

Boos in de file?

Peter Jorritsma – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – Peter.Jorritsma@minienw.nl
Marije Hamersma – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – Marije.hamersma@minienw.nl
Henk van Mourik – Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat –
Henk.van.Mourik@minienw.nl
Jaco Berveling – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – Jaco.Berveling@minienw.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019, Leuven

Samenvatting

Elke Nederlandse automobilist heeft weleens in de file gestaan. Of het nu in de dagelijkse ochtendspits is of op een 'zwarte zaterdag' op weg naar Frankrijk. Er zijn uiteenlopende meningen over files en wat ze voor mensen betekenen. Maar wat vindt de automobilist er nu eigenlijk zelf van?

Het doel van dit paper is een beeld te geven van de ernst van het fenomeen file vanuit het perspectief van de burger. Dit door in kaart te brengen 1) hoe vaak mensen in de file staan (met welke frequentie, voor welk motief en op welke momenten van de dag), 2) wat de kenmerken zijn van degenen die in de file staan en 3) hoe de file in Nederland wordt beleefd. We maken gebruik van een recent uitgevoerde online enquête onder respondenten van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) van 18 jaar en ouder, internationale literatuur en data uit een eerder onderzoek in 2010.

Uit de analyse blijkt dat het merendeel van de Nederlanders slechts sporadisch in de file staat. Zo'n 15% van hen wordt minstens 1x per week geconfronteerd met de file. Nederlanders staan meestal in de avondspits in de file en degenen die wekelijks in de file staan lopen per week gemiddeld 41 minuten vertraging op. Voor de woon-werkreis is dat gemiddeld 44 minuten per week. Mannen, hoger opgeleiden, werkenden, mensen tussen 18 en 45, mensen met hogere inkomens, werkenden en frequente autogebruikers staan vaker in de file. Ook mensen met een ov-chipkaart staan vaker in de file.

Over het geheel genomen vinden Nederlanders de file een beperkt maatschappelijk probleem. Vond 72% van de Nederlanders in 2010 de files op autosnelwegen (helemaal) niet acceptabel, in 2019 is dit percentage spectaculair gedaald naar 35%. Filerijders ergeren zich vooral aan het gedrag van andere weggebruikers, bijvoorbeeld zij die over de vluchtstrook rijden of via een tankstation proberen de file in te halen. Hoger opgeleiden, 18-45 jarigen, frequente autogebruikers en mensen die vaker in de file staan zijn negatiever over files, evenals mensen met een kritische, extraverte of emotioneel instabiele persoonlijkheid. Toch zijn acceptatie en berusting de sterkste gevoelens bij de (dagelijkse) file.

Beleving van files? Eerder de B van berustend dan de B van boos.

1. Inleiding

Files, wie kent ze niet? Elke Nederlandse automobilist heeft weleens in de file gestaan. Of het nu in de dagelijkse ochtendspits is of op een 'zwarte zaterdag' op weg naar Frankrijk. En vrijwel iedereen heeft er een mening over.

Sommigen beschouwen de files als een groot probleem. De jaarfilezwaarte¹ bedroeg in 2018 11,4 miljoen kilometerminuten en het reistijdverlies in files² op het rijkswegennet 43,4 voertuigverliesuren (RWS, 2019). Panteia (Panteia, 2018) meldt in een onderzoek, uitgevoerd in opdracht van Transport en Logistiek Nederland (TLN) en evofenedex, dat het bedrijfsleven in 2017 1,3 miljard euro schade heeft geleden door files. De ondernemers luiden regelmatig de noodklok, noemen de schade door files alarmerend en dringen aan op het aanpakken van de grootste knelpunten. Niet alleen de transportsector vindt de files zorgwekkend, dat geldt ook voor de ANWB. Met enige regelmaat laat de organisatie horen dat "automobilisten geen kant op kunnen" en dat de onbetrouwbare reistijd voor veel irritatie zorgt. Files worden neergezet als een groot probleem.

Er klinken ook andere geluiden. Zo is verkeersplanoloog Karel Martens van de Radboud Universiteit Nijmegen van mening dat autobezitters maar een verwend volkje zijn. In 2017 zei hij tijdens een interview:

"Hoezo fileprobleem? Files zijn helemaal geen probleem! (...) Gek genoeg zijn we gaan geloven dat het allemaal kommer en kwel is. Zelfs mensen die niet eens een auto hebben, noemen de file het grootste vervoersprobleem. Dat ze zelf zonder auto zeker twee keer zo lang onderweg zijn, of soms helemaal niet op hun bestemming kunnen komen, accepteren ze gedwee. Ondertussen horen ze elke dag de verkeersinformatie, meteen na het nieuws. Dan is het dus belangrijk. Die files schijnen een ramp te zijn!" (Van 't Hof, 2017).

Wat vindt de automobilist er eigenlijk zelf van?

Wie staat er nu eigenlijk in de file en wat zijn kenmerken van automobilisten die in de file staan? En wat vindt de automobilist nu eigenlijk zelf van de file? Draagvlakonderzoek in de periode 1992-2010 laat zien dat automobilisten helemaal niet zo zwaar aan de file tillen. Natuurlijk, niemand is er blij mee, maar vaak blijkt de automobilist te berusten in zijn file-lot. Het laatste draagvlakonderzoek dateert uit 2010. Wat vindt de automobilist in 2019?

Doel en aanpak van het onderzoek

Het doel van dit paper is een beeld te geven van de ernst van het fenomeen file vanuit het perspectief van de burger. Dit door een beeld te geven van 1) hoe vaak mensen in de file staan (met welke frequentie, voor welk motief en op welke momenten van de dag), 2) wat de kenmerken zijn van degenen die in de file staan en 3) hoe de file in Nederland wordt beleefd. In het inzichtelijk maken van de beleving besteden we aandacht aan het persoonlijke en maatschappelijk probleembesef, ergernissen in de file en gevoelens of percepties over de file.

