

# Ergernis over verkeer en vervoer

*Problemen rondom verkeer en vervoer zijn terug van weggeweest. In het begin van de jaren zeventig noemde een op de negen personen verkeer en vervoer als een maatschappelijk probleem. In de periode 1977–1994 was er nauwelijks aandacht voor deze problematiek. In 1997 is de belangstelling voor verkeers- en vervoersproblemen opnieuw toegenomen.*

De problemen die burgers – desgevraagd – spontaan noemen, bieden door de jaren een gevarieerd beeld. In 1971–1972 stonden vooral milieu en wonen in de belangstelling. Het was de tijd van woningnood, de kraakbeweging, maar ook bereikten ons via de Club van Rome signalen dat ongebreidelde economische groei op den duur funest was voor het milieu. De problematiek rondom verkeer en vervoer kwam op de vierde en zesde plaats terecht. Een op de negen burgers zette deze problemen op de maatschappelijke kaart. Daarmee kreeg deze problematiek meer belangstelling dan criminaliteit, minderheden en gezondheidszorg.

## Verkeersinfarcten

Deze belangstelling is op het eerste gezicht opmerkelijk daar er nog nauwelijks sprake was van verschijnselen als files en verkeersinfarcten. Destijds waren er andere uitingen zichtbaar die menigeen blijkbaar zozeer verontrustte dat verkeer en vervoer een belangrijk nationaal probleem werd: het aantal verkeersdoden was gestegen naar een recordhoogte, de massamotorisering begon flink op gang te komen. Tussen 1960 en 1970 nam het aantal personenauto's toe van een half miljoen naar 2,4 miljoen.

## Werkloosheid

De periode 1977–1986 werd gedomineerd door de problemen van werk en werkgelegenheid: zeven van de tien burgers wensten dat

de werkloosheid met voorrang zou worden aangepakt. Ook andere aan de economische ontwikkeling verbonden probleemgebieden kregen belangstelling. De aandacht voor verkeer en vervoer verdween nagenoeg in deze periode.

In 1989 stond, mede door de beleidsplannen om de lucht- en bodemvervuiling tegen te gaan, het milieu weer op nummer één. In de jaren negentig steken andere problemen de kop op. In 1994 is dit de problematiek rondom minderheden en in 1997 criminaliteit, wet en orde. In 1997 lijken de problemen van verkeer en vervoer terug van weggeweest: twaalf procent van de 18-plussers ervaart zulke problemen: elf procent in de eerste helft van het jaar en dertien procent in de tweede helft. Hiervan noemt vijf procent de drukte in het verkeer, waaronder vooral de files. Drie procent noemt kortweg verkeer of vervoer. De infrastructuur, zoals het wegennet, is twee procent van de Nederlanders een doorn in het oog. Eveneens twee procent ervaart het openbaar vervoer als een maatschappelijk probleem, terwijl slechts een procent aandacht vraagt voor de verkeersveiligheid.

## Meer ergernis bij mannen

De ervaren problemen van verkeer en vervoer treffen we bij alle maatschappelijke groepen aan, maar tussen de diverse groepen bestaan wel duidelijke verschillen. Bij mannen is de ergernis groter dan bij vrouwen. Vijftien procent van de mannen ervaart

verkeer en vervoer als een maatschappelijk probleem, tegenover negen procent van de vrouwen. Verschillen in de beleving van de problemen van verkeer en vervoer zijn er ook naar leeftijd en opleiding. Zo rapporteert een op de zeven 18- tot 54-jarigen problemen van verkeer en vervoer, tegenover een op de twaalf 55-plussers. Naarmate de opleiding hoger is, stijgt het aandeel personen dat de verkeers- en vervoersproblematiek noemt: van zes procent onder personen met uitsluitend basisonderwijs tot zeventien procent onder hbo-ers en universitair geschoolden.

