekers er wellicht aan bijdragen dat er in toekomstige generaties minder sprake is van sociale uitsluiting. De resultaten van dit onderzoek zullen deze beleidsmaatregelen wellicht ondersteunen.

Hoofdstuk 2 Theoretisch kader

2.1 Vervoer gerelateerde sociale uitsluiting

Er is de afgelopen tijd veel geschreven over de relatie tussen de begrippen mobiliteit en sociale uitsluiting. Een belangrijke publicatie op dit gebied was een onderzoek in opdracht van de Britse overheid (Social Exclusion Unit, 2003). Na deze publicatie kwam er ook in veel andere landen interesse naar dit onderwerp (Lucas, 2012). Een gebrek aan, of onvoldoende toegang tot transportmiddelen, in combinatie met een of meerdere vormen van sociale achterstand (o.a. laag inkomen, werkloosheid, slechte gezondheid) kan leiden tot een slechte toegang tot sociale netwerken, diverse soorten dienstverlening, informatie, besluitvormingsprocessen, etc. Deze vervoersarmoede kan uiteindelijk leiden tot wat in de literatuur sociale uitsluiting wordt genoemd (Lucas, 2012).

Door Levitas et al. (2007) is uitgebreid literatuuronderzoek gedaan naar sociale uitsluiting. Het doel van het onderzoek was onder andere om bestaande datasets te evalueren, en aanbevelingen te doen naar hoe toekomstige surveys beter samengesteld zouden kunnen worden. Hiervoor is het nodig dat er meer helderheid ontstaat over welke dimensies een rol spelen bij het definiëren van sociale uitsluiting, en hoe groot de rol van elke dimensie ongeveer is. Op basis van het onderzoek werd de *Bristol Social Exclusion Matrix* opgesteld, waarin de volgende tien dimensies aan bod komen:

1) Economische middelen, 2) Toegankelijkheid van publieke en private diensten, 3) Sociale middelen, 4) Economische participatie, 5) Sociale participatie, 6) Cultuur, onderwijs en vaardigheden, 7) Politieke en maatschappelijke participatie, 8) Gezondheid en welzijn, 9) Leefbaarheid en 10) Criminaliteit. Op basis hiervan komen Levitas et al. (2007) ook tot een zo breed mogelijke definitie van het begrip sociale uitsluiting: *“Sociale uitsluiting is een complex en multidimensionaal proces. Het gaat over het missen van toegang tot goederen, diensten en rechten, en de onmogelijkheid deel te nemen aan relaties en activiteiten die wel beschikbaar zijn voor het merendeel van de bevolking, zij het op economisch, sociaal, cultureel of politiek vlak. Het tast zowel de kwaliteit van leven van individuen als de rechtvaardigheid en cohesie van een samenleving als geheel aan.”* (Levitas et al., 2007).

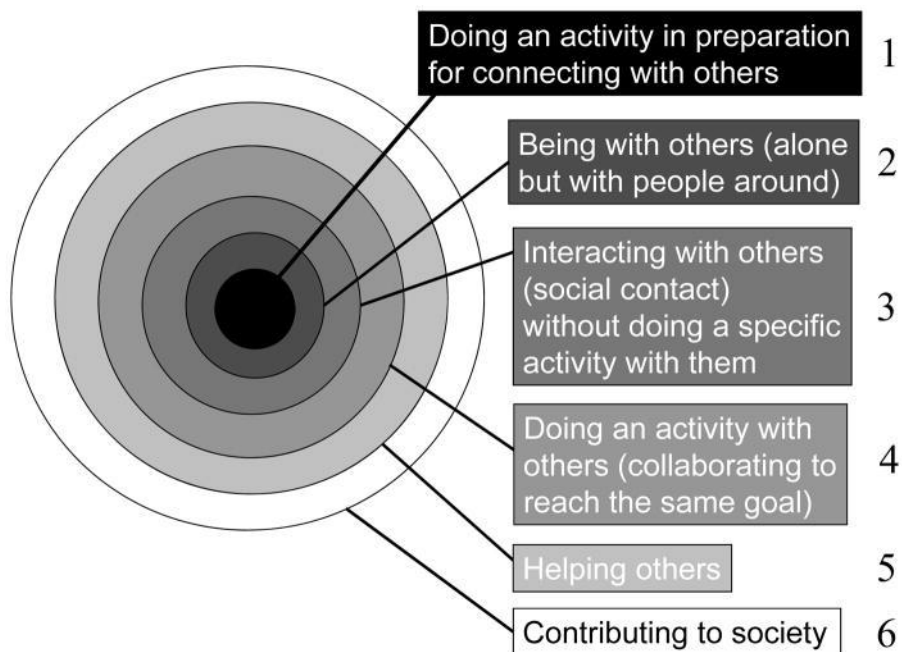
Belangrijk is om helder onderscheid te maken tussen de begrippen *vervoersarmoede* en *sociale uitsluiting*. Vervoersarmoede behelst aan de ene kant een gebrek aan toegang tot kansen m.b.t. werk, onderwijs, gezondheid en sociale netwerken (sociale achterstand), en aan de andere kant een gebrek aan toegang tot noodzakelijk vervoer (vervoersachterstand). Er is pas sprake van vervoer gerelateerde sociale uitsluiting wanneer vervoersarmoede systematisch is en meetbaar effect heeft op de kwaliteit van iemands leven (Martens, 2012). Er is hier sprake van een positieve relatie: vervoersarmoede kan leiden tot (vervoer gerelateerde) sociale uitsluiting (Currie & Delbosc, 2010). Het is goed mogelijk om sociaal uitgesloten te zijn maar wel goede toegang te hebben tot vervoer, of geen goede toegang te hebben tot vervoer maar niet sociaal uitgesloten te zijn. Volgens Currie & Delbosc (2010) is er ook een sterk negatief verband tussen sociale uitsluiting en persoonlijk welzijn.

Diverse studies laten zien dat er in Nederland verschillende groepen zijn met een zogenaamde vervoersachterstand (o.a. Harms, 2008). Groepen met een vervoersachterstand hebben vaak ook een sociale achterstand. Vervoersachterstand en sociale achterstand zorgen in wisselwerking tot vervoersarmoede (Lucas, 2012). Groepen die lijden onder vervoersarmoede bestaan o.a. uit ouderen, gehandicapten, mensen met lage inkomens, vrouwen, autoloze huishoudens en etnische minderheden (Church, Frost & Sullivan, 2000). Uit onderzoek (o.a. Martens, 2012) blijkt dat het hebben van een fiets bijdraagt aan het verminderen van vervoersarmoede.

2.2 Activiteitenparticipatie en potentiële actieruimte

Een van de factoren die bij kan dragen aan sociale uitsluiting is een beperkte sociale participatie (Levitas et al., 2007). Tegelijkertijd is dit ook een mogelijk symptoom van sociale uitsluiting. Er is geen eenduidige definitie van het begrip sociale participatie. Overeenkomstige begrippen als activiteitenparticipatie, sociaal engagement, sociale ondersteuning en sociale integratie worden vaak door elkaar heen gebruikt (Levasseur et al., 2010). Sociale participatie wordt vaak gekoppeld aan gezondheid. Dit is niet verwonderlijk, aangezien er een direct verband bestaat tussen sociale uitsluiting en persoonlijk welzijn (Currie & Delbosc, 2010). Het verbeteren van de sociale participatie onder ouderen is een van de belangrijkste voorstellen van de Wereldgezondheidsorganisatie in reactie op de groeiende bezorgdheid over de vergrijzing die wereldwijd plaatsvindt (WHO, 2002).

Om de eenduidigheid van het begrip 'sociale participatie' te vergroten, hebben Levasseur et al. (2010) een analyse van de literatuur over dit begrip uitgevoerd. De uitkomst resulteerde in een onderverdeling van zes niveaus van sociale participatie (zie de figuur hieronder). Dit op basis van twee elementen: de mate van betrokkenheid van het individu met anderen, en het doel van de betreffende activiteit. Hoe hoger de sociale betrokkenheid en hoe 'hoger' het doel van de activiteit, hoe hoger het niveau van sociale participatie. 'Bijdragen aan de maatschappij' wordt door de auteurs als het hoogste doel gezien en vormt dus het hoogste niveau.



Figuur 1 Niveaus van sociale participatie volgens Levasseur et al. (2010)

Wat dit model minder geschikt maakt om te hanteren is de ogenschijnlijk subjectieve beoordeling. De een beschouwt een doel als nobel, iemand anders zal het daar misschien minder mee eens zijn. Een ander kritiekpunt op dit model is dat niet alle activiteiten per se sociaal hoeven te zijn. Asielzoekers, zeker alleenstaanden die pas net in Nederland zijn, ondernemen nog vaak activiteiten alleen en dit hoeft niet ten koste te gaan van hun integratie, integendeel, het laat ze kennismaken met Nederland. Vandaar dat ik in mijn onderzoek niet de term sociale participatie, maar activiteitenparticipatie zal aanhouden. Dit houdt in dat een breed scala aan activiteiten wordt meegenomen, dus niet alleen sociale activiteiten. Ook bijvoorbeeld korte ritjes naar de supermarkt tellen mee.

Er is veel literatuur verschenen over welke factoren van invloed zijn op activiteitenparticipatie. Elias et al. (2015) suggereren in hun onderzoek onder Arabische vrouwen in Israël dat sekse een uitermate belangrijke rol speelt. Vrouwen reizen over het algemeen significant minder dan mannen. Ze hebben een belangrijke rol als verzorger van hun kinderen, hebben minder toegang tot auto's en ze zijn onderhevig aan de nog steeds dominante norm dat vrouwen niet moeten rijden.

Dit zorgt ervoor dat ook de gezinssituatie van invloed is op activiteitenparticipatie. Gezinnen met veel kinderen hebben een ander activiteitenpatroon, wat er onder meer voor zorgt dat allochtone vrouwen minder participeren in de samenleving (Gruijter et al., 2007). Van der Kloof et al. (2014) onderzochten het effect van fietslessen voor allochtone vrouwen in Nederland op hun activiteitenparticipatie. Deze groep vrouwen behoort tot de sociale groep in Nederland met de meeste vervoersarmoede. Ook Harms (2006) en Kolner (2016) ondervonden in hun onderzoek dat allochtone vrouwen in Nederland tot de groep met de meeste vervoersarmoede behoren. Autochtone vrouwen fietsen gemiddeld juist meer dan mannen (Fietzersbond, 2007). Dit hoeft niet per se te betekenen dat autochtone vrouwen ook minder vervoersarmoede ervaren dan autochtone mannen. Het wil wel zeggen dat het verschil in sekse bij autochtonen in Nederland juist omgekeerd ligt.

Uit een longitudinaal onderzoek van Freysinger et al. (1995) onder ouderen blijkt dat de factor leeftijd minder van invloed is op vrouwen dan op mannen wat betreft activiteitenparticipatie. Leeftijd speelt echter wel een rol; ouderen wiens fysieke gesteldheid achteruit gaat zijn minder waarschijnlijk te participeren in activiteiten door een verminderde mobiliteit.

Activiteitenparticipatie wordt ondermijnd door het bestaan van vervoersarmoede. Als mensen niet de beschikking of de toegang hebben tot voldoende vervoer, zijn ze minder geneigd deel te nemen aan activiteiten. De mate waarin mensen beperkingen ervaren om zich te verplaatsen, kan geoperationaliseerd worden door middel van het begrip 'potentiele actieruimte'. Dit is een bereikbaarheidsmaat uit de tijdsgeografie op basis van persoonskenmerken en kenmerken van vervoerssystemen en de ruimte (Dijst et al., 2002). Het houdt rekening met de dagindeling en de tijd die men beschikbaar heeft om te reizen. Dit is belangrijk, want asielzoekers zullen een andere dagindeling en tijdsgebruik hebben dan andere groepen mensen. Als asielzoekers een fiets gebruiken om te reizen, zal dit hun actieradius vergroten en beperkingen die ze ondervinden in hun mobiliteit deels wegnemen,

hun potentiële actieruimte zal hierdoor groter worden. In dezelfde tijd kan er immers meer afstand worden afgelegd.

2.3 Theory of planned behaviour

De 'Theory of planned behaviour' (Ajzen, 1991) stelt dat sociaalpsychologische factoren significant van invloed zijn op de intentie en het uitgevoerde gedrag, bijvoorbeeld met betrekking tot fietsgebruik (Gatersleben & Appleton, 2007). Deze factoren zijn onder te verdelen in drie categorieën: gedragsovertuigingen (attitudes), normatieve overtuigingen (subjective norms) en waargenomen gedragscontrole (perceived behavioural control).

Attitudes hebben betrekking op 'de evaluatie van een persoon van de entiteit in kwestie' (Ajzen & Fishbein, 1977), in dit geval dus fietsgebruik. Een evaluatie kan heel breed zijn en bestaan uit verschillende voor- en nadelen die de respondent in verband brengt met fietsgebruik, voortkomend uit rationele overwegingen dan wel vooroordelen. Voor dit onderzoek is echter niet van belang waar bepaalde attitudes van respondenten vandaan komen, maar welke invloed ze hebben op hun fietsgebruik. Volgens Willis et al. (2015) is er een positief verband tussen het bewustzijn van de voordelen van de fiets en fietsgebruik. Deze voordelen houden onder meer in: baten voor het milieu, het ervaren van plezier en het stimuleren van de gezondheid. Ook uit onderzoek van Kolner (2016) blijkt dat een positieve attitude tegenover de fiets in belangrijke mate bijdraagt aan het gebruik van de fiets. Het tegenovergestelde is waar voor attitudes tegenover de auto; hoe positiever de houding, hoe minder fietsgebruik. Dit is echter niet relevant voor mijn onderzoek, omdat asielzoekers meestal nog geen in Nederland geldig rijbewijs hebben en dus geen auto mogen rijden.

Subjectieve normen hebben betrekking op de invloed die de directe omgeving van een individu op de betreffende persoon uitoefent. Sterke druk van familie en vrienden kunnen iemand ertoe bewegen iets wel of niet te doen. In het geval van fietsgebruik zijn de effecten van subjectieve normen echter minder duidelijk. Heinen, Maat & van Wee (2012) suggereren in hun onderzoek dat subjectieve normen alleen van invloed zijn bij korte ritjes met de fiets. Uit onderzoek van Kolner (2016) kwamen helemaal geen effecten naar boven. Er bestaat vooralsnog geen reden om aan te nemen dat dit bij asielzoekers anders is; hoogstens is er een lichte druk die hen ertoe aanzet om juist niet de fiets te gebruiken.