¹ De gemiddelde filelengte vermenigvuldigd met de duur van de file, gesommeerd over alle files in een jaar.

² Het verschil tussen de werkelijke reistijd en de reistijd bij 50 km/uur van alle weggebruikers.

Om inzicht te krijgen in bovenstaande aspecten is tussen half juni en half juli (2019) een online enquête uitgezet onder respondenten van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN)³. In totaal zijn 3910 respondenten uitgenodigd. Uiteindelijk hebben 3220 mensen de vragenlijst ingevuld, een respons van 82%. De enquête is afgenomen onder een representatieve groep Nederlanders van 18 jaar en ouder. De netto respons is representatief voor Nederland wat betreft geslacht, leeftijd, opleiding, rijbewijsbezit, regio en aandeel werkenden. Personen met een lager opleidingsniveau en degenen zonder rijbewijs bleken gemiddeld iets minder vaak te hebben deelgenomen. Daarom is voor deze twee achtergrondkenmerken een weging toegepast. De enquête bestond uit twee delen. In het eerste, meer algemene deel is gevraagd naar hoe vaak men in de file staat, waar, wanneer en voor welk motief dat dan is en wat voor gevoelens de file oproept. In het tweede gedeelte werd gevraagd naar de laatste file waar men in stond. De kenmerken van deze file zijn gerelateerd aan de mate waarin last van de file werd beleefd.

In dit paper worden beschrijvende en multivariate analyses gebruikt om de filerijder te typeren en te bepalen welke aspecten de beleving van een file beïnvloeden. We combineren en vergelijken de inzichten uit de recent uitgevoerde enquête met bevindingen uit de literatuur en een draagvlakonderzoek uit 2010 waarin ook vragen over filebeleving zijn gesteld.

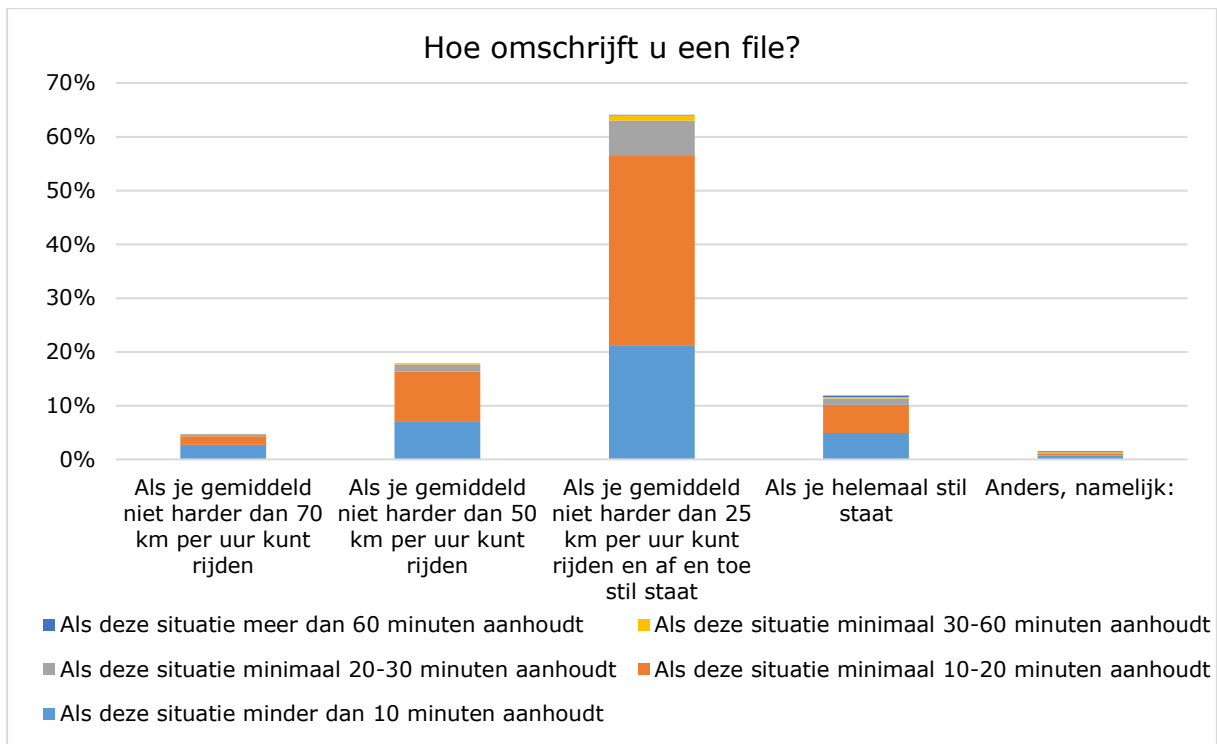
2. File: wat verstaan we eronder en wie staan er in?

2.1 Wat is een file?

De definitie van een file is niet altijd duidelijk. Volgens Rijkswaterstaat is er sprake van een file op het hoofdwegennet als er minimaal 2 kilometer aan auto's minder dan 50 km/uur rijdt. De ANWB hanteert een iets breder begrip voor de file: er is al sprake van file als er substantieel langzamer gereden wordt dan is toegestaan. Als er op een snelweg bijvoorbeeld gemiddeld 60 km/uur gereden wordt, terwijl 130 km/uur is toegestaan, rekent de ANWB de extra reistijd mee in de filezwaarte. Voor het meten van files gebruikt RWS een systeem van meetlussen op het hoofdwegennet. De ANWB gebruikt gegevens van TomTom en andere navigatiesystemen en mobiele telefoons.