### Stad en platteland

Het aandeel personen dat verkeer en vervoer op de agenda zet, staat los van de stedelijkheid van de woonomgeving. Het maakt op dit punt dus niet uit of men op het platteland of de grote stad woont. Op provinciaal niveau is echter wel een aantal verschillen aan te wijzen. De inwoners van Flevoland, Utrecht en Noord-Holland melden dergelijke problemen twee keer zo vaak als Limburgers en Groningers. Hierbij speelt wellicht de verkeersdrukte op de wegen in deze provincies een rol. In het westen is de verkeersintensiteit aanzienlijk hoger dan in de rest van het land.

### Verkeersongerief

Wie niet deelneemt aan het gemotoriseerde verkeer zal ook minder last ondervinden van verkeersdrukte of ander verkeersongerief. De cijfers lijken dit beeld te bevestigen. Eén op de zeven autobezitters noemt problemen van verkeer en vervoer, tegenover een op de elf die niet zelf over een auto beschikken. Gelet op de specifieke probleemonderdelen is het autobezit niet relevant voor verkeersveiligheid en openbaar vervoer, wel voor verkeersdrukte, de infrastructuur en voor verkeer en vervoer in het algemeen.

Aangezien autobezitters vaker problemen van verkeer en vervoer rapporteren dan personen die niet over een auto beschikken, kan dit ook de vermelde verschillen tussen de maatschappelijke groepen verklaren. Zo staat 65 procent van de mannen te

## Onderzoek Verplaatsingsgedrag

De cijfers over het autobezit en autogebruik zijn ontleend aan het *Onderzoek Verplaatsingsgedrag 1997*. De vraag naar de belangrijkste problemen is gesteld in het *Permanent Onderzoek Leefsituatie van 1997* en de *Nationale Kiezersonderzoeken* in de periode 1971–1994. De cijfers hebben betrekking op de bevolking van 18 jaar of ouder.

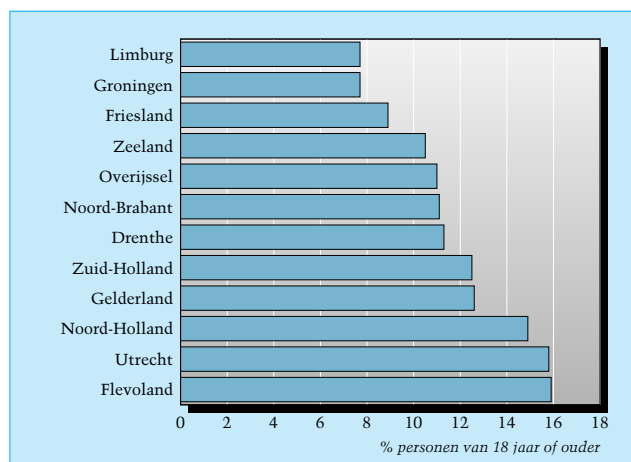
boek als autobezitter, tegenover 34 procent van de vrouwen. Ook leggen mannen dagelijks meer kilometers af in de auto dan vrouwen: mannen rijden gemiddeld eenendertig kilometer per dag, vrouwen elf. Het lijkt dan ook niet zo vreemd dat meer mannen dan vrouwen aandacht voor de verkeers- en vervoersproblematiek vragen. Ook het onderscheid in leeftijd en opleiding bij het noemen van de verkeers- en vervoersproblematiek spoort in grote lijnen met het autobezit en de afgelegde kilometers.

### Ongelijk verdeeld

Wie hieruit de conclusie trekt dat het autobezit de allesbepalende factor is voor het noemen van verkeers- en vervoersproblemen komt evenwel bedrogen uit. Indien er geen sekse-, leeftijds- en opleidingsverschillen zouden bestaan in het autobezit, dan nog noemen mannen, jongeren en hoger opgeleiden vaker problemen op het terrein van verkeer en vervoer dan vrouwen, ouderen en lager opgeleiden. Blijkbaar is het toch niet zo vanzelfsprekend dat bepaalde maatschappelijke groepen meer of minder vaak aandacht voor de verkeers- en vervoersproblematiek vragen. De gerapporteerde problemen van verkeer en vervoer blijven, onafhankelijk van het autobezit, ongelijk verdeeld. ◀

*Hans Schmeets en Jeanet Exel*

**Problemen van verkeer en vervoer, 1997  
naar provincie**



**Problemen van verkeer en vervoer, 1997  
naar leeftijd**