Perceived behavioural control heeft betrekking op de mate waarin omstandigheden van buitenaf, waar men als individu geen controle over kan hebben, de intentie om een bepaald gedrag uit te voeren kunnen beïnvloeden. Binnen het onderwerp van dit onderzoek valt bijvoorbeeld te denken aan het beschikken over een fiets in het land van herkomst, het beschikken over een fiets in het AZC, en het hebben van fietsvaardigheden. Met betrekking tot fietsgebruik is er weinig onderzoek naar gedaan perceived behavioural control. Ajzen (2002) geeft wel een voorbeeld hoe men het zou kunnen meten: door middel van zogenaamde *belief-based measures*. Men zou respondenten zelf factoren kunnen laten aandragen (personal accessible beliefs) of de respondenten een standaardlijst voorleggen (modal accessible beliefs). Om relevante informatie te vergaren, stelt Ajzen (2002) voor de respondent twee vragen te stellen: over de waarschijnlijkheid en de kracht van omstandigheidsfactoren.

2.4 Asielzoekers

De vier grootste vluchtelingengroepen in Nederland zijn afkomstig uit Syrië, Eritrea, Irak en Iran (COA, 2017). Aan het eind van 2016 was er een bezetting van 26.917 vluchtelingen in alle AZC's. Zo'n 11 duizend hiervan zijn statushouders die nog wachten op geschikte huisvesting, bij de anderen loopt de procedure nog. Onder alle bewoners zijn er zo'n 1200 alleenstaande minderjarige vreemdelingen, oftewel amv's. Dit zijn veelal kinderen die gevlucht zijn uit oorlogsgebieden wiens ouders zijn achtergebleven, of, nog erger, zijn omgekomen. Ook zijn er kinderen afkomstig uit economisch achtergestelde gebieden bij die door hun ouders vooruit zijn gestuurd en veelal geen kans maken op asiel. Deze amv's zijn veruit de meest kwetsbare groep. Afhankelijk van hun precieze achtergrond integreren zij sneller of juist minder snel dan gemiddeld, zo is de ervaring. De taalvaardigheid van asielzoekers hangt veelal af van hoelang ze al in Nederland zijn. Diegenen wiens asielverzoek is goedgekeurd kan beginnen aan de inburgeringscursus, diegenen wiens procedure nog loopt kan alleen op vrijwillige basis de taal beginnen te leren. Hoe goed dit gebeurt verschilt uiteraard van persoon tot persoon.

2.5 Conceptueel model

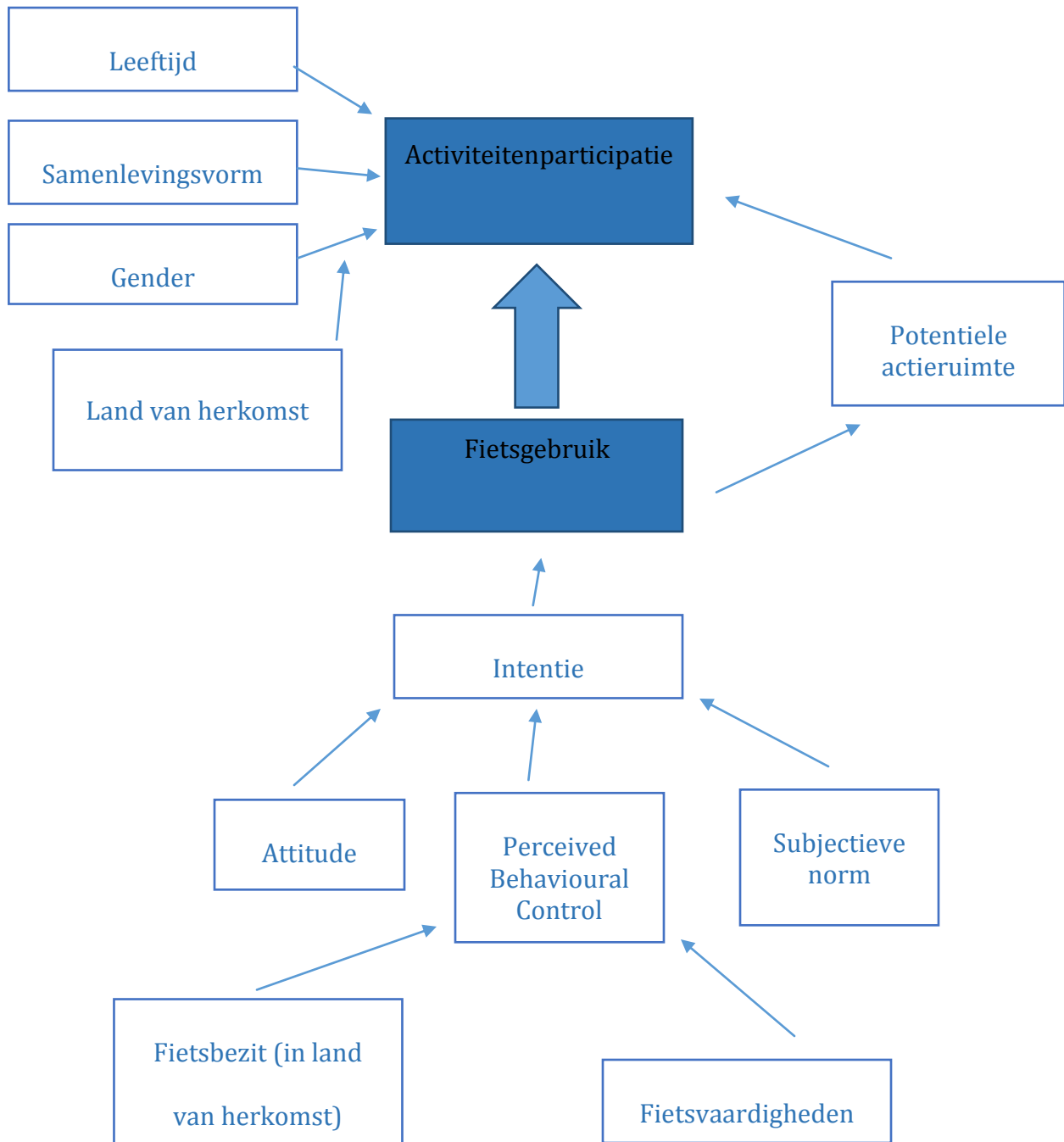
Het eerste deel van de vraagstelling gaat over mogelijke barrières die asielzoekers ondervinden bij fietsgebruik. De Theory of planned behaviour (Ajzen, 1991) kan helpen te

verklaren welke barrières asielzoekers ondervinden. De intentie om een bepaald gedrag te vertonen is meestal een goede graadmeter of het betreffende gedrag daadwerkelijk vertoond wordt. Op deze intentie zijn op zijn beurt weer een drietal sociaalpsychologische factoren van invloed.

De attitude heeft met name betrekking op het waardeoordeel (van fietsgebruik). Perceived behavioural control heeft betrekking op omstandigheden van buitenaf die de intentie om een actie uit te voeren kunnen beïnvloeden. De vraag of een respondent een fiets bezit, of hij/zij de vaardigheden bezit om die fiets goed te kunnen gebruiken, en de vraag of de respondent ook een fiets in zijn/haar bezit had in het land van herkomst vormen in het conceptueel model de belangrijkste indicaties voor perceived behavioural control. Subjectieve normen, ten slotte, hebben betrekking op de invloed van de sociale omgeving die op iemand uitgeoefend wordt.

De vraag of, en hoe fietsgebruik kan leiden tot meer activiteitenparticipatie hangt van meerdere factoren af. Ten eerste is de leeftijd van invloed. Oudere mensen zijn vaak lichamelijk in slechtere staat dan jongere mensen, dit heeft invloed op hoe mobiel mensen zijn. Ook hebben mensen boven een bepaalde leeftijd vaak een beperkter sociaal netwerk, iets wat van invloed is op welke activiteiten ondernomen worden. Ten tweede is de sekse van belang. Vrouwen met een niet-westerse achtergrond hebben, meer nog dan in de westerse cultuur, een andere maatschappelijke positie dan de man. Dit kan invloed hebben op welke activiteiten vrouwen (en mannen) ondernemen. Binnen de traditionele rolverdeling blijven vrouwen vaak dicht bij huis en doen huishoudelijke taken, terwijl mannen er vaker op uit trekken voor werk, ontspanning en andere zaken. Ten derde is er de gezinssamenstelling. Gezinnen met kinderen hebben beperkingen, het vereist de wil van meerdere personen om een activiteit te ondernemen en baby's en jonge kinderen hebben speciale aandacht nodig. Alleenstaande personen zijn minder gehinderd in hun handelen, ze hebben meer vrijheid om naar eigen believen activiteiten te ondernemen. Ten slotte speelt culturele achtergrond een rol. Zoals eerder benoemd is er in niet-westerse culturen vaak een meer traditionele man-vrouw rolverdeling. De culturele achtergrond is van invloed op hoe deze rolverdeling eruit ziet, en is daarmee ook van indirecte invloed op de mate van activiteitenparticipatie. Of deze meer traditionele rolverdeling zich ook doorzet in Nederland is onder meer afhankelijk van het integratieproces.

Fietsgebruik heeft ook invloed op de potentiële actieruimte van asielzoekers. Het vervoersmiddel waarmee men zich voortbeweegt bepaalt in belangrijke mate de actieradius, de ruimte waarbinnen men activiteiten ontplooit. Als de actieradius door middel van het gebruik van de fiets wordt vergroot, vermindert dit de mate waarin mensen beperkingen voelen om grotere afstanden af te leggen, en dit heeft op zijn beurt een positief effect op de activiteitenparticipatie.



Figuur 2 Conceptueel model

Hoofdstuk 3 Methodologie

In dit hoofdstuk zal de gekozen onderzoekstrategie en de gebruikte methode worden toegelicht. De eerste paragraaf bespreekt waarom er gebruik gemaakt is van een survey. Paragraaf 3.2 laat zien welke afbakening gebruikt is bij het bepalen van de onderzoekspopulatie. De daaropvolgende paragraaf geeft aan hoe de respondenten zijn benaderd. Paragraaf 3.4 gaat in op de manier waarop de verschillende onderzoeksgegevens zijn verwerkt, geanalyseerd en uitgewerkt.

De centrale vraagstelling die ik wil beantwoorden in mijn onderzoek luidt:

“In hoeverre ervaren asielzoekers barrières om gebruik te maken van de fiets voor hun dagelijkse verplaatsingen en in hoeverre leidt dit beperkte fietsgebruik tot een beperkte activiteitenparticipatie?”

Gezien de geringe empirische kennis over dit probleem in Nederland is het onderzoek verkennend van aard. Wel zal er worden voortgebouwd op eerder onderzoek dat is gedaan, met name de bachelorthesis van Van der Giessen (2015) over hetzelfde onderwerp. Het voorliggende onderzoek verschilt echter op belangrijke vlakken, vooral met betrekking tot onderzoekspopulatie en methodiek. Deze verschillen zullen eveneens in de volgende paragrafen belicht worden.

3.1 Onderzoekstrategie en -methoden

Bij verkennende onderzoeken wordt meestal gebruik gemaakt van open interviews of semigestructureerde diepte-interviews. Bij semigestructureerde diepte-interviews heeft de onderzoeker een lijst met onderwerpen die tijdens het interview aan bod moeten komen (Saunders et al., 2008). Dit helpt om structuur te houden in interviews. Doordat de vragen en de volgorde van de vragen nog niet precies vastliggen is er wel de mogelijkheid voor de respondent voor genoeg eigen inbreng. Bovendien is de verwachting dat de respondenten weinig ervaring zullen hebben met het deelnemen aan onderzoeken en interviews, en dan zouden open interviews te veel vergen van de respondent. Een nadeel van elk type interview is dat er wel wordt verwacht dat respondenten over voldoende taalvaardigheid

beschikken. Dit is vaak een groot probleem bij asielzoekers, afhankelijk van hoelang ze al in Nederland verblijven

Een andere mogelijkheid was geweest het houden van een logboekonderzoek, zoals Van der Giessen (2015) heeft gedaan. Een aantal respondenten werd hierbij gevraagd enkele dagen nauwkeurig hun verplaatsingen per fiets bij te houden. Onder andere de plaats van bestemming, de duur van hun reis, het tijdstip en waarom en met wie de reis werd ondernomen waren hierbij van belang. Het voordeel van een logboekonderzoek ten opzichte van interviews en surveys is dat de informatie direct achterhaald wordt. Bij het houden van interviews en surveys is men afhankelijk van wat respondenten zich achteraf herinneren. Echter, ook bij een logboekonderzoek is men afhankelijk van de taalvaardigheid van respondenten, die zelf moeten bijhouden welke activiteiten ze ondernemen, wanneer en met wie. Bovendien biedt dit type onderzoek slechts weinig ruimte om aanvullende informatie te vergaren. Men zou achteraf een verschil kunnen vaststellen tussen de logboeken van respondenten met- en zonder fiets, maar het waarom zou onduidelijk blijven zonder aanvullend onderzoek.

Voor dit onderzoek is er gekozen voor een survey. Dit was niet de aanvankelijk gewenste onderzoeksmethode; in eerste instantie was het mijn intentie om semigestructureerde diepte-interviews te houden, een kwalitatieve methode die aansluit bij het verkennende karakter van het onderzoek. Het gaat immers om het beschrijven van het effect van gedrag van een bepaalde populatie, in dit geval asielzoekers. Het bleek echter erg lastig om interviews te regelen met bewoners van een AZC. Hiervoor is speciale toestemming nodig van het COA, die ik voor het uitvoeren van dit onderzoek niet gekregen heb. Het houden van een survey biedt uitkomst bij het probleem van de relatief lagere taalvaardigheid van asielzoekers; mits de vragenlijst duidelijk is, is taalvaardigheid in mindere mate van belang in vergelijking met interviews. Bovendien is de onderzochte populatie groter, en is de kans dus groter dat de resultaten representatief zullen zijn.