Wat verstaat de gemiddelde Nederlander onder een file? We hebben de respondenten gevraagd welke definitie volgens hen het beste het fenomeen file omschrijft. De meeste respondenten definiëren een file als een situatie waarbij je gemiddeld niet harder kan rijden dan 25 km/uur, en daarnaast af en toe stil staat (64%) (Figuur 1). Deze situatie moet gemiddeld zo'n 20 minuten aanhouden, wil men echt het gevoel hebben in de file te staan. Dit beeld wijkt overigens weinig af van resultaten van onderzoek door RWS in 2008 (RWS AVV, 2008) en in 2010 door het KiM (KiM, 2010). Een Brits onderzoek (DfT, 2008) komt tot een vergelijkbaar resultaat. Meer dan de helft (55%) van de ondervraagden ervaart een file als de gemiddelde snelheid ongeveer 20mph (32 km/uur) of lager is.

³ Het MPN is een panel van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) bestaande uit een representatieve groep Nederlanders (huishoudens en personen binnen huishoudens) aan wie jaarlijks verschillende vragen over hun reisgedrag worden voorgelegd. Deelnemers houden verder gedurende drie dagen een dagboekje met bezochte locaties, verplaatsingen tussen die locaties en vervoerwijzen.

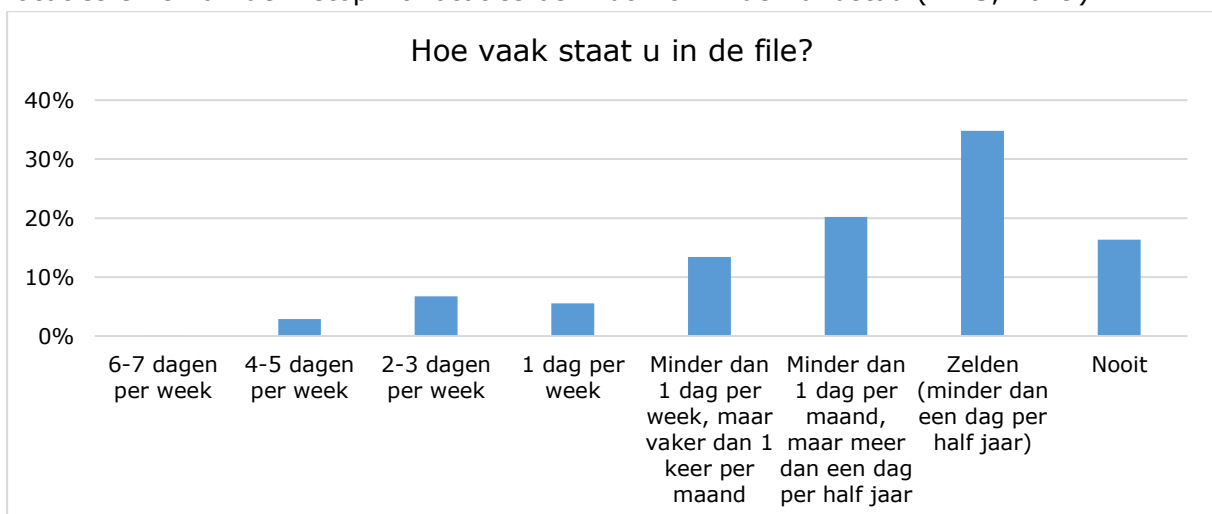


Figuur 1: Definitie file. Bron: respondenten MobiliteitsPanel Nederland 2019.

2.2 Hoe vaak, wanneer en hoe lang staat men in de file?

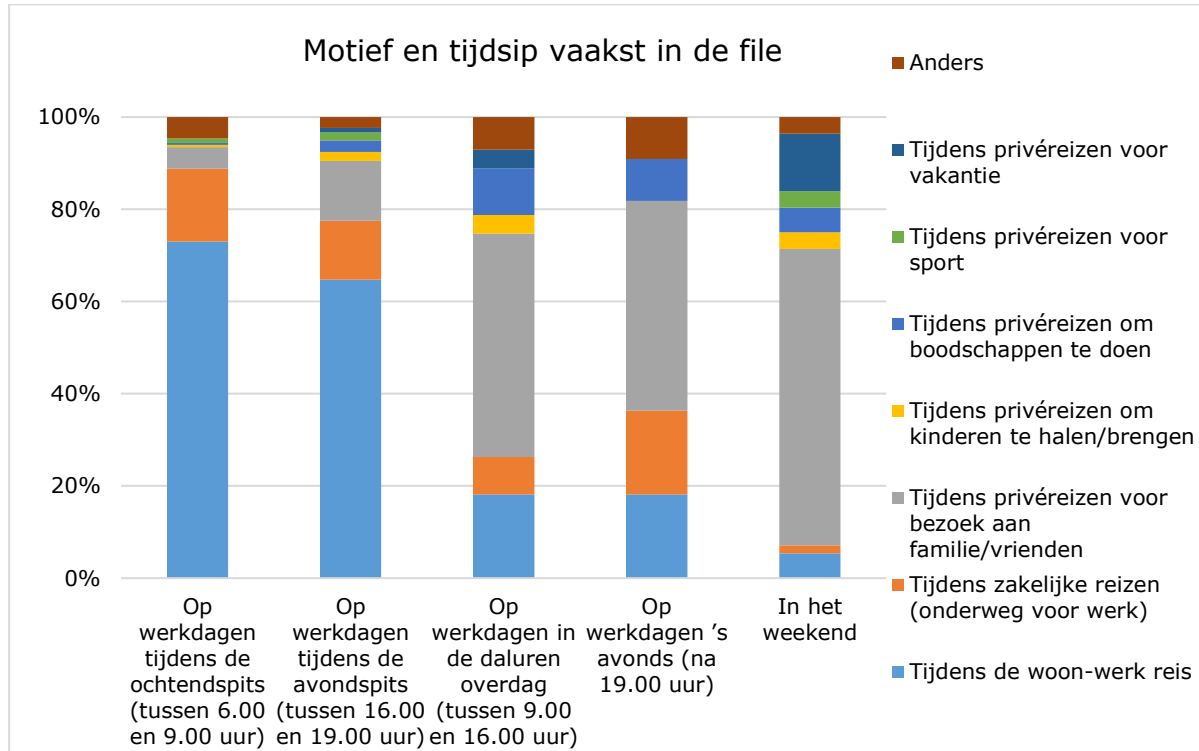
Het overgrote deel van de Nederlanders staat slechts sporadisch in de file. Meer dan 50% van de respondenten geeft aan zelden of nooit in de file te staan (Figuur 2). Dat komt bijvoorbeeld omdat men buiten de spits reist of niet met de auto onderweg is. Zo'n 15% van hen wordt minstens 1x per week geconfronteerd met de file. Dit komt overeen met een recent onderzoek van I&O research naar rekeningrijden (I&O research, 2019), waarin bleek dat van de totale groep automobilisten 13% minstens één keer per week tijdens de ochtendspits in de file staat en 15% in de avondspits.

Uit ons onderzoek komt naar voren dat inwoners van de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland, Utrecht, en Flevoland het meest frequent in de file staan. Dat sluit aan bij het feit dat de meeste files zich voordoen in de Randstadprovincies; 29 van de filetop-50 locaties en 8 van de filetop-10 locaties bevindt zich in de Randstad (RWS, 2019).



Figuur 2: Verdeling filefrequentie. Bron: respondenten MobiliteitsPanel Nederland 2019.

58% van de Nederlanders staat meestal in de avondspits in de file en 24% staat het vaakst in de ochtendspits 'vast'. Dit beeld komt overeen met de verdeling van congestie over de dag: het grootste reistijdverlies vindt plaats in de avondspits (KIM, 2017). Zij die vaak in de ochtendfile staan (Figuur 3), zijn voornamelijk op weg naar het werk (73%). Onder mensen die het vaakst in de avondspits in de file staan zien we dat 20% van de mensen een niet-werkgebonden motief heeft (voornamelijk voor bezoek aan familie en vrienden). Dat in de avondspits niet-werkmotieven vaker voorkomen bleek ook al uit eerder onderzoek van Goudappel Coffeng (Goudappel Coffeng, 1997).



Figuur 3: Verdeling tijdsip meestal in de file naar motief. Bron: respondenten MobiliteitsPanel Nederland 2019.

Gemiddeld staat een Nederlander van 18 jaar en ouder wekelijks slechts zo'n 7 minuten in de file. Echter, zij die minstens 1 keer in de week in de file staan (n= 471) lopen wekelijks gemiddeld 41 minuten vertraging op. Voor de woon-werkreis is dat gemiddeld 44 minuten (n= 324). Uit recent onderzoek van I&O research (I&O research, 2019) kwam naar voren dat forenzen gemiddeld circa 40 minuten vertraging per week door files oplopen; dat is in lijn met onze uitkomst. De Verkeersonderneming (2013) heeft een onderzoek laten uitvoeren onder de doelgroep filerijders. Daaruit bleek dat 20% van de werknemers in de omgeving van Rotterdam een uur of langer per week stil in de file staat.

2.3 Wie staan er in de file?

Uit onderzoek van 20 jaar geleden naar 'de filerijder' in Nederland (Goudappel Coffeng, 1997) bleek driekwart van de filerijders man te zijn, een gemiddelde leeftijd te hebben van 41 jaar, over het algemeen hoog opgeleid en een bovenmodaal inkomen te hebben (64%). Meer dan de helft (55%) van de filerijders maakte destijds deel uit van een huishouden waarbij beide partners betaald werk verrichten.

Anno 2019 vinden we een vergelijkbaar beeld (Tabel 1). Op basis van een ordinale regressie onder respondenten van 18+ vinden we dat met name mannen, hoger

opgeleiden, werkenden, mensen tussen 18 en 45, hogere inkomens, werkenden en (vanzelfsprekend) mensen die de auto veel gebruiken vaker in de file staan. Mensen met een OV-kaart staan ook vaker in de file. Nadere analyse moet uitwijzen wat hiervan de oorzaak is. Misschien duidt het op een actiever activiteitenpatroon voor deze groep.

Mensen die op grotere afstand van een station wonen staan vaker in de file dan zij die dichterbij een station wonen. Men heeft dan minder alternatieven voor de auto voor langere verplaatsingen. Mensen die dichterbij een centrum van een stadsgewest wonen (of werken) staan daarnaast ook vaker in de file. Ook staan mensen die woonachtig zijn in de randstad vaker in de file, evenals respondenten die hun buurt minder goed bereikbaar vinden voor de auto.

Voor werkenden duiden de resultaten erop dat mensen die meer uren werken vaker in de file staan dan mensen die minder uren per week werken. Daarnaast blijken werkenden die meer uren op andere locaties werken, iets vaker in de file staan dan mensen die dat minder doen. Overigens vinden we geen relatie met het aantal uren dat wordt thuisgewerkt.

Logischerwijs vinden we ook dat naarmate mensen een situatie eerder als een file erkennen, zij vaker in de file staan. Oftewel: mensen die een situatie waarbij 70 km/uur wordt gereden al als file aanduiden, staan vaker in de file dan mensen die situaties waarin het verkeer in zijn geheel stilstaat pas als file aanduiden.