Het houden van een survey onder een groot aantal asielzoekers verschaft inzicht in de relatie tussen hun fietsgebruik en de mate waarin dit hun activiteitenparticipatie beïnvloedt. Ook kan nagegaan worden of zij barrières ervaren bij het gebruik van een fiets. Diverse vragen in de vragenlijst zijn hierop gericht (zie bijlage 1). Er zijn zowel respondenten benaderd die een fiets bezitten als respondenten die geen fiets bezitten. Door de antwoorden van de twee groepen te vergelijken, kan worden nagegaan of de waargenomen

verschillen in activiteitenparticipatie daadwerkelijk worden beïnvloed door fietsgebruik. Voordat de definitieve versie van de survey is uitgedeeld aan de AZC's, is er eerst een proef enquête gehouden onder studenten om de survey te testen. De resultaten hiervan boden geen aanleiding om de survey inhoudelijk te wijzigen.

3.2 Afbakening onderzoeksgroep

In zijn bachelorthesis heeft Van der Giessen (2015) gebruik gemaakt van respondenten woonachtig te Nijmegen. Dit waren vluchtelingen die de asielprocedure allemaal al hadden doorlopen en statushouders waren. Deze waren al een tijdje in Nederland en hadden bijna allemaal de beschikking over een fiets. Mijn onderzoek richt zich op asielzoekers die verblijven in een AZC. Dit hoeft overigens niet te betekenen dat deze mensen nog geen verblijfsstatus hebben; sommige vluchtelingen hebben deze status al wel maar wonen nog in een AZC omdat er nog geen geschikte huisvesting beschikbaar is. Er zullen dus ook vluchtelingen met een verblijfsstatus tussen de respondenten zitten. In alle gevallen vallen ze wel nog onder toezicht van het COA.

Bewoners van een AZC zijn vaak nog een kortere tijd in Nederland en staan cultureel en sociaal nog wat verder van onze maatschappij, wat hun houding tegenover fietsgebruik beïnvloedt en het minder waarschijnlijk maakt dat ze een fiets bezitten en er een kunnen besturen. Dit maakt het interessant om juist deze groep te onderzoeken, en maakt het makkelijker om respondenten te vinden die geen fiets bezitten. Om een vergelijkend onderzoek uit te voeren is het van belang om van beide groepen, asielzoekers met fiets en asielzoekers zonder fiets, genoeg respondenten ter beschikking te hebben.

3.3 Dataverzameling onder respondenten

Asielzoekers zonder status die nog in hun procedure zitten, alsmede asielzoekers die inmiddels verblijfsstatus hebben maar nog op geschikte huisvesting wachten, verblijven noodgedwongen in AZC's. Hieruit volgt dat ik AZC's heb bezocht om respondenten te vinden. Gezien het onderwerp is niet elk AZC even geschikt. In een AZC in een dunbevolkt gebied is het waarschijnlijk dat fietsgebruik onder bewoners relatief laag is omdat zij in verband met langere afstanden meer gebruik maken van het openbaar vervoer. In een AZC middenin een drukke stad is het waarschijnlijk dat verplaatsingen per fiets minder nodig zijn omdat alle voor asielzoekers relevante bestemmingen binnen loopafstand liggen. Voor dit onderzoek

zijn drie AZC's benaderd, die samen zo veel mogelijk de variatie aan AZC's in Nederland weerspiegelen. Het eerste AZC dat is benaderd ligt in Zutphen, in de wijk Noordveen. Sinds eind juli 2016 worden in dit AZC vluchtelingen opgevangen (COA, 2017). Er is plaats voor maximaal 759 mensen, en er verblijven zowel gezinnen met kinderen als alleenreizenden. De meeste bewoners zijn afkomstig uit Syrië. Het tweede AZC ligt in Almere, meer specifiek in de groenstrook tussen Almere-Stad en Almere-Buiten. Het AZC is open sinds het jaar 2000 en biedt plaats aan zo'n 800 asielzoekers (COA, 2107). Het derde AZC ligt in Weert. In dit AZC is plaats voor maximaal 1000 asielzoekers en het is geopend sinds 2015 (COA, 2017). De drie plaatsen waar de AZC's gelegen zijn, Almere, Zutphen en Weert, zijn bewust zo gekozen zodat de grootte van de plaats de resultaten zo weinig mogelijk beïnvloedt. Almere is een multiculturele stad in de Randstad met zo'n 200.000 inwoners, Zutphen en Weert zijn middelgrote steden met allebei zo'n 40.000 inwoners.

In eerste instantie was het mijn bedoeling om de AZC's te benaderen voor interviews met asielzoekers om op die manier mijn vraagstelling te beantwoorden. Vanwege de drukte en constante dynamiek bij het COA, evenals de strikte regels voor bezoekers, ben ik overgestapt op het maken van surveys. Deze heb ik aan medewerkers van het COA bij de verschillende AZC's aangeboden om samen met asielzoekers in te vullen tijdens gezamenlijke activiteiten, zoals taallessen. Als enige bijsluiter heb ik de medewerkers verzocht om zoveel mogelijk verschillende respondenten de survey te laten invullen. Dus zowel mannen als vrouwen, (oudere) volwassenen en jongeren, en mensen van verschillende herkomstlanden. Dit laatste bleek in Zutphen eenvoudiger dan in Almere, waar vooral Eritreeërs gehuisvest zijn. Ook heb ik nadrukkelijk gevraagd om bewoners die niet over een fiets beschikken de survey te laten invullen, omdat ik inmiddels weet (onder meer door het onderzoek van Van der Giesen (2015)) dat het moeilijk is deze groep respondenten te vinden. Dit bleek ook in Zutphen, Weert en Almere het geval te zijn; een meerderheid beschikt over een fiets.

3.4 Verwerking, analyse en uitwerking van data

Voor het maken van de vragenlijst is uitgegaan van de "Freedom of mobility survey" zoals ontwikkeld door Martens (2017). Het doel van deze survey was om mobiliteitsproblemen direct te kunnen vaststellen, door respondenten op een directe manier te vragen of en welke problemen ze ervaren met betrekking tot mobiliteit. Dit kan ambtenaren en

bestuurders waardevolle informatie leveren over hoe goed, of hoe slecht, het bestaande transportnetwerk verschillende groepen mensen bedient. De survey die gebruikt is in dit onderzoek is aangepast om zich specifiek te richten op niet alle vormen van mobiliteit, maar alleen fietsgebruik, en niet alle doelgroepen, maar alleen asielzoekers die in een AZC verblijven. De resultaten van de vragen over mobiliteitsproblemen zijn vervolgens omgezet in een 'Freedom of mobility score', zoals in het originele survey. Deze score kan de barrières duiden die respondenten ervaren met betrekking tot mobiliteit.

De resultaten van de vragen over activiteitenparticipatie zijn op dezelfde manier omgezet tot een score, waaruit vervolgens een lage, middelhoge en hoge activiteitenparticipatie zijn herleid. Met deze drie categorieën kan een multinomiale logistische regressietoets worden gebruikt om te controleren of de relatie tussen een of meerdere onafhankelijke factoren, waaronder fietsgebruik, en activiteitenparticipatie statistisch significant is.

Voor de analyse zijn ook een groot aantal tabellen en grafieken gemaakt waarbij de fietsende groep steeds is vergeleken met de niet-fietsende groep. Aan de hand hiervan worden verschillende kenmerken geanalyseerd, zoals sekse, leeftijd, samenlevingsvorm en de plaats van het AZC. Voor de respondenten die zeggen over een fiets te beschikken is ook gekeken naar eventuele barrières die hen ervan weerhouden deze te gebruiken. Bij de analyse zijn de verschillen tussen de groepen steeds uitgelicht en besproken. Deze zijn interessant omdat ze helpen de centrale vraag te beantwoorden: bestaan er onder asielzoekers barrières om een fiets te gebruiken, en leidt beperkt fietsgebruik tot een beperkte activiteitenparticipatie? Bij de conclusie wordt teruggegrepen op het conceptuele model.

Hoofdstuk 4 Resultaten

In dit hoofdstuk zal ik eerst een beschrijving geven van de respondenten. Vervolgens bespreek ik in een aparte paragraaf de barrières die asielzoekers aangeven te ervaren met betrekking tot mobiliteit en fietsgebruik. Daarna richt ik me op het belangrijkste verband uit de doelstelling, namelijk die tussen fietsgebruik en activiteitenparticipatie onder asielzoekers. Ik zal ook ingaan op eventuele andere verbanden tussen persoonskenmerken en activiteitenparticipatie.

4.1 Omschrijving respondenten

De groep respondenten bestaat in totaal uit 50 personen, en deze valt globaal op te splitsen in twee subgroepen: asielzoekers zonder fiets en asielzoekers met fiets.

De groep van asielzoekers zonder fiets bestaat uit 18 respondenten. Het aantal mannen en het aantal vrouwen is ongeveer gelijk verdeeld, acht mannen en tien vrouwen. Ook de leeftijd en samenlevingsvorm zijn verdeeld: de jongste respondent is tussen de 12 en 17 jaar oud en de oudste respondent is tussen de 55 en 74 jaar oud, terwijl de helft alleen woont en de anderen overwegend deel uitmaken van een gezin. De meeste respondenten zijn afkomstig uit Eritrea (44%), en ook valt op dat maar liefst de helft van de respondenten nooit een formele opleiding heeft gehad.

Het aandeel Eritreeërs onder de gehele groep respondenten in vergelijking met het aandeel Eritreeërs in de totale vluchtelingenopvang valt op: over 2016 bezien was maar 7,2% van de totale bezetting in alle AZC's afkomstig uit Eritrea (COA, 2017). Onder de respondenten is dat 34%. Dit kan verklaard worden door het grote aantal Eritreeërs uit het AZC Almere: iedere respondent uit dit AZC is afkomstig uit dat land.

Asielzoekers zonder fiets			
Kenmerken		Absoluut	%
Geslacht	Man	8	44
	Vrouw	10	56
Leeftijd	12-17 jaar	1	6
	18-24 jaar	5	28
	25-34 jaar	4	22
	35-54 jaar	6	33
	55-74 jaar	1	6
	75+ jaar	0	0
	Onbekend	1	6
Samenlevingsvorm	Alleen	8	44
	In een gezin	8	44
	Met broer(s) en/of zus(sen)	1	6
	Met partner	1	6
	Onbekend	0	0
Land van herkomst	Eritrea	8	44
	Syrië	5	28
	Afghanistan	1	6
	Somalië	1	6
	Iran	0	0
	Palestina	0	0
	Irak	0	0
	Rusland	0	0
	China	1	6
	Sierra Leone	0	0
	Zimbabwe	0	0
	Nigeria	1	6
	Onbekend	1	6
	Hoogst genoten opleiding	Geen formele opleiding	9
Basisschool		3	17
Middelbare school		1	6
Bachelorsdiploma of hoger		2	11
Onbekend		3	17
Plaats van AZC	Zutphen	6	33
	Almere	6	33
	Weert	6	33

Tabel 1 Kenmerken respondenten niet- fietsende vluchtelingen

De groep van asielzoekers met fiets (tabel 2 op de volgende pagina) bestaat uit 32 respondenten. Het overgrote deel hiervan is man; 29 mannen tegenover slechts drie vrouwen. De leeftijd is meer gelijk verdeeld, hoewel net zoals bij de asielzoekers zonder fiets er ook hier weinig ouderen bij zitten. Dit kan gemakkelijk verklaard worden doordat de lange en uitputtende reis die vluchtelingen meestal achter de rug hebben niet geschikt is voor ouderen; zij blijven achter of komen later alsnog over via gezinshereniging. Daarnaast is het zo dat ouderen in het algemeen meer honkvast zijn en eerder geneigd in het thuisland te blijven. Bij de samenlevingsvorm valt op dat de meesten, 14, in een gezin wonen. Dit kan wellicht (deels) verklaren waarom er zo weinig vrouwen bij deze groep met fiets zitten: het hele gezin maakt gebruik van de fiets, maar is 'eigendom' van de man of zoon in het gezin. Of dit echt zo is, is moeilijk met zekerheid te zeggen omdat niet bekend is of in het gezin van vrouwen die aangeven geen fiets te bezitten andere gezinsleden wel over een fiets beschikken. Als dit niet zo is, zou het ook kunnen zijn dat het voor vrouwen moeilijker is om aan een fiets te geraken, of dat ze er eenvoudigweg minder in geïnteresseerd zijn.

Het land van herkomst is in 28% van de gevallen Eritrea, een aanzienlijk lager percentage dan bij de groep zonder fiets. Maar dit wordt grotendeels verklaard doordat elke Eritreeër, op een na, een bewoner is van het AZC in Almere. Waarom de (Eritrese) bewoners van het AZC in Almere gemiddeld gezien minder vaker een fiets bezitten dan bewoners van de AZC's in Zutphen en Weert is onbekend. Naast de nationaliteit met bijbehorende cultuur en gebruiken zou de locatie een rol kunnen spelen; het AZC in Almere wordt omringd door woonwijken met diverse voorzieningen op relatief korte afstand, het AZC in Zutphen is gelegen aan de rand van de bebouwde kom. Een derde reden zou kunnen zijn dat bewoners van het AZC in Zutphen gemiddeld gezien al langer in Nederland verblijven dan bewoners van het AZC in Almere, maar dit is niet met zekerheid te zeggen omdat verblijfsduur niet is meegenomen in de survey, met uitzondering van die afkomstig uit AZC Weert. Ten slotte valt op dat het opleidingsniveau onder de groep met fiets gemiddeld gezien aanzienlijk hoger is dan de groep asielzoekers zonder fiets.

Asielzoekers met fiets			
Kenmerken		Absoluut	%
Geslacht	Man	29	91
	Vrouw	3	9
Leeftijd	12-17 jaar	5	16
	18-24 jaar	9	28
	25-34 jaar	9	28
	35-54 jaar	9	28
	55-74 jaar	0	0
	75+ jaar	0	0
	Onbekend	0	0
Samenlevingsvorm	Alleen	12	38
	In een gezin	14	44
	Met broer(s) en/of zus(sen)	4	13
	Met partner	1	3
	Onbekend	1	3
Land van herkomst	Eritrea	9	28
	Syrië	6	19
	Afghanistan	5	16
	Somalië	1	3
	Iran	3	9
	Palestina	2	6
	Irak	1	3
	Rusland	2	6
	China	0	0
	Sierra Leone	1	3
	Zimbabwe	1	3
	Nigeria	0	0
	Onbekend	1	3
	Hoogst genoten opleiding	Geen formele opleiding	6
Basisschool		8	25
Middelbare school		10	31
Bachelorsdiploma of hoger		5	16
Onbekend		3	9
Plaats van AZC	Zutphen	14	44
	Almere	7	22
	Weert	11	34

Tabel 2 Kenmerken respondenten fietsende vluchtelingen

4.2 Barrières voor mobiliteit en fietsgebruik

Naast de relatie tussen fietsgebruik en activiteitenparticipatie worden in dit onderzoek, zoals ook in de doel- en vraagstelling beschreven staat, de barrières die asielzoekers ervaren als ze fietsen onderzocht. Hiervoor is in het theoretisch hoofdstuk beschreven hoe de Theory of Planned Behaviour als kapstok kan dienen. De Intentie kan volgens deze theorie het handelen van personen voorspellen. Attitude, Subjectieve Normen en Perceived Behavioural Control kunnen op hun beurt de Intentie voorspellen. In dit onderzoek vormen fietsbezit in land van herkomst en fietsvaardigheden indicatoren voor Perceived Behavioural Control. Het ervaren van gevaar door verkeer, het ervaren van comfort tijdens het fietsen en het al dan niet het gevoel hebben de regels in het verkeer te begrijpen vormen indicatoren voor Attitude. Het gevoel bekeken te worden door lokale bewoners vormt een indicator van Subjectieve Normen.

Om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de relatie tussen de Theory of Planned Behaviour en fietsgebruik onder asielzoekers zijn aan het einde van deze paragraaf regressietoetsen uitgevoerd, met de ondervonden barrières als onafhankelijke variabele en fietsgebruik als afhankelijke variabele.

Respondenten is ook nog gevraagd naar eventuele bredere mobiliteitsproblemen die kunnen duiden op vervoersachterstand. De Freedom of Mobility-score (FoM-score) is een indicator die de problemen met betrekking tot mobiliteit op een directe manier kan meten, en tegelijkertijd iets zegt over het transportnetwerk in de omgeving. Een hoge score wijst op een hoge mate van vervoersachterstand. Door eerst de scores voor verschillende persoonskenmerken uiteen te zetten kan worden nagegaan welke groepen de meeste vervoersachterstand ervaren.

Door het geringe aantal respondenten is het bijna onmogelijk om statistisch significante conclusies te trekken. De onzekerheid wordt versterkt doordat respondenten sommige vragen open hebben gelaten. Dit is niet heel verwonderlijk, aangezien het om asielzoekers gaat die weinig of geen ervaring hebben met het invullen van surveys. Bovendien is niet elke asielzoeker even bedreven in het Engels. Dit zorgt ervoor dat sommige respondenten wel zijn meegenomen in de ene categorie, maar niet in de andere. Ook dit kan de resultaten beïnvloeden.

Freedom of Mobility Score naar persoonskenmerken		Freedom of Mobility Score															Totaal	Gemiddelde
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	13	16	17	23		
Hoogst genoten opleiding	Geen formele opleiding	2	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	2	1	0	15	7,53	
	Basisschool	1	0	1	0	2	2	1	1	0	0	1	1	0	0	10	5,70	
	Middelbare school	0	0	1	4	2	1	0	1	0	0	1	0	0	0	10	4,50	
	Bachelorsdiploma of hoger	0	0	3	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	7	4,57	
	Onbekend															8		
Totaal		3	1	6	6	6	4	2	3	1	1	3	3	2	1	0	50	
		Freedom of Mobility Score															Totaal	Gemiddelde
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	13	16	17	23		
Gender	Man	2	1	6	6	3	5	2	0	0	1	3	2	2	1	1	35	6,31
	Vrouw	1	0	1	0	4	0	0	3	1	0	0	2	1	0	0	13	6,85
	Onbekend															2		
Totaal		3	1	7	6	7	5	2	3	1	1	3	4	3	1	1	50	
		Freedom of Mobility Score															Totaal	Gemiddelde
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	13	16	17	23		
HerkomstLand	Eritrea	2	1	1	3	2	1	0	1	0	0	1	2	2	1	0	17	6,94
	Syrie	0	0	1	1	1	1	2	2	1	0	1	1	0	0	0	11	6,55
	Afghanistan	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	6,00
	Somalie	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	7,50
	Iran	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3,00
	Palestina	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	13,50
	Irak	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	23,00
	Rusland	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4,00
	China	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2,00
	Sierra Leone	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4,00
	Zimbabwe	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2,00
	Nigeria	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,00
	Onbekend															4		
Totaal		3	1	6	6	6	5	2	3	1	1	3	4	3	1	1	50	
		Freedom of Mobility Score															Totaal	Gemiddelde
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	13	16	17	23		
Leeftijd	12-17 jaar	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	1	5	13,20
	18-24 jaar	0	1	0	2	2	2	0	0	0	0	2	2	2	0	0	13	8,08
	25-34 jaar	1	0	4	1	5	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	13	3,31
	35-54 jaar	2	0	3	3	0	2	1	1	1	0	0	1	0	1	0	15	5,07
	55-74 jaar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	13
	Onbekend															3		
Totaal		3	1	7	6	7	5	2	2	1	1	3	4	3	1	1	50	
		Freedom of Mobility Score															Totaal	Gemiddelde
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	13	16	17	23		
Samenlevingsvorm	Alleen	1	0	5	3	1	3	0	1	0	0	0	2	2	1	0	19	6,32
	In een gezin	2	0	1	1	4	2	2	1	1	1	3	1	1	0	1	21	7,29
	Met broer(s) en/of zus(sen)	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	5	5,8
	Met partner	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
	Onbekend															3		
Totaal		3	1	7	6	6	5	2	3	1	1	3	4	3	1	1	50	
		Freedom of Mobility Score															Totaal	Gemiddelde
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	13	16	17	23		
Verblijfsduur	5-8 maanden	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	8,5
	9-12 maanden	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4,33
	1-2 jaar	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2,33
	Langer dan 2 jaar	0	0	3	1	0	3	1	0	0	0	1	0	0	0	0	9	5,67
Totaal		1	0	3	2	4	4	1	0	0	0	1	1	0	0	0	17	

Tabel 3 Freedom of Mobility Score naar persoonskenmerken

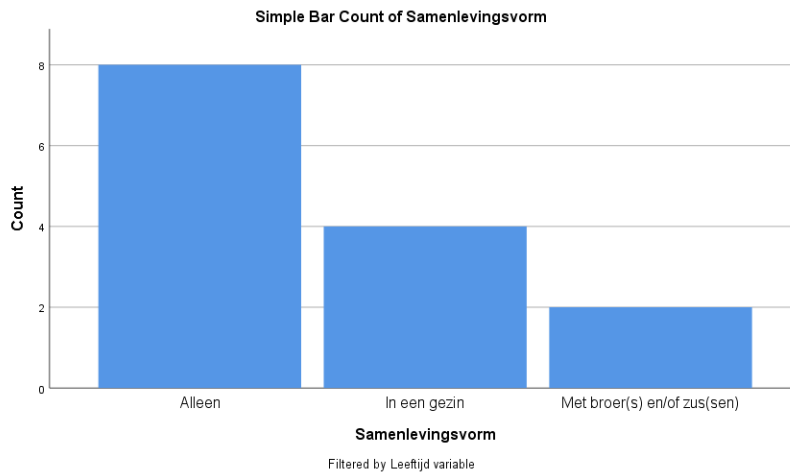
Om te beginnen is de FoM-score uiteengezet naar Hoogst Genoten Opleiding. De respondenten zonder formele opleiding hebben, volgens de verwachting, de hoogste score (7,53). Diegenen die alleen de basisschool hebben afgerond hebben al een beduidend lagere score van 5,70. Respondenten die de middelbare school als hoogst afgeronde opleiding aangeven hebben een nog lagere gemiddelde score van 4,50. Daarnaast is het opmerkelijk dat diegenen met een bachelorsdiploma of hoger een iets hogere score hebben dan diegenen met alleen een middelbareschooldiploma. Het belang hiervan moet echter niet overschat worden, aangezien er maar zeven respondenten zijn met een hogere opleiding.

Ten tweede is er gekeken naar Gender. Er viel te verwachten dat vrouwen meer barrières zouden ervaren om zich te bewegen dan mannen, maar dat valt niet uit het resultaat op te maken. De gemiddelde score voor vrouwen is maar een klein beetje hoger dan voor mannen: 6,85 om 6,31. Een verklaring voor de bijna gelijke score zou kunnen zijn dat wanneer je in een compleet vreemde omgeving terecht komt het niet meer zoveel uitmaakt of je nu man of vrouw bent, het is in beide gevallen moeilijk. Het is ook mogelijk dat vrouwen gewoon een lagere behoefte hebben aan mobiliteit omdat ze vaker thuis zijn en daarom problemen rondom mobiliteit bij vrouwen minder een rol spelen dan wanneer zij meer uithuizig zouden zijn. Een gemiddelde score van meer dan 6 voor beide geslachten is niettemin relatief hoog.

Bij Land van Herkomst speelt wederom het geringe aantal respondenten een rol. De verschillen in scores tussen de meeste landen zijn miniem. De uitschieters zijn waarschijnlijk toevalligheden; er is maar een Irakese respondent en twee Palestijnse. Alleen uit Eritrea en Syrië komen genoeg respondenten om er iets zinnigs over te zeggen; de score voor Eritreeërs is iets hoger dan voor Syriërs (resp. 5,94 en 5,55).

Wanneer de FoM-score wordt afgezet tegen de Leeftijd van de respondenten, komt al snel een logisch beeld naar voren. De jongste leeftijdsklasse, van 12-17 jaar, heeft samen met de oudste leeftijdsklasse, van 55-74 jaar, de hoogste score. Dit komt hoogstwaarschijnlijk doordat personen in deze leeftijdscategorieën het meest afhankelijk zijn van anderen. Minderjarigen mogen of kunnen veel dingen nog niet alleen en ondernemen daarom vaak alleen reizen als ook hun ouders/verzorgers meegaan. Hun mobiliteitsbehoefte is überhaupt minder zolang zij nog in een AZC verblijven. Vaak gaan ze alleen maar naar school en weer terug. Ouderen zijn vaak minder goed ter been en hebben om die reden ook vaker ondersteuning nodig.

Het meest mobiel is de leeftijdscategorie van 25-34 jaar. Zij zijn het fitst en het meest zelfstandig. Ze zijn niet meer afhankelijk van ouders, maar hebben zelf vaak nog geen kinderen (of die hebben ze wel maar ze zijn achtergebleven in het land van herkomst om later alsnog over te komen via gezinshereniging). Dat respondenten in de leeftijd van 25 tot 34 jaar meestal alleen wonen wordt bevestigd in de volgende grafiek:



Grafiek 1 Samenlevingsvorm voor leeftijdscategorie 25-34 jaar

Bij de FoM-score afgezet tegen Samenlevingsvorm valt op dat gezinnen de meeste mobiliteitsproblemen ervaren, gevolgd door respondenten die alleen wonen, en dan zij die alleen met hun partner of broer(s) en/of zus(sen) wonen. Mensen met- of in gezinnen werden ook verwacht de hoogste score te halen. Het nadeel voor alleenstaanden is dat zij minder hulp uit de directe omgeving kunnen krijgen, ze zijn meer aangewezen op medewerkers van het COA of vrienden die ze hebben leren kennen. Maar er moet ook aangetekend worden dat er in de data geen onderscheid wordt gemaakt tussen twee- (of meer) oudergezinnen en eenoudergezinnen. Van eenoudergezinnen zou verwacht kunnen worden dat ze de gemiddelde waarde van de FoM-score omhooghalen.

Als laatste is er gekeken naar de verblijfsduur. In eerste instantie stond de vraag hoe lang respondenten al in Nederland verbleven door een fout niet in de enquête vermeld (zie de bijlage), maar deze vraag werd wel meegenomen in de surveys die naar het AZC in Weert werden verstuurd. Door het zeer geringe aantal respondenten (17) kan er niks met grote zekerheid geconcludeerd worden, maar het algemene beeld is dat barrières die asielzoekers zeggen te ervaren omtrent mobiliteit lager worden naarmate ze langer in Nederland verblijven. Een uitzondering zijn asielzoekers die langer dan twee jaar in een AZC verblijven, zij ervaren juist meer mobiliteitsbarrières. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat asielzoekers die al langer dan twee jaar in een AZC verblijven weinig kans meer maken op een verblijfsvergunning, en daarom minder moeite doen om te integreren.

Fiets in AZC?				
		Nee	Ja	Totaal
Fiets in land van herkomst?	Nee	18	18	36
	Ja	0	14	14
	Totaal	18	32	50

Tabel 4 Beschikken over fiets in land van herkomst versus beschikken over fiets in AZC

In bovenstaande tabel valt af te lezen dat elke respondent die in zijn/haar land van herkomst beschikte over een fiets, ook in het AZC over een fiets beschikt. Van de respondenten die in hun land van herkomst niet beschikten over een fiets, bezit de helft ook in het AZC geen fiets. Dit kan erop duiden dat het hebben gehad van een fiets in het land van herkomst beïnvloedt of men eenmaal woonachtig in een AZC een fiets aanschaft. De uitleg kan twee kanten op: ofwel willen degenen die in het land van herkomst gewend waren om te fietsen ook hier weer gewoon over een fiets beschikken, ofwel vormt het niet hebben gehad/het geen ervaring hebben opgedaan met een fiets een barrière voor het aanschaffen en leren fietsen in Nederland (zoals dat voor Nederlanders zelf overigens ook zou gelden).