Tabel 1: Wie staan er vaker in de file

File frequentie	Alle respondenten		Werkenden		Werkenden (werklocatie bekend)	
	B	Sig	B	Sig	B	Sig
Definitie file_70km of minder (vs helemaal stil)	1,193	***	1,268	***	1,308	***
Definitie file_50km of minder	0,926	***	0,845	***	0,828	***
Definitie file_25km of minder	0,665	***	0,635	***	0,560	***
Vrouw	-0,318	***	-0,302	***	-0,364	***
Hoog opleidingsniveau	0,316	***	0,278	***	0,311	***
Leeftijd_30tot45 (vs 18-30)	-0,103		-0,092		-0,196	*
Leeftijd_45tot65	-0,204	***	-0,193	**	-0,333	***
Leeftijd_65plus	-0,408	***	-0,322	**	-0,172	
Frequentie autogebruik	1,143	***	1,178	***	1,240	***
Bezit geen OVKAART (vs bezit OV-kaart)	-0,258	***	-0,353	***	-0,180	**
Bruto hh inkomen tot 28600eu (vs 28600-42400)	-0,120		0,074		0,044	
Bruto hh inkomen 42400eu tot 71000eu	0,025		0,109		0,038	
Bruto hh inkomen 71000eu of meer	0,223	***	0,296	***	0,214	*
Randstad	0,430	***	0,422	***	0,409	***
Mijn buurt is goed bereikbaar per auto	-0,102	***	-0,081	***	-0,086	*
Mijn buurt is goed bereikbaar per OV	-0,014		-0,041		-0,019	
Afstand van woning naar stadscentrum	-0,012	***	-0,012	***	0,004	
Afstand van woning naar station	0,019	**	0,017	**	0,025	**
Werkend	0,181	**				
Aantal werkuren			0,008	***	0,009	**
Aantal uren werken op andere locatie			0,012	***	0,005	
Aantal uren thuiswerken			0,001		0,003	
Afstand van werk naar stadscentrum					-0,020	***
Afstand van werk naar station					-0,019	
N	3177		2184		1415	

***p<1%, **p<5%, *p<10%

B=Unstandardized Beta, Sig=Significantie

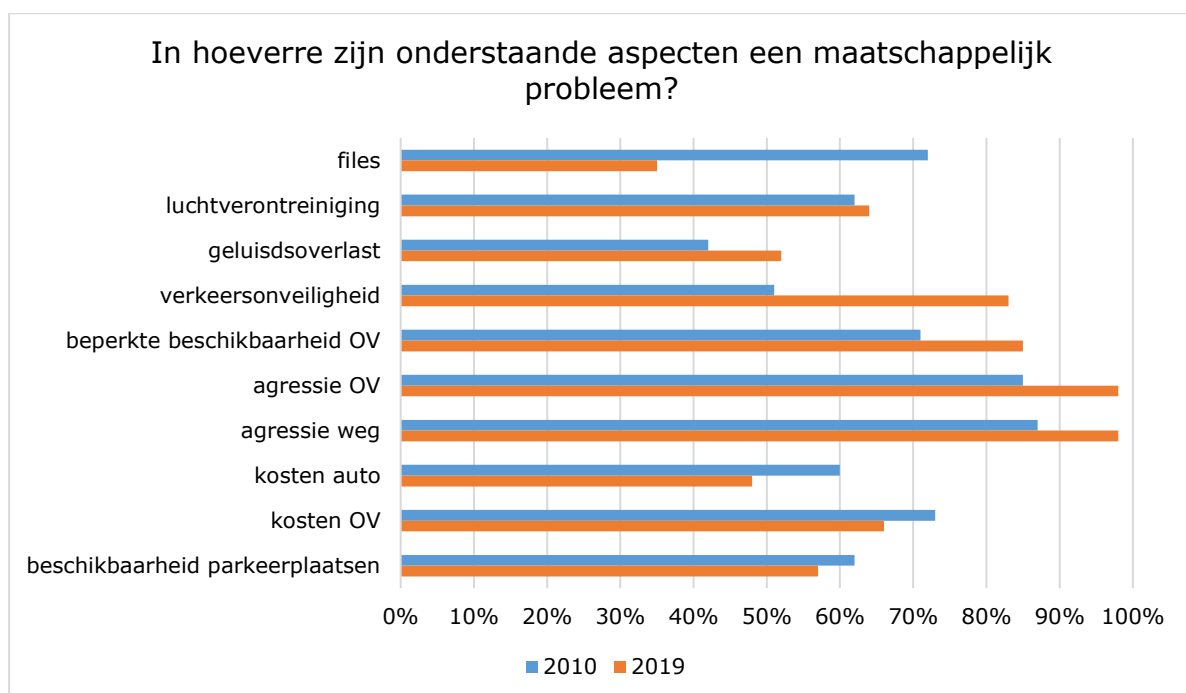
NB: De N is iets kleiner als de totale respons omdat voor sommige postcodes geen informatie bekend is over de afstand tot resp. stadscentrum en station. Dit geldt met name voor de werklocatie. Vandaar dat er een apart model is geschat voor werkenden met en zonder werklocatie-informatie.

3. De beleving van de file

3.1 De file als persoonlijk en als maatschappelijk probleem

Vond 72% van de Nederlanders in 2010 de files op autosnelwegen (helemaal) niet acceptabel, in 2019 is dit aandeel spectaculair gedaald naar 35% (Figuur 4). Relatief gezien vinden mensen anno 2019 de files in Nederland dus maar een beperkt maatschappelijk probleem. Waardoor het verschil ten opzichte van 2010 veroorzaakt wordt is niet geheel duidelijk. De vraagstelling wekt wel iets af. In 2010 werd gevraagd naar acceptatie van files op autosnelwegen, files op wegen buiten de bebouwde kom (niet autosnelwegen) en files in de binnensteden. In 2019 hebben we gevraagd naar acceptatie van files op de wegen. Echter, het grote verschil kan naar onze mening niet geheel verklaard worden door de andere wijze van bevraging, mede omdat de verschillen voor de andere 'problemen' veel minder groot zijn. Mogelijk dat alternatieven voor de file, zoals tijd- en plaatsafhankelijk werken of betere OV-voorzieningen, het probleembesef hebben verminderd.

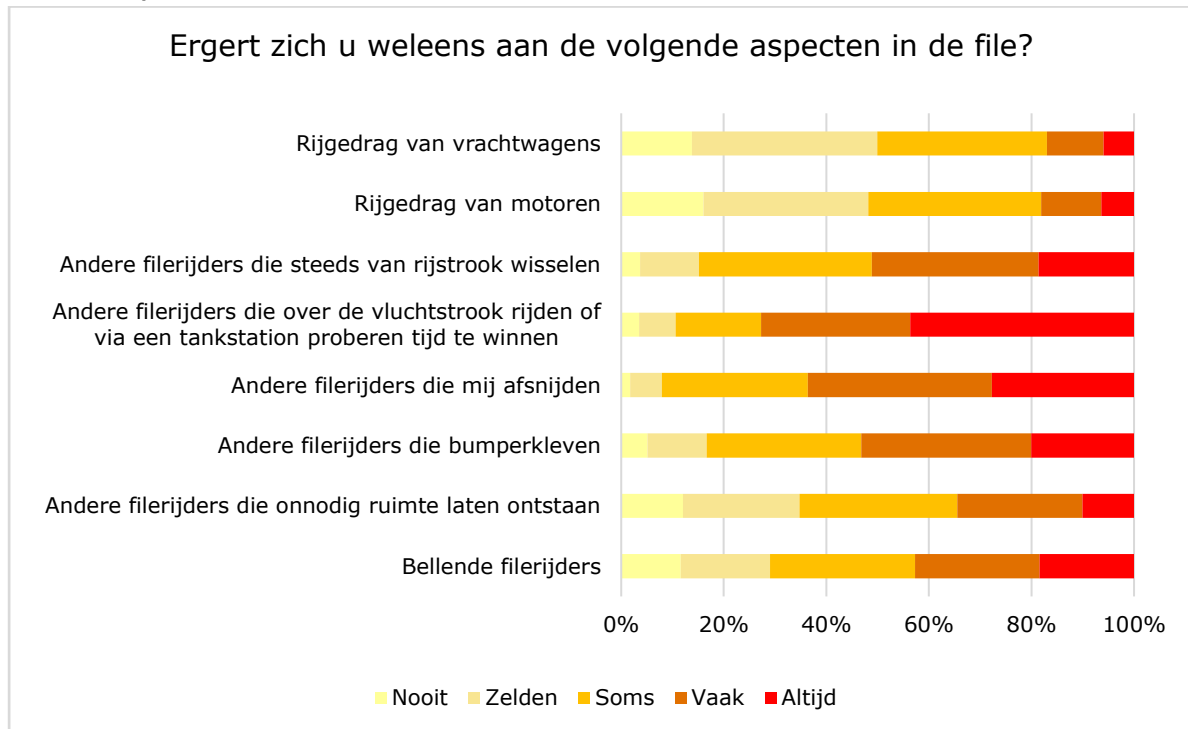
Met name agressie, maar ook aspecten als verkeersonveiligheid, de beschikbaarheid van het OV, kosten van- en vertragingen in het openbaar vervoer en geluid en luchtverontreiniging worden in 2019 als een groter probleem gezien dan de file. Met name het probleembesef rond verkeersonveiligheid is ten opzichte van 2010 gegroeid. Het maatschappelijk probleembesef is in grote mate gelijk aan het persoonlijk probleembesef. Wel lijken mensen de beperkte beschikbaarheid van en vertragingen in het OV voor de maatschappij een iets groter probleem te vinden dan voor zichzelf. Overigens vinden frequente autogebruikers de kosten en vertraging in het openbaar vervoer een wat groter probleem dan minder frequente autogebruikers. Frequente autogebruikers en met name mensen die frequent in de file staan vinden files een groter maatschappelijk probleem.



Figuur 4: Maatschappelijk probleembesef verschillende aspecten 2010, 2019. Bron: KiM, Draagvlakonderzoek 2010; KiM, MobiliteitsPanel Nederland 2019.