Barrières voor respondenten die over fiets beschikken						
Fietsvaardigheden					Totaal	Gemiddelde
	0	1	2	3		
	24	6	0	1	31	0,29
Gevaar van verkeer						
	0	1	2	3		
	14	16	1	0	31	0,58
Bekeken voelen door lokale bewoners						
	0	1	2	3		
	27	4	0	0	31	0,13
Comfort van fietsen						
	0	1	2	3		
	27	4	0	0	31	0,13
Begrijpen van de regels in verkeer						
	0	1	2	3		
	24	5	0	2	31	0,35

Tabel 5 Barrières voor respondenten die over fiets beschikken

In Tabel 5 zijn de resultaten uiteengezet van barrières die respondenten aangeven te ervaren met betrekking tot fietsgebruik. Aan respondenten die zeggen over een fiets te beschikken zijn aan de hand van de Theory of Planned Behaviour de volgende vijf vragen gesteld: Als U nu fietst in Nederland, ervaart U dan ongemak 1) door een gebrek aan fietsvaardigheden? 2) door gevaarlijk verkeer? 3) door het gevoel bekeken te worden door lokale bewoners? 4) doordat fietsen oncomfortabel is? 5) doordat U het gevoel heeft de (ongeschreven) verkeersregels niet goed te begrijpen? Om echt goed invulling te kunnen geven aan de Theory of Planned Behaviour hadden nog veel meer vragen over hun mening en houding over fietsen kunnen worden gesteld, maar gezien de doelgroep is de kans groot dat asielzoekers helemaal geen brede en/of uitgesproken mening hierover hebben. Daarom is ervoor gekozen om deze vijf simpele vragen te stellen die direct betrekking hebben op het leven van de bewoner van een AZC. Op elk van deze vragen waren vier antwoorden mogelijk: Nooit, soms, vaak, en altijd. Bij het analyseren van de resultaten werd aan elk antwoord een score toegekend van respectievelijk 0, 1, 2 en 3 punten.

Een overgrote meerderheid van respondenten die over een fiets beschikken geven aan dat (een gebrek aan) fietsvaardigheden geen belemmering vormt voor het zich aangenaam voortbewegen op de fiets. Hetzelfde geldt voor het begrijpen van de regels in het verkeer. Slechts zeven respondenten geven aan hier soms (5) of altijd (2) moeite mee te hebben. Vier

respondenten geven aan dat het (dis)comfort van de fiets hen soms belemmert deze te gebruiken. De meerderheid is het daar echter niet mee eens en lijkt er geen problemen mee te hebben.

Het gevaar dat van het verkeer uitgaat is een ander verhaal. Een meerderheid van respondenten geeft aan dat dit hen soms in de weg zit om gemakkelijk te fietsen. Een respondent zit het vaak in de weg. Het is niet verwonderlijk dat dit een belangrijk issue lijkt bij asielzoekers. Het zich mengen in het drukke verkeer is een van de lastigste dingen op een fiets, zeker als je het drukke fiets en autoverkeer in Nederland niet gewend bent, laat staan als je geen fiets gewend bent. Het gevoel hebben bekeken te worden door lokale bewoners, daarentegen, lijkt niet te spelen. Slechts vier respondenten geven aan dat dit hen soms dwarszit.

Om iets te kunnen zeggen over of de Theory of Planned Behaviour ook invloed heeft op het fietsgebruik van asielzoekers zijn een aantal ordinale regressieanalyses uitgevoerd. Er zijn twee modellen getest: als eerste zijn alleen de persoonskenmerken meegenomen als onafhankelijke variabelen. Bij het tweede model zijn bij de onafhankelijke variabelen ook de barrières opgenomen die respondenten ervaren met betrekking tot fietsgebruik. Als afhankelijke variabele wordt in beide modellen fietsgebruik genomen. Dit fietsgebruik wordt afgeleid van de antwoorden die respondenten hebben gegeven op de volgende vraag: *“Hoe vaak heeft U de afgelopen week de fiets gebruikt?”* De mogelijke antwoorden waren 0 (Nooit) 1 (Eén keer) 2 (Meerdere keren) en 3 (Elke dag). Omdat deze waarden ordinaal zijn, is gekozen voor een ordinale logistische regressietoets. De verwachting is dat als de Theory of Planned Behaviour enige verklarende waarde heeft met betrekking tot fietsgebruik, de verklaarde variantie van model 1 hoger zal zijn dan model 2.

Eerst is het belangrijk om vast te stellen dat de modellen voldoende vermogen hebben om de uitkomst te voorspellen. Hiervoor kan er gekeken worden naar de Model Fitting Information. Bij het eerste model bedraagt de significantie hiervan 0,006, bij het tweede model 0,000. Dit geeft aan dat de gemaakte modellen toegevoegde waarde hebben in vergelijking met een model met alleen de afhankelijke variabelen, waarvan de verdeling dus op toeval berust. Als naar de Goodness-of-fit tabel wordt gekeken kan worden geconcludeerd dat de modellen bruikbaar zijn. In Tabel 6 zijn de uitkomsten te vinden van de twee modellen.

Variabele	Waarde	Model 1		Model 2	
		Estimate	Sig.	Estimate	Sig.
Gender	Man	3,596	0,002	49,959	0,801
	Vrouw	0a	.	0	.
Hoogst genoten opleiding	Geen formele opleiding	3,165	0,073	84,584	0,823
	Basisschool	1,999	0,206	197,937	0,722
	Middelbare school	3,229	0,031	100,037	0,795
	Bachelorsdiploma of hoger	0a	.	0	.
HerkomstLand	Eritrea	18,692	0,998	-115,49	0,769
	Syrie	19,925	0,998	-66,203	0,776
	Afghanistan	19,792	0,998	-164,104	0,733
	Somalie	17,915	0,998	-309,826	0,669
	Iran	22,13	0,997	-15,453	0,826
	Palestina	36,475	0,997	-34,506	0,888
	Rusland	16,341	0,998	-100,037	0,807
	China	2,366	1	.	.
	Zimbabwe	20,93	0,998	0a	.
	Nigeria	0a	.	.	.
	Leeftijd	12-17 jaar	20,378	0	-97,9
18-24 jaar		17,957	0	.	1
25-34 jaar		16,262	0	-16,244	0,769
35-54 jaar		17,877	.	0	.
55-74 jaar		0a	.	.	.
Samenlevingsvorm	Alleen	4,193	0,02	97,228	0,703
	In een gezin	3,336	0,07	48,614	0,701
	Met broer(s) en/of zus(sen)	6,287	0,006	129,597	0,651
	Met partner	0a	.	0	.
Fietsvaardigheden	0	-18,758	0	-97,9	0,736
	1	-16,631	.	-16,917	0,941
	3	0	.	0	.
Gevaar van verkeer	0	1,802	0,477	-31,697	0,641
	1	3,163	0,223	0	.
	2	0	.	0	.
Bekeken voelen door locals	0	2,747	0,034	-47,822	0,78
	1	0	.	0	.
Comfort van fietsen	0	0,958	0,553	-80,984	0,73
	1	0	.	0	.
Begrijpen van de regels in verkeer	0	-21,078	0,998	33,161	0,897
	1	-24,208	0,998	-64,739	0,808
	3	0	.	0	.
Nagelkerke R2		0,662		1	

Tabel 6 Ordinale regressiemodellen voor fietsgebruik 1 en 2

Onderaan de tabel zijn voor beide modellen de determinatiecoëfficiënten (de Nagelkerke R^2) weergegeven. Deze waarde geeft het percentage verklaarde variantie weer van de afhankelijke variabele, dus in welke mate het model inhoudelijk in staat is de waarden van de afhankelijke waarde te voorspellen. Vanwege andere tekortkomingen van het model wil deze waarde overigens niet alles zeggen. Zo zijn er, zeker in het tweede model, veel missing values. Dit verkleint het aantal respondenten dat is meegenomen in de analyses nog verder. In de eerste plaats zijn in het tweede model namelijk alleen die respondenten meegenomen die over een fiets beschikken en dus kunnen antwoorden op de vraag of ze barrières ervaren met betrekking tot fietsgebruik. Het kleine aantal respondenten en het grote aantal variabelen kan ook verklaren waarom er geen goede waarden uitkomen bij de *estimates*. Over het algemeen valt echter te stellen dat hoe meer variabelen er aan een model worden toegevoegd, hoe groter de verklaarde variantie is. Niettemin zijn er dus in het tweede model geen significante waarden gevonden. Hoewel de determinatiecoëfficiënt van model 2 (dus met de ervaren barrières m.b.t. fietsgebruik) hoger is dan model 1 (met enkel de persoonskenmerken) blijft de verklarende waarde van de Theory of Planned Behaviour dus twijfelachtig. Voor de zekerheid is er ook nog een derde ordinale regressietoets uitgevoerd met enkel ervaren barrières m.b.t. fietsgebruik, maar ook hier kwamen geen significante resultaten uit. Een uitzondering is de variabele ‘Bekeken voelen door lokale bewoners’. Respondenten die aangaven hier nooit last van te hebben, fietsten significant meer dan degenen die hier soms last van hebben. Deze subjectieve norm blijkt dus toch invloed te hebben op het fietsgebruik van asielzoekers.

Variabele	Waarde	Estimate	Sig.
Fietsvaardigheden	0	-18,758	0
	1	-16,631	.
	3	0	.
Gevaar van verkeer	0	1,802	0,477
	1	3,163	0,223
	2	0	.
Bekeken voelen door locals	0	2,747	0,034
	1	0	.
Comfort van fietsen	0	0,958	0,553
	1	0	.
Begrijpen van de regels in verkeer	0	-21,078	0,998
	1	-24,208	0,998
	3	0	.
Nagelkerke R2		0,528	.

Tabel 7 Ordinaal regressiemodel voor fietsgebruik 3

In het eerste model blijken Gender, Opleidingsniveau, Leeftijd en Samenlevingsvorm wel verklarende kracht te hebben. Mannen blijken significant meer te fietsen dan vrouwen, geheel volgens de lijn der verwachting. Respondenten met een lager opleidingsniveau fietsen meer dan respondenten met een bachelorsdiploma of hoger, dat als referentiewaarde fungeert. Dit is opmerkelijk, omdat eerder geconstateerd werd dat asielzoekers met een lager opleidingsniveau minder vaak een fiets bezitten en ook meer mobiliteitsproblemen ervaren. Onder degenen die een fiets bezitten, lijken asielzoekers met een lager opleidingsniveau dan “afgestudeerd met een bachelorsdiploma of hoger” dus meer gebruik te maken van die fiets. Bij de factor Leeftijd fietsen asielzoekers ten opzichte van de referentiecategorie 55-74 jaar significant meer, wat niet verwonderlijk is. Vooral kinderen in de leeftijdscategorie 12-17 jaar lijken meer gebruik te maken van de fiets. Bij Samenlevingsvorm valt verder op dat alleenstaanden iets vaker gebruik lijken te maken van de fiets dan asielzoekers in een gezin. Dit komt overeen met het eerder vastgestelde feit, namelijk dat asielzoekers in een gezin ook meer vervoersachterstand ondervinden dan alleenstaanden.

4.3 Activiteitenparticipatie

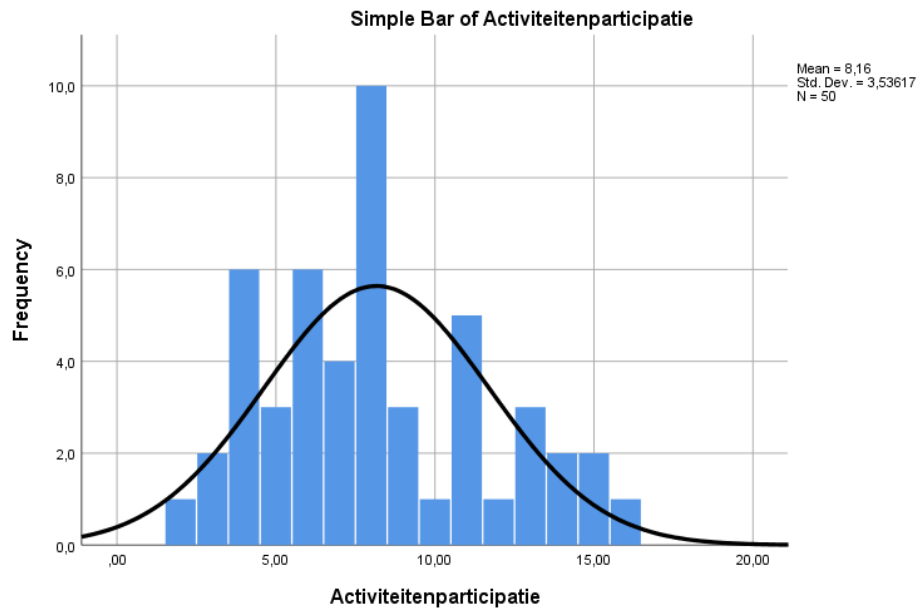
Het tweede deel van de vraagstelling van dit onderzoek luidt: “In hoeverre leidt beperkt fietsgebruik onder asielzoekers tot een beperkte activiteitenparticipatie?” Deze vraag wordt in deze paragraaf besproken en er zal getracht worden deze zo goed mogelijk te beantwoorden. Eerst zal er door middel van beschrijvende statistiek een beeld worden geschetst van de activiteitenparticipatie onder verschillende groepen asielzoekers, onderverdeeld naar hun persoonskenmerken en hun fietsbezit. Vervolgens zal er door middel van regressietoetsen worden gezocht naar statistische verbanden tussen persoonskenmerken en fietsbezit enerzijds, en activiteitenparticipatie anderzijds. Activiteitenparticipatie wordt dus gebruikt als afhankelijke variabele.

Opnieuw moet opgetekend worden dat het vinden van echt significante statistische verbanden onwaarschijnlijk is, vanwege het lage aantal respondenten en het verkennende karakter van het onderzoek. Niettemin is het interessant om te kijken naar welke factoren meer en welke factoren weinig of niet bijdragen tot een beperkte activiteitenparticipatie onder asielzoekers.

In de survey werden respondenten over activiteitenparticipatie de volgende zeven vragen gesteld: Hoe vaak heeft U afgelopen week: Een wandeling gemaakt? Een fietsrit gemaakt? Vrienden bezocht in de nabijheid van het AZC? Boodschappen gedaan? Het (stads)centrum bezocht? De trein gepakt? De bus genomen?

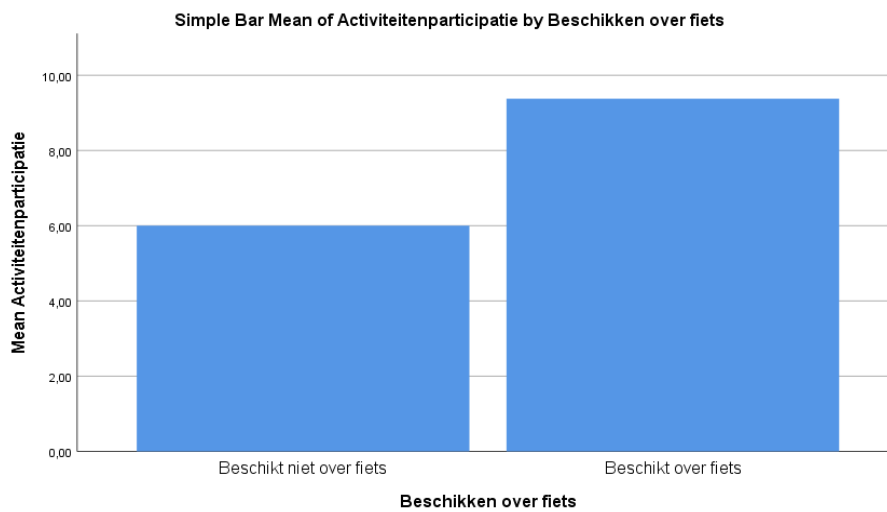
Op elk van deze vragen waren vier antwoorden mogelijk: Nooit, een keer, een paar keer, en elke dag. Bij het analyseren van de resultaten werd aan elk antwoord een score toegekend van respectievelijk 0, 1, 2 en 3 punten. Het puntentotaal per respondent vormt zo een meetbare indicatie van hun activiteitenparticipatie. De maximumscore, dus als de respondent elke activiteit elke dag had ondernomen, is 21. In de praktijk is dit onhaalbaar, omdat het bijna onmogelijk is elke dag zowel de trein als de bus te nemen, zowel te fietsen als te wandelen, vrienden te bezoeken, boodschappen te doen en ook nog eens naar het (stads)centrum te gaan. De hoogst genoteerde score was 16, toch nog best hoog. De betreffende respondent fietste en wandelde elke dag en voerde alle overige activiteiten meerdere keren per week uit. De laagst genoteerde score was 2. De betreffende respondent deed in een week tijd slechts één keer boodschappen en pakte slechts één keer de fiets. In de frequentietabel (Grafiek 12) valt de verspreiding van de score op activiteitenparticipatie

goed af te lezen. Deze is strikt gezien niet normaal verdeeld, maar de uitschieters en lager voorkomende scores zijn een logisch gevolg van het relatief lage aantal respondenten. Als de onderzoekspopulatie groter was geweest, is het waarschijnlijk dat de verdeling meer in lijn zou zijn met een normaalverdeling.



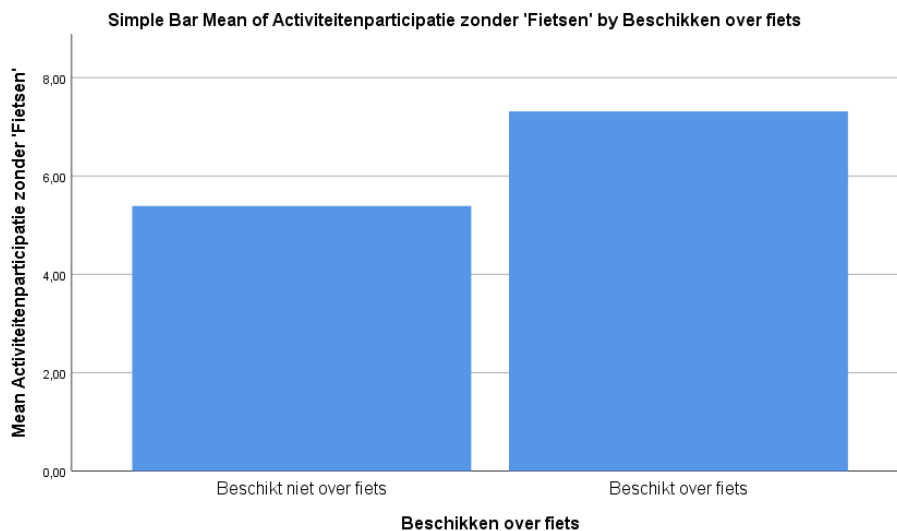
Grafiek 2 Frequentietabel Activiteitenparticipatie

Zoals in Grafiek 12 is te zien is 8 de meest voorkomende score. De gemiddelde score is 8,16. De mediaan is 8. Wanneer de scores worden uiteengezet naar respondenten die een fiets bezitten en respondenten die geen fiets bezitten, is het verschil in gemiddelde score duidelijk waarneembaar (zie Grafiek 13).



Grafiek 3 Activiteitenparticipatie onder asielzoekers met- en zonder fiets

De gemiddelde score voor asielzoekers die niet over een fiets beschikken is 6, terwijl de gemiddelde score voor asielzoekers die wel over een fiets beschikken 9,38 bedraagt. Dit is een tamelijk groot verschil. Wanneer rekening wordt gehouden met het feit dat bewoners zonder fiets ook niet kunnen fietsen, worden de verschillen al kleiner (zie Grafiek 14). Met name de score voor respondenten die over een fiets beschikken is lager, omdat de score voor fietsen binnen de score voor activiteitenparticipatie achterwege is gelaten. Dat de score voor respondenten die niet over een fiets beschikken ook een klein beetje lager is wijst erop dat ook sommigen van hen aangaven toch af en toe te fietsen.



Grafiek 4 Activiteitenparticipatie zonder 'Fietsen' onder asielzoekers met- en zonder fiets

In Tabel 8 is de variabele activiteitenparticipatie uiteengezet naar verschillende persoonskenmerken, evenals de factoren Fietsbezit en Plaats van AZC. Onder Activiteitenparticipatie wordt ook de activiteit 'Fietsen' gerekend. Om het verband tussen fietsgebruik en activiteitenparticipatie duidelijk in beeld te krijgen, is daarom in Tabel 9 Activiteitenparticipatie zonder de activiteit 'Fietsen' uiteengezet naar fietsgebruik.

Bij de variabele Gender is het duidelijk dat mannen gemiddeld een hogere activiteitenparticipatie hebben dan vrouwen. Dit bevestigt wat in eerdere literatuur (o.a. Harms, 2006 en 2008) al werd gezegd over de meer traditionele man-vrouw verhoudingen van allochtonen en dus ook asielzoekers: vrouwen zijn minder vaak uithuizig dan mannen. Dit kan ook verklaren waarom het verschil tussen mannen en vrouwen bij de ervaren mobiliteitsbarrières erg klein is vergeleken met het verschil tussen mannen en vrouwen bij activiteitenparticipatie.

		Activiteitenparticipatie															Totaal	Gemiddelde
		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
Gender	Man	1	0	4	1	4	3	8	2	1	4	1	3	2	2	1	37	8,89
	Vrouw	0	2	2	2	2	1	2	1	0	1	0	0	0	0	0	13	6,08
Totaal		1	2	6	3	6	4	10	3	1	5	1	3	2	2	1	50	
		Activiteitenparticipatie															Totaal	Gemiddelde
		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
Hoogst genoten opleiding	Geen formele opleiding	0	2	0	1	4	0	2	2	0	2	1	1	0	0	0	15	7,73
	Basisschool	0	0	2	1	0	2	2	0	0	1	0	1	1	0	1	11	8,82
	Middelbare school	0	0	1	1	1	0	4	1	1	1	0	0	0	1	0	11	8,36
	Bachelorsdiploma of hoger	0	0	1	0	1	2	1	0	0	1	0	1	0	0	0	7	8
	Onbekend																6	
Totaal		0	2	4	3	6	4	9	3	1	5	1	3	1	1	1	50	
		Activiteitenparticipatie															Totaal	Gemiddelde
		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
Herkomstland	Eritrea	0	2	2	1	3	1	4	1	0	2	0	1	0	0	0	17	7,06
	Syrie	0	0	3	0	1	2	1	1	1	1	0	1	0	0	0	11	7,55
	Afghanistan	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	1	6	10,83
	Somalie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	11,5
	Iran	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	8,33
	Palestina	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	14,5
	Irak	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	14
	Rusland	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	7
	China	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5
	Sierra Leone	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	8
	Zimbabwe	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7
	Nigeria	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5
	Onbekend																2	
	Totaal		0	2	6	3	6	4	9	3	1	5	1	3	2	2	1	50
		Activiteitenparticipatie															Totaal	Gemiddelde
		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
Leeftijd	12-17 jaar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	1	6	14
	18-24 jaar	0	0	1	0	4	0	3	1	0	2	0	2	0	1	0	14	8,86
	25-34 jaar	0	1	3	2	1	1	3	0	0	2	0	0	0	0	0	13	6,46
	35-54 jaar	1	0	2	1	0	3	4	2	1	1	0	0	0	0	0	15	7,13
	55-74 jaar	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3
	Onbekend																1	
Totaal		1	2	6	3	5	4	10	3	1	5	1	3	2	2	1	50	
		Activiteitenparticipatie															Totaal	Gemiddelde
		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
Samenlevingsvorm	Alleen	1	2	2	2	4	3	2	0	0	1	0	2	0	1	0	20	6,95
	In een gezin	0	0	4	1	1	1	6	1	1	1	1	1	2	1	1	22	8,91
	Met broer(s) en/of zus(sen)	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3	0	0	0	0	0	5	10
	Met partner	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	7,5
	Onbekend																1	
Totaal		1	2	6	3	6	4	9	3	1	5	1	3	2	2	1	50	
		Activiteitenparticipatie															Totaal	Gemiddelde
		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
Beschikken over fiets	Beschikt niet over fiets	1	2	3	3	4	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	18	6
	Beschikt over fiets	0	0	3	0	2	3	9	2	1	5	0	2	2	2	1	32	9,38
Totaal		1	2	6	3	6	4	10	3	1	5	1	3	2	2	1	50	
		Activiteitenparticipatie															Totaal	Gemiddelde
		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
Plaats van AZC	Zutphen	0	2	0	0	1	1	2	2	1	3	1	2	2	2	1	20	10,4
	Almere	1	0	0	1	3	0	4	1	0	2	0	1	0	0	0	13	7,77
	Weert	0	0	6	2	2	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	17	5,82
Totaal		1	2	6	3	6	4	10	3	1	5	1	3	2	2	1	50	

Tabel 8 Activiteitenparticipatie naar persoonskenmerken

		Activiteitenparticipatie zonder 'Fietsen'													Totaal	Gemiddelde
		1	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13			
Fietsen	0	0	2	4	3	3	0	1	0	0	0	0	0	13	4,85	
	1	1	2	0	0	2	3	1	0	0	0	0	0	9	5,33	
	2	0	0	3	2	4	2	1	2	1	1	0	0	16	6,69	
	3	0	0	0	2	0	0	3	0	2	2	2	1	12	9,42	
Totaal		1	4	7	7	9	5	6	2	3	3	2	1	50		

Tabel 9 Activiteitenparticipatie zonder 'Fietsen' naar fietsgebruik

Bij de variabele Hoogst genoten opleiding hebben asielzoekers met een hoger opleidingsniveau een iets hoger niveau van activiteitenparticipatie dan respondenten zonder formele opleiding, maar de verschillen zijn klein. Opleidingsniveau lijkt binnen de persoonlijke kenmerken dan ook geen rol van betekenis te spelen bij het verklaren van activiteitenparticipatie onder asielzoekers.

De mate waarin het herkomstland van respondenten een rol speelt bij het verklaren van hun activiteitenparticipatie is moeilijk te analyseren, omdat er heel veel landen zijn waar slechts een of enkele respondenten vandaan komen. De hoge gemiddelde activiteitenparticipatie van Afghanen tegenover die van Eritreeërs en Syriërs valt wel op. Dit is in lijn met het algemene integratiebeeld dat Afghanen relatief goed integreren in de Nederlandse samenleving, terwijl het met name Eritreeërs meer moeite kost.

Leeftijd lijkt wel een rol van betekenis te spelen. Vooral de hoge activiteitenparticipatie van asielzoekers in de categorie 12-17 jaar valt op. Hoewel er maar zes respondenten waren in deze categorie, was de laagst gemeten activiteitenparticipatie 12. Dit kan verklaard worden doordat kinderen en pubers van deze leeftijdscategorie nog naar school gaan en van hieruit ook veel activiteiten ondernemen, samen met vrienden en vriendinnen of georganiseerd vanuit de school. Oudere leeftijdscategorieën zijn wat betreft recreatieve activiteiten afhankelijk van het AZC of van eigen initiatieven.

Gekeken naar de Samenlevingsvorm hebben respondenten die onderdeel uitmaken van een gezin een hogere activiteitenparticipatie dan degenen die alleen wonen. Dit komt vooral door de mannen en kinderen in het gezin, aangezien vrouwen, zoals al eerder aangegeven, minder uithuizig zijn. De verklaring voor de hogere activiteitenparticipatie moet dan ook met name gezocht worden bij het hogere participatieniveau van mannen en – vooral- kinderen.

Het grote verschil in gemiddelde activiteitenparticipatie tussen fietsbezitters en niet-fietsbezitters laat duidelijk zien dat er een verband is tussen fietsbezit en het niveau van activiteitenparticipatie. Zoals eerder besproken zijn de verschillen wel kleiner als de activiteit 'Fietsen' binnen activiteitenparticipatie wordt weggenomen. Tabel 9 laat een heel mooi beeld zien van het niveau van activiteitenparticipatie zónder de activiteit 'fietsen' uiteengezet naar hoe vaak respondenten aangaven te fietsen in de week voorafgaand aan het invullen van de enquête. Hierbij staat de 0 voor 'niet gefietst', de 1 voor 'één keer

gefietsst', de 2 voor 'een paar keer gefietsst' en de 3 voor 'elke dag gefietsst'. Uit de tabel is zeer duidelijk af te lezen dat hoe meer respondenten zeggen te fietsen, hoe vaker ze ook andere activiteiten ondernemen, te weten wandelen, vrienden/kennissen bezoeken, het stadscentrum bezoeken, winkelen, en de bus of de trein nemen. Dit is een logisch resultaat, aangezien veel bestemmingen makkelijk(er) bereikbaar zijn met een fiets. Toch zou men kunnen denken dat bewoners van een AZC die niet over een fiets beschikken even hard hun best willen doen om te integreren in Nederland, en daarom dezelfde plekken willen bezoeken en activiteiten ondernemen, maar dan met andere vervoersmiddelen. Het lijkt erop dat dit niet het geval en het niet fietsen/niet de beschikking hebben over een fiets een belemmering vormt voor asielzoekers om alle activiteiten te ondernemen die ze willen ondernemen, als men ervan uitgaat dat asielzoekers zonder fiets even graag 'erbij willen horen' als asielzoekers die wel over een fiets beschikken.