3.2 Ergernissen van automobilisten

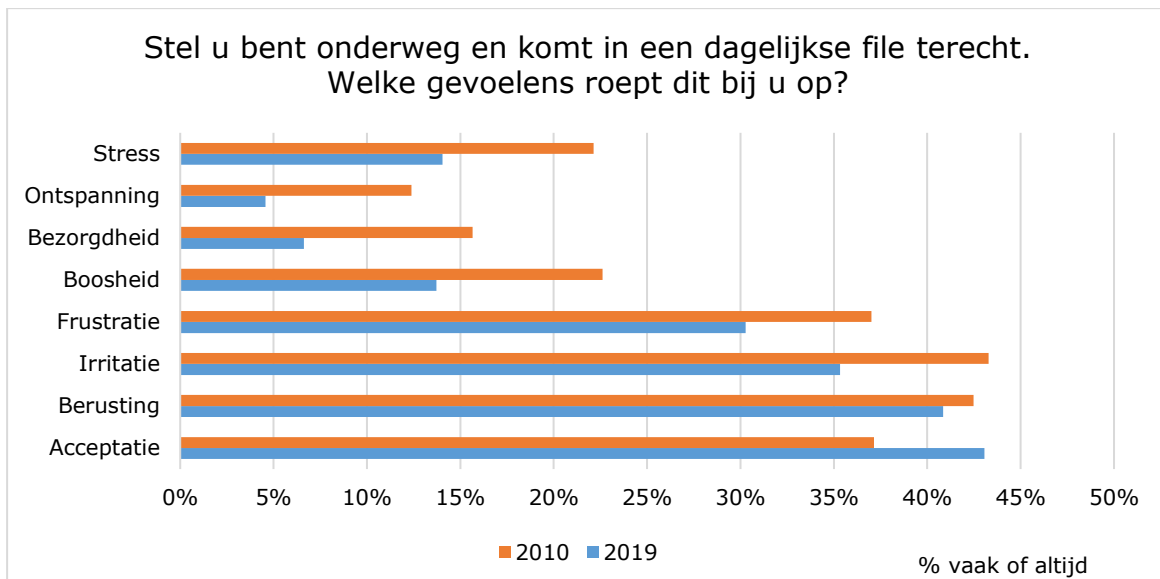
In 2019 hebben we mensen gevraagd in welke mate ze zich ergeren aan bepaalde aspecten in de file (Figuur 5). Hieruit kwam naar voren dat mensen zich het meeste ergeren aan andere filerijders die over de vluchtstrook rijden of via een tankstation proberen in te halen. Ook afsnijden, bumperkleven en van rijstrook wisselen worden als redelijk vervelend gezien (meer dan 50% van de respondenten vindt dit vaak of altijd vervelend).



Figuur 5: Ergernissen in de file. Bron: KiM, MobiliteitsPanel Nederland 2019.

3.3 De file als moment van berusting en acceptatie

Waar in 2010 files vooral veel irritatie opleverden, zien we dat in 2019 acceptatie de kroon spant (Figuur 6). Ten opzichte van 2010 roept de file onder mensen die meestal voor woon-werk of zakelijke doeleinden in de file staan minder boosheid, frustratie, irritatie en bezorgdheid en wat meer acceptatie op. Tegelijkertijd vindt men in de file staan in 2019 wel minder vaak ontspannend. De verschillen tussen de dagelijkse en de onverwachte file zijn beperkt; in de laatste situatie zijn mensen iets negatiever. Wel moet worden opgemerkt dat er een klein verschil zat in de vraagstelling. In 2010 is expliciet gevraagd naar een file tijdens de woon-werkreis, in 2019 werd gevraagd naar een file in het algemeen.



Figuur 6: Vraag: Stel u bent onderweg en komt in een dagelijkse file terecht. Welke gevoelens roept dit bij u op? (% vaak-altijd). Bron: KiM, Draagvlakonderzoek 2010; KiM, MobiliteitsPanel Nederland 2019.

Wanneer we bovenstaande aspecten combineren tot één factor die de mate van negatieve fileperceptie beschrijft⁴ (Tabel 2), vinden we dat respondenten met een hoger opleidingsniveau, jongeren, frequente autogebruikers en mensen die frequent in de file staan negatievere gevoelens hebben bij de file. Na controle voor autogebruik en filefrequentie vinden we geen verschil tussen werkenden en niet-werkenden (zonder deze controle vinden we dat werkenden negatiever zijn). Daarnaast zien we een duidelijke relatie met persoonskenmerken; extraverte en kritische mensen zijn negatiever, emotioneel stabiele mensen hebben een minder negatief beeld van de file.

Tabel 2: Beleving van de file

Negatieve gevoelens file	Alle respondenten	
	B	Sig
(Constant)	0,555	***
Vrouw	0,002	
Hoog opleidingsniveau	0,114	***
Leeftijd_30tot45 (vs 18-30)	-0,053	
Leeftijd_45tot65	-0,367	***
Leeftijd_65plus	-0,658	***
Bruto hh inkomen tot 28600eu (vs 28600-42400)	-0,081	
Bruto hh inkomen 42400eu tot 71000eu	0,001	
Bruto hh inkomen 71000eu of meer	0,021	
Frequent autogebruik	0,089	**
Frequentie in de file	0,092	***
Randstad	-0,021	
Positief over auto	-0,023	
Persoonlijkheid: warm	0,009	
Persoonlijkheid: extravert	0,022	*
Persoonlijkheid: emotioneel stabiel	-0,140	***
Persoonlijkheid: open voor nieuwe ervaringen	-0,020	
Persoonlijkheid: zorgvuldig	0,002	
Persoonlijkheid: kritisch	0,127	***
Werkend	0,063	
N	3220	

***p<1%, **p<5%, *p<10%

B=Unstandardized Beta, Sig=Significantie

⁴ We hebben hier een factoranalyse uitgevoerd (PCA) waarbij we de stellingen rond filegevoelens (roept stress, frustratie, bezorgdheid, irritatie, berusting, acceptatie, ontspanning op) als input hebben genomen. De score op deze factor hebben we vervolgens verklaard met behulp van een regressieanalyse.

3.4 Kenmerken van de file

Om gevoel te krijgen in hoeverre kenmerken van de file een rol spelen in de beleving, is mensen gevraagd naar hun laatste file-ervaring. Uit een regressieanalyse (Tabel 3) blijkt dat de file van werk naar huis iets vervelender wordt beleefd als de file van huis naar werk of voor privédoeleinden. Mensen lijken de file door slecht weer iets minder negatief te beleven dan andere files. Ook beleefden mensen meer last tijdens de laatste file wanneer zij op tijd op hun bestemming moesten zijn, zij onverwacht in de file stonden, of geen rekening hadden gehouden met de kans op file. Ook als de file vrij lang duurt, of er meerdere files tijdens de reis waren, wordt deze als meer vervelend ervaren. Wanneer men met één of meerdere vrienden in de auto zat wordt de file als iets minder vervelend beleefd.

Tabel 3: Beleving van de laatste file.

Perceptie laatste file	Respondenten die minstens 1 x per jaar in de file staan	
	B	Sig
(Constant)	5,275	***
Laatste file was in bebouwde kom (vs snelweg)	0,054	
Laatste file was op andere weg buiten de bebouwde kom	0,029	
Hoe lang geleden in de laatste file?	-0,055	
Laatste file was in het weekend (vs daluren)	-0,092	
Laatste file was tijdens ochtendspits	0,005	
Laatste file was tijdens avondspits	0,015	
Laatste file: Oorzaak was incident (vs oorzaak was dagelijkse file door drukte)	-0,100	
Laatste file: Oorzaak was slechtweer	-0,538	*
Laatste file: Oorzaak was werkzaamheden	0,045	
Laatste file: Oorzaak was vakantiefile	-0,225	
Laatste file was tijdens reis van werk naar huis (vs privé oorzaak)	0,283	**
Laatste file was tijdens een zakelijke reis	-0,101	
Laatste file was tijdens reis van huis naar werk	-0,090	
Hoe lang stond u ongeveer in deze laatste file?	0,520	***
Ik hoefde niet op tijd zijn tijdens de laatste file (vs stond wel op tijd)	-0,396	***
Ik zat samen met partner in de laatste file	0,139	
Ik zat samen met kinderen in de laatste file	0,130	
Ik zat samen met één of meerdere vriend(en) in de laatste file	-0,274	*
Ik zat samen met één of meerdere collega(s) in de laatste file	-0,204	
Ik was bestuurder tijdens de laatste file (vs passagier)	-0,168	
Ik stond onverwacht in de laatste file (vs verwacht)	0,375	***
Er waren meerdere files tijdens de laatste file (vs één file)	0,230	**
Ik had geen rekening gehouden met file (vs wel rekening gehouden)	0,194	**
N	2694	

***p<1%, **p<5%, *p<10%

B=Unstandardized Beta, Sig=Significantie

NB: Gecorrigeerd voor geslacht, leeftijd, woonregio, inkomen, woonregio, autogebruik, filefrequentie, perceptie over de auto en persoonlijkheid. De N is iets lager dan totale respons omdat de vragen over de laatste file niet gesteld zijn aan mensen die nooit in de file staan.

4. Conclusies

Hoe vaak, hoe lang en wie staan in de file?

Het overgrote deel van de Nederlanders (meer dan 50%) staat slechts sporadisch in de file. Zo'n 15% van hen wordt minstens 1x per week met file geconfronteerd.

Nederlanders staan meestal in de avondspits in de file en zij die wekelijks in de file staan lopen gemiddeld 41 minuten vertraging op. Voor de woon-werkreis is dat gemiddeld 44 minuten per week. Mannen, hoger opgeleiden, werkenden, mensen tussen 18 en 45, mensen met hogere inkomens, werkenden en (vanzelfsprekend) frequente

autogebruikers staan vaker in de file. Mensen met een OV kaart staan ook vaker in de file.

Is de file een probleem?

Anno 2019 vinden Nederlanders de file maar een beperkt maatschappelijk probleem. Vond 72% van de Nederlanders in 2010 de files op autosnelwegen (helemaal) niet acceptabel, in 2019 is dit percentage spectaculair gedaald naar 35%. Agressie op de weg en in het openbaar vervoer, geluidsoverlast, luchtverontreiniging, verkeersonveiligheid, kosten van en vertragingen in het openbaar vervoer ziet men als een groter probleem dan de file.

Is de automobilist boos?

Mensen in de file ergeren zich het meest aan andere filerijders die over de vluchtstrook rijden of via een tankstation proberen in te halen. Afsnijden, bumperkleven en van rijstrook wisselen in een file worden als erg vervelend gezien. In die zin is er wel boosheid bij de automobilist, maar vooral over het gedrag van andere weggebruikers.

Hoger opgeleiden, jongeren, frequente autogebruikers en mensen die vaker in de file staan zijn negatiever over files, evenals mensen met een kritische, extraverte of emotioneel instabiele persoonlijkheid. De beleving van de file verschilt dus duidelijk tussen (groepen) personen. Toch zijn acceptatie en berusting over het geheel genomen de sterkste gevoelens bij de (dagelijkse) file. Beleving van files? Eerder de B van berustend dan de B van boos.

Literatuur

- De Verkeersonderneming (2013). 'Filerijders: voer voor psychologen'. Rotterdam: De Verkeersonderneming.
- DfT (2008). Citizen Panel Motorway Driving 2008. UK: Department for Transport
- Goudappel Coffeng (1997). Marktprofiel van de filerijder. Deventer.
- I&O research (2019). *Kilometerbeprijzing? Ja, maar onder voorwaarden*. Onderzoek in opdracht van de Volkskrant
- KiM (2010). *Draagvlakonderzoek 2010*. Eindrapport. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- KiM (2017). *Mobiliteitsbeeld 2017*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Panteia (2018). *Economische Wegwijzer 2018*. Zoetermeer: Panteia.
- Hof, G., Van 't (2017). 'Hoezo fileprobleem? Files zijn helemaal geen probleem!'. *Algemeen Dagblad* (21-08-2017).
- RWS (2008). *Draagvlakonderzoek 2008*. Resultaten van een onderzoek onder de Nederlandse bevolking naar draagvlak voor verkeer- en vervoersbeleid 1992 t/m 2008. Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- RWS (2019). *Rapportage Rijkswegennet, 3e periode 2018*. Rijkswaterstaat.