	Activiteitenparticipatie					Totaal	Gemiddelde
	4	5	6	7	8		
Verblijfsduur 5-8 maanden	1	0	0	0	1	2	6
9-12 maanden	1	0	0	0	2	3	6,67
1-2 jaar	1	1	1	0	0	3	5
Langer dan 2 jaar	3	1	1	3	1	9	5,78
Totaal	6	2	2	3	4	17	

Tabel 10 Activiteitenparticipatie naar Verblijfsduur

Als laatste is ook nog Plaats van AZC opgenomen in de tabel. Dit is eigenlijk gedaan om het belang hiervan uit te kunnen sluiten, maar uit de resultaten blijkt dat dit niet mogelijk is. Wat ook al uit het algemene beeld van de respondenten op te maken was, wordt nog duidelijker, namelijk dat het uitmaakt naar welk AZC men kijkt. AZC-bewoners in Zutphen hebben de hoogste score op activiteitenparticipatie, gevolgd door de bewoners van de AZC's in Almere en Weert. De verschillen zijn tamelijk groot. Als ervan uit wordt gegaan dat de respondenten uit de betreffende AZC's min of meer representatief zijn voor alle bewoners van die AZC's, dan rijst de vraag welke factoren de verschillen veroorzaken. Bij het selecteren van de AZC's voor dit onderzoek is erop gelet geen extremen mee te nemen, dus geen AZC's in kleine dorpen of de grootste steden. Bovendien zijn de situaties in Weert en Zutphen ongeveer vergelijkbaar, zowel de grootte van de steden, de ligging van het AZC in die steden alsook het openingsjaar, beiden zijn geopend in 2015. Dan blijven over de

samenstelling en de verblijfsduur van de bewoners. De verblijfsduur is alleen gemeten voor het AZC in Weert – hieruit blijken overigens geen grote verschillen te bestaan tussen asielzoekers die pas kort hier zijn en zij die al langer dan 2 jaar in AZC's verblijven (zie tabel 10), dus verschillen hierin tussen AZC's kunnen niet vergeleken worden. Bij de samenstelling valt op dat er onder de respondenten uit Zutphen vooral veel Syriërs zijn, terwijl er in Almere veel Eritreeërs wonen. In het AZC van Weert is de samenstelling meer divers, met ook respondenten uit Rusland, China, Zimbabwe en Sierra Leone. Wellicht zou het zo kunnen zijn dat respondenten uit deze landen minder kans hebben op een verblijfsvergunning en daarom minder hun best doen om te integreren, wat zou kunnen resulteren in een lagere activiteitenparticipatie. Al met al is er aanleiding genoeg om de variabele Plaats van AZC ook mee te nemen in een regressiemodel.

Om te kijken of het verband tussen fietsgebruik en activiteitenparticipatie ook statistisch gezien significant is, zijn een aantal ordinale logistische regressieanalyses uitgevoerd met behulp van SPSS-software. Hiervoor werd de afhankelijke variabele activiteitenparticipatie zonder 'Fietsen' gebruikt als afhankelijke variabele. Om het verband te testen zijn er drie modellen gemaakt: Model 1 gebruikt alleen de persoonskenmerken (Gender, Hoogst genoten opleiding, Land van herkomst, Leeftijd en Samenlevingsvorm) als onafhankelijke variabelen; Model 2 gebruikt daarbovenop Fietsgebruik als onafhankelijke variabele (Met Fietsgebruik wordt bedoeld de antwoorden die respondenten hebben gegeven op de vraag: *"Hoe vaak heeft U de afgelopen week de fiets gebruikt?"*); Model 3 bevat daarnaast ook nog Plaats van AZC als onafhankelijke variabele. Hetzelfde principe als bij de ordinale regressieanalyse van Fietsgebruik wordt gehanteerd: de hypothese is dat als Fietsgebruik een goede indicator is van Activiteitenparticipatie onder asielzoekers, het tweede model een hoger percentage verklaarde variantie heeft dan het eerste model.

Om het vermogen van de modellen te meten om de uitkomst te voorspellen wordt er eerst naar de Model Fitting Information gekeken. Bij het eerste model bedraagt de significantie hiervan 0,007. Bij modellen 2 en 3 is de significantie 0,000. Dit geeft aan dat de modellen significant meer verklaren dan een verdeling van de afhankelijke variabele gebaseerd op toeval. De Goodness-of-fit tabellen van alle drie de modellen geven aan dat de modellen bruikbaar zijn. In Tabel 11 zijn de uitkomsten te vinden van de drie modellen.

Variabele	Waarde	Model 1 .1		Model 2 .2		Model 3 .3	
		Estimates	Sig.	Estimates	Sig.	Estimates	Sig.
Gender	Man	0,349	0,688	-2,821	0,015	1,085	0,456
	Vrouw	0 .		0 .		0 .	
Hoogst genoten opleiding	Geen formele opleiding	2,156	0,162	-0,283	0,864	1,618	0,358
	Basisschool	0,906	0,525	-1,087	0,479	1,244	0,463
	Middelbare school	1,553	0,219	-1,75	0,226	0,876	0,571
	Bachelorsdiploma of hoger	0 .		0 .		0 .	
HerkomstLand	Eritrea	0,167	0,938	-2,447	0,297	-11,791	0,001
	Syrie	1,312	0,563	-2,25	0,385	-0,814	0,78
	Afghanistan	4,838	0,045	2,761	0,306	0,046	0,988
	Somalie	2,874	0,272	2,164	0,482	1,209	0,731
	Iran	1,937	0,455	-3,642	0,242	-5,851	0,116
	Palestina	3,269	0,287	-0,233	0,945	-0,57	0,875
	Rusland	-1,372	0,587	-2,67	0,353	-3,98	0,216
	China	-0,298	0,917	-2,158	0,467	1,454	0,659
	Zimbabwe	0,083	0,978	-2,982	0,373	0,395	0,915
	Nigeria	0 .		0 .		0 .	
Leeftijd	12-17 jaar	25,604	0	24,907	0	21,613	0
	18-24 jaar	21,261	0	22,044	0	19,478	0
	25-34 jaar	20,415	0	22,249	0	17,684	0
	35-54 jaar	21,238 .		21,234 .		18,966 .	
	55-74 jaar	0 .		0 .		0 .	
Samenlevingsvorm	Alleen	0,145	0,922	-3,097	0,077	3,172	0,16
	In een gezin	-1,768	0,265	-3,968	0,032	0,189	0,93
	Met broer(s) en/of zus(sen)	1,078	0,532	-3,363	0,109	3,871	0,135
	Met partner	0 .		0 .		0 .	
Fietsen	0			-6,591	0	-2,755	0,133
	1			-2,822	0,035	3,486	0,07
	2			-3,682	0,001	-3,187	0,008
	3			0 .		0 .	
Plaats van AZC	Zutphen					7,329	0,001
	Almere					14,162	0
	Weert					0 .	
Nagelkerke R2		0,618		0,759		0,866	

Tabel 11 Ordinale regressiemodellen voor Activiteitenparticipatie (zonder 'Fietsen')

Onderaan de tabel is de determinatiecoëfficiënt Nagelkerke R^2 weergegeven, die de verklaarde variantie van elk model op een schaal van 0 tot 1 indiceert. Naar verwachting geldt dat hoe meer variabelen worden meegenomen, hoe beter het model de afhankelijke variabele Activiteitenparticipatie kan verklaren. Model 3 verklaart maar liefst 86,6%. Als er wordt gekeken naar de verschillen tussen model 1, waarin alleen persoonskenmerken zijn meegenomen, en model 2, waarin ook fietsgebruik is verwerkt, kan gesteld worden dat model 2 Activiteitenparticipatie beter kan verklaren. Niet alleen is de Nagelkerke R^2 coëfficiënt hoger, ook is de verklarende waarde van sommige persoonskenmerken hoger dan in model 1. In model 3 is dit dan weer minder het geval. Gender, Leeftijd en in mindere mate Samenlevingsvorm hebben een significante verklarende waarde voor Activiteitenparticipatie. De relevantie van deze variabelen werd ook al eerder door middel van de beschrijvende statistiek vastgesteld. In Samenlevingsvorm zitten overigens ook Leeftijd en Gender 'opgesloten', omdat respondenten die alleen wonen bijna allemaal man zijn en jongvolwassen, terwijl in gezinnen ook vrouwen, kinderen en ouderen voorkomen.

Uit model 3 blijkt dat Plaats van AZC, zoals al vermoed, de activiteitenparticipatie significant kan verklaren. Ook Leeftijd is in dit model nog van significante waarde. Gender, Samenlevingsvorm en Fietsgebruik laten echter geen significante waardes meer zien in dit model. Model 2 lijkt daarom de beste optie om Activiteitenparticipatie te verklaren. Net als in de beschrijvende statistiek is gebleken, vormen Opleidingsniveau en Land van herkomst geen goede indicatoren van Activiteitenparticipatie. Het geringe aantal respondenten is hier mede debet aan.

Hoofdstuk 5 Conclusie, aanbevelingen en reflectie

5.1 Conclusie

In deze paragraaf wordt antwoord gegeven op de hoofdvraag. Daarnaast wordt ook in bredere zin teruggegrepen op het conceptueel model.

De vraagstelling van dit onderzoek luidt:

“In hoeverre ervaren asielzoekers barrières om gebruik te maken van de fiets voor hun dagelijkse verplaatsingen en in hoeverre leidt dit beperkte fietsgebruik tot een beperkte activiteitenparticipatie?”

De vraagstelling bestaat in feite uit twee delen. Om te beginnen het eerste deel: In hoeverre ervaren asielzoekers barrières om gebruik te maken van de fiets voor hun dagelijkse verplaatsingen? De Theory of Planned Behaviour werd in het theoretische hoofdstuk opgevoerd als kapstok om mogelijke variabelen aan op te hangen en barrières die asielzoekers kunnen ervaren concreet vorm te geven. In de survey werd hieraan invulling gegeven door aan fietsgebruikers te vragen of zij barrières ervaren met betrekking tot hun dagelijkse fietsgebruik. Ook werd hen gevraagd of zij in hun land van herkomst ook over een fiets beschikten, en werd getracht ook bredere vervoersachterstand in kaart te brengen door middel van een Freedom of Mobility-score. In andere wetenschappelijke onderzoeken wordt de Theory of Planned Behaviour veel breder geoperationaliseerd, maar in het geval van asielzoekers is dit moeilijk. Daarom moeten conclusies worden getrokken op basis van de antwoorden van een beperkt aantal respondenten op een beperkt aantal vragen.

Als naar het conceptueel model wordt gekeken, vormen fietsbezit in land van herkomst en fietsvaardigheden indicatoren voor Perceived Behavioural Control, dat op zijn beurt de intentie om de fiets te gebruiken beïnvloedt. Fietsbezit in land van herkomst lijkt inderdaad van invloed op het fietsbezit hier in Nederland; iedereen die in het land van herkomst over een fiets beschikte beschikt in Nederland ook over een fiets. Fietsvaardigheden lijken niet van invloed, omdat weinig respondenten aangaven last te hebben van een gebrek hieraan. Dit wil niet zeggen dat bij personen die wel een gebrek aan fietsvaardigheden ervaren maar buiten de steekproef zijn gevallen, dit geen invloed heeft op hun fietsgebruik.

Bij het onderdeel Attitude werd in de survey gevraagd naar het gevoel de verkeersregels te begrijpen, het verkeer gevaarlijk te vinden en het (dis)comfort van het fietsen. Geen van deze indicatoren bleken na een ordinale regressieanalyse significante verklarende variabelen. Bij Subjectieve Normen werd alleen gekeken naar het gevoel van respondenten bekeken te worden door lokale bewoners. Hoewel weinig respondenten aangaven dit gevoel te hebben, bleek het wel een significante verklarende factor bij de ordinale regressieanalyse. Binnen de Theory of Planned Behaviour bleek dus alleen een subjectieve norm relevant. Het belang van Attitude en Perceived Behavioural Control voor fietsgebruik onder asielzoekers kan in dit onderzoek niet voldoende aangetoond worden.

Verder werden respondenten ook gevraagd naar hun algemene problemen met mobiliteit middels de Freedom of Mobility-score. Hieruit blijkt dat Gender, Opleidingsniveau, Leeftijd en Samenlevingsvorm significante indicatoren zijn voor het ervaren van vervoersachterstand. Mannen van 25-34 jaar ondervinden het minste vervoersachterstand, vrouwen en ouderen het meest. Het verschillen tussen vrouwen en mannen blijkt overigens niet zo groot als gedacht, maar dit kan verklaard worden doordat vrouwen sowieso minder uithuizig zijn en daarom ook minder vervoersachterstand ervaren.

De verschillen tussen mannen en vrouwen blijken wel groter wanneer naar Activiteitenparticipatie wordt gekeken. De meer traditionele man-vrouwverdeling bij andere culturen lijkt hier een rol bij te spelen. Ook Leeftijd blijkt van significante waarde bij het verklaren van Activiteitenparticipatie. Vooral (oudere) kinderen hebben een hoge activiteitenparticipatie, waarschijnlijk omdat zij naar school gaan. Oudere leeftijdsgroepen hebben een lagere activiteitenparticipatie. Opleidingsniveau en Land van Herkomst lijken geen goede verklarende variabelen voor Activiteitenparticipatie onder asielzoekers, maar dit komt mede door het geringe aantal respondenten en ook het grote aantal landen van herkomst.

De belangrijkste conclusie die getrokken kan worden is echter dat fietsgebruik een significant verband houdt met activiteitenparticipatie onder asielzoekers. Uit ordinale regressiemodellen blijkt dat het model met zowel persoonskenmerken als fietsgebruik een hoge verklarende waarde bezit. Ook de Plaats van het AZC is van invloed, maar de samenstelling van de bewoners van een AZC is hier mede verantwoordelijk voor.

5.2 Aanbevelingen

Dit onderzoek heeft aangetoond dat fietsgebruik een positieve invloed heeft op activiteitenparticipatie onder asielzoekers. Dat biedt voldoende houvast om te kunnen zeggen dat alle inspanningen die nu al gaande zijn om asielzoekers aan het fietsen te krijgen moeten worden doorgezet en liefst uitgebreid. Vooral het stimuleren van fietsbezit onder vrouwelijke asielzoekers behoeft extra aandacht, omdat zij vooralsnog buiten de boot lijken te vallen.

Als wordt gekeken naar de barrières die bestaan dan valt vooral op dat ervaring opdoen in het drukke verkeer belangrijk is. Angst voor druk verkeer wordt genoemd als grootste obstakel om gemakkelijk te kunnen fietsen. Aan het drukke verkeer zelf kan weinig worden gedaan, tenzij als onderdeel van andere beleidsmaatregelen, maar er kan wel voor worden gezorgd dat asielzoekers door middel van bijvoorbeeld praktijklessen er meer aan gewend raken.

Verder onderzoek naar dit onderwerp, met een grotere dataset en eventueel aangevuld met interviews kan een nog beter en duidelijker beeld scheppen. Door de geringe grootte van de onderzoekspopulatie kan veel niet worden verklaard met statistische bevestiging, een uitgebreider onderzoek zou daarom welkom zijn, zowel voor wetenschappelijke als maatschappelijke doeleinden.

5.3 Reflectie

- In de vraagstelling van het onderzoek, en op vele andere plaatsen, waaronder de titel, staat vermeld dat de effecten van fietsgebruik op de activiteitenparticipatie van asielzoekers worden onderzocht. Bij het uitvoeren van het onderzoek was het echter moeilijk om de begrippen fietsgebruik en fietsbezit uit elkaar te houden. Beide begrippen zijn in de survey opgenomen. Fietsgebruik is gemeten door te vragen of de respondent de afgelopen week niet, een keer, meerdere keren of elke dag gefietst heeft. Fietsbezit is gemeten door simpelweg te vragen of de respondent een fiets bezit. De begrippen zijn om twee redenen conceptueel verwarrend. Ten eerste omdat het niet beschikken over een fiets impliceert dat men ook niet fietst. In de praktijk gaven sommige respondenten echter aan dat ondanks dat ze geen fiets bezaten, toch af en toe een fiets gebruikten. Bij de proef enquête met studenten kon dit niet aan de orde komen omdat alle respondenten een fiets bezaten. Ten tweede is het zo dat fietsen ook *onderdeel* uitmaakt van het participeren aan activiteiten. Het fietsen zelf is als het ware een activiteit an sich. Ten behoeve van de analyse is fietsbezit daarom meestal als uitgangspunt genomen (met uitzondering van de regressiemodellen) en het daadwerkelijke fietsen beschouwd als onderdeel van activiteitenparticipatie. Nadeel hiervan is dat onduidelijkheid geschapen wordt doordat fietsgebruik als een soort pars pro toto voor fietsbezit beschouwd wordt.

- Aan het begin van het onderzoek was het plan om de onderzoeksvraag te beantwoorden door interviews te houden met bewoners van een AZC. De gedachte was om zo'n 10 tot 15 asielzoekers te spreken. Dit bleek door strikte regels omtrent de veiligheid en verantwoordelijkheid over bewoners niet mogelijk. Een survey heeft weer andere voor- en nadelen. Een van de consequenties is dat men een grotere onderzoekspopulatie nodig heeft. De data die men verkrijgt zijn oppervlakkiger en daarom heeft men meer bevestiging nodig. Door het snelle omschakelen was het echter moeilijk om veel AZC's te vinden die bereid waren medewerking te verlenen. De onderzoekspopulatie is daarom niet zo groot als gehoopt. Gezien het exploratieve karakter van het onderzoek is dit niet heel erg, maar ook niet ideaal.

- Bij een andere bachelorthesis van Van der Giesen (2015) over ongeveer hetzelfde onderwerp kwam naar voren dat het moeilijk was om vluchtelingen te vinden die geen beschikking hadden over een fiets. An sich iets positiefs; blijkbaar zijn veel vluchtelingen al op de hoogte van de vele voordelen die de fiets biedt. Een nadelig punt is echter dat het knaagt aan de maatschappelijke relevantie van het onderzoek. Als blijkbaar al zoveel vluchtelingen fietsen, wat is dan het nut van een onderzoek over hun fietsgedrag? Ook in dit onderzoek is het zo dat er meer respondenten met fiets dan zonder fiets zijn, 21 tegenover 12. Er valt nog steeds iets zinnigs te zeggen over de verschillen tussen beide groepen, maar het verschil in grootte is niet bevorderlijk voor de betrouwbaarheid van de resultaten.

- Verblijfsduur is in eerste instantie niet meegenomen in de survey. Achteraf gezien een fout, omdat er bij de analyse van de gegevens naar boven kwam dat er verschillen bestonden in fietsbezit tussen de AZC's van Zutphen en Almere. Verschillen in gemiddelde verblijfsduur zouden dit kunnen verklaren. Maar ook op individueel niveau zou verblijfsduur een belangrijke verklarende variabele kunnen zijn voor het bezitten van een fiets, aangezien je als asielzoeker die al wat langer in Nederland verblijft meer tijd hebt gehad om je te oriënteren op de omgeving en de verschillende mogelijkheden die er zijn. Hoe langer je hier al bent, hoe groter de waarschijnlijkheid dat je meer over Nederland en de Nederlandse cultuur weet en meer geïntegreerd bent in de samenleving. De kans dat je daarnaast over een fiets beschikt lijkt dan ook groter. Om toch nog een indicatie te krijgen van het belang van verblijfsduur op het al dan niet bezitten van een fiets, is bij de surveys die verstuurd zijn naar het AZC Weert ook de verblijfsduur meegenomen bij het onderdeel persoonlijke gegevens. Hieruit zijn overigens geen grote verschillen naar voren gekomen.

- Er kleven verschillende nadelen aan het houden van een survey ten opzichte van het houden van interviews. De voor- en nadelen van beide methodes zijn al besproken in het methodologie-hoofdstuk, maar naar aanleiding van de resultaten valt er nog wel wat meer over te zeggen. Als het mogelijk was geweest om een paar asielzoekers te spreken te krijgen, zou op een meer directe manier informatie verkregen kunnen zijn. Nu is het onderzoek afhankelijk van de interpretatie van gegevens. Sommige relaties blijven hierdoor onduidelijk, en beweringen zijn minder stellig dan wanneer respondenten er direct over ondervraagd hadden kunnen worden. Met name over het fietsbezit van vrouwen had meer informatie verkregen kunnen worden. Nu blijft het onduidelijk waarom zo weinig vrouwen een fiets bezitten in vergelijking met mannen.

Literatuurlijst

- Ajzen, I. and Fishbein, M. (1977) Attitude-Behavior Relations: A Theoretical Analysis and Review of Empirical Research. *Psychological Bulletin Volume 84, No. 5, 888-918*
- Ajzen, I. (1991) The theory of planned behaviour, *Organizational behaviour and human decision processes 50*, 179-211
- Ajzen, I. (2002). Perceived behavioral control, Self-Efficacy, locus of control, and the theory of planned Behavior1. *Journal of applied social psychology, 32(4)*, 665-683
- Cass, N., Shove, E., & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The sociological review, 53(3)*, 539-555.
- Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy, 7(3)*, 195-205.
- COA (2015) URL: www.coa.nl/nl/zoek-locatie/zutphen Geraadpleegd 17 maart 2017
- COA (2017) Dynamiek. Jaarverslag COA 2016. Geraadpleegd 22 juni 2017
- Currie, G. and Delbosc, A. (2010) Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage, *Transportation 37:953-966*
- Elias, W., J. Benjamin and Y. Shiftan (2015). "Gender differences in activity and travel behavior in the Arab world." *Transport Policy 44: 19-27*
- Fietzersbond (2007). Kan het fietsgebruik nog verder groeien? Fietsen in cijfers. URL: http://www.fietzersbond.nl/de-feiten/fietsen-cijfers#.VLTTUSuG_Qo Geraadpleegd 17 maart 2017
- Freysinger, V. J., & Stanley, D. (1995). The impact of age, health, and sex on the frequency of older adults' leisure activity participation: A longitudinal study. *Activities, Adaptation & Aging, 19(3)*, 31-42
- Gatersleben, B. and Appleton, K.M. (2007) Contemplating cycling to work: Attitudes and perceptions in different stages of change, *Transportation Research Part A: Policy and Practice Volume 41, Issue 4*, p. 302-312
- Gruijter, d. M., Boonstra, N., Pels, T., & Distelbrink, M. (2007). Allochtone vrouwen doen mee! Eerste generatie allochtone vrouwen in Rotterdam en hun perspectief op activering. Verwey-Jonker Instituut, Utrecht
- Harms, L. (2006) Anders onderweg: de mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken: een verkennend onderzoek in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, SCP-publicatie
- Harms, L. (2008) Overwegend onderweg, *SCP-publicatie 2008/13 Urban and Regional Research, nummer 28*, pag. 745-756

- Heinen, E., Maat, K., & Van Wee, B. (2011). The role of attitudes toward characteristics of bicycle commuting on the choice to cycle to work over various distances. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 16(2), 102-109
- Kolner, T. (2016) Fietsen op Zuid, Een afstudeeronderzoek naar het verschil in fietsgedrag tussen allochtonen en autochtonen in Rotterdam-Zuid, Utrecht
- Levasseur, M., Richard, L., & Gauvin, L. R. (2010). Inventory and Analysis of Definitions of Social Participation Found in the Aging Literature: Proposed Taxonomy of Social Activities. *Soc Sci Med*, nr.71 (12) pag. 2141–2149.
- Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., Gordon, D., Lloyd, E., & Patsios, D. (2007). The multi-dimensional analysis of social exclusion. Project Report. University of Bristol, Bristol.
- Lu, M. (1998). Analyzing migration decisionmaking: relationships between residential satisfaction, mobility intentions, and moving behavior. *Environment and Planning A*, 30(8), 1473-1495
- Martens, K. (2013) The role of the bicycle in limiting transport poverty in the Netherlands. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2387: 20-25.
- Preston, J., & Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15(3), 151-160.
- Prochaska, J. O., & DiClemente, C. C. (1982). Transtheoretical therapy: Toward a more integrative model of change. *Psychotherapy: theory, research & practice*, 19(3), 276.
- Saunders, M. L., & Lewis, P. (2009). P. & Thornhill, A.(2009). *Research methods for business students*, 4.
- Social Exclusion Unit (2003) Making the connections: transport and social exclusion, The Stationery Office, London
- Van der Giessen, A. (2015) Het effect van Fietsgebruik op de activiteitenparticipatie van vluchtelingen. *Bachelorthesis Radboud Universiteit*, Nijmegen
- Van der Kloof, A., J. Bastiaanssen and K. Martens (2014) Bicycle lessons, activity participation and empowerment. *Case Studies on Transport Policy*, 2(2): 89-95
- WHO. (2002) Active Ageing: A Policy Framework. Madrid, Spanje
- Willis, D. P., Manaugh, K., & El-Geneidy, A. (2015). Cycling under influence: summarizing the influence of perceptions, attitudes, habits, and social environments on cycling for transportation. *International Journal of Sustainable Transportation*, 9(8), 565-579.
- Wolters, S.R. (2011) Helpt de fiets allochtone vrouwen vooruit? *Master thesis Radboud Universiteit*, Nijmegen

Bijlage 1

Survey on Activity Participation and Bike Use

Thank you for taking part in this survey. Your information will be dealt with in anonymity & with integrity.

1. Over the last week, how often did you participate in one of the following activities?

		Never	Only once	A few times	Everyday
1.1	Going for a walk?				
1.2	Going for a bike ride?				
1.3	Visiting friends in the vicinity of the AZC?				
1.4	Shopping for groceries?				
1.5	Visiting the city center?				
1.6	Taking the train to another city?				
1.7	Taking the bus to another destination?				

2. Over the last week, how often have you experienced any of the following problems?

		For none of my trips	For some of my trips	For more than half of my trips	For nearly all of my trips
2.1	Spending an excessive amount of time to reach your destination?				
2.2	Spending an excessive amount of physical effort to reach your destination?				
2.3	Spending an excessive amount of money to reach your destination?				
2.4	Experiencing an excessive amount of discomfort to reach your destination?				

3. Over the last week, how often have you had to rely on others for your trips?

		For none of my trips	For some of my trips	For more than half of my trips	For nearly all of my trips
3.1	On direct household members?				

3.2	On members of the (extended) family living in close proximity?				
3.3	On friends or neighbors living in close proximity?				
3.4	On family members or friends living outside your own town or city?				
3.5	On personnel from the AZC?				

4. Over the last week, how often did you want to make a trip but decided not to do so?

		Never	Only once	A few times	This is a common problem
4.1	Because it would take an excessive amount of time to reach the destination?				
4.2	Because it would take an excessive amount of physical effort to reach the destination?				
4.3	Because it would take an excessive amount of money to reach the destination?				

4.4	Because it would take an excessive amount of discomfort to reach the destination?				
4.5	Because you would not have been able to return to your home on the same day?				

5.1 Did you own a bike in your country of origin? Yes / No

If yes, how often did you use a bicycle in your home country?

- a) Making trips by bicycle was part of my everyday routine
- b) I used the bicycle from time to time as a means of transportation
- c) I used the bicycle just for fun or sports (= I did NOT use it as a means of transportation)
- d) I never used the bicycle

5.2 Do you own a bike now? Yes / No

If no, please continue with question 6.

For how long have you owned a bicycle since you are in The Netherlands? ... months

5.3 If you ride a bicycle now in The Netherlands, do you experience unease:

		Not at all	Sometimes	Very often	All the time
5.1	Because of a lack of cycling skills?				
5.2	Because of dangerous traffic?				
5.3	Because you feel looked at by locals?				
5.4	Because riding a bike is uncomfortable?				
5.5	Because you feel you don't understand the rules?				

6. Personal details

6.1 In what city is the AZC located in which you now live?

6.3 What is your highest attained educational level?

No formal education / Primary school / High School / Bachelor degree /
Master degree or higher

6.4 What is your country of birth?

6.5 What is your gender?

Man / Woman / Other

6.6 What is your age?

12-17 year / 18-24 year / 25-34 year / 35-44 year / 45-54 year / 55-64
year / 65-74 year / 75-84 year / older than 85

6.7 With whom do you live together in the AZC (e.g., your
partner, children, a brother or sister, parents, an uncle, close friends)?