

# D&B

## RAPPORTAGE

Gedragsonderzoek landcode wijzigen in tachograaf



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

November 2022

# INHOUDSOPGAVE

---

|  |           |
|--|-----------|
| <b>MANAGEMENTSAMENVATTING.....</b>               | <b>3</b>  |
| <b>INLEIDING.....</b>                            | <b>5</b>  |
| <b>PROBLEEMSTELLING.....</b>                     | <b>6</b>  |
| <b>DOELANALYSE.....</b>                          | <b>7</b>  |
| <b>GEDRAGSANALYSE.....</b>                       | <b>8</b>  |
| <b>GEDRAGSSTRATEGIE.....</b>                     | <b>13</b> |
| <b>INTERVENTIES.....</b>                         | <b>17</b> |
| <b>BIJLAGE I: LITERATUURONDERZOEK.....</b>       | <b>24</b> |
| <b>BIJLAGE II: AANVULLENDE INTERVENTIES.....</b> | <b>29</b> |
| <b>REFERENTIES.....</b>                          | <b>32</b> |

# MANAGEMENTSAMENVATTING

---

Vanaf februari 2022 is het verplicht voor vrachtwagenchauffeurs om aan te geven in welk land zij zich bevinden wanneer zij een landsgrens overgaan. De regel bepaalt dat chauffeurs deze landcode invoeren bij de eerst mogelijke stop in het land dat zij binnenrijden. Desondanks verandert een deel van de chauffeurs de landcode door te stoppen op de vluchtstrook. Dit leidt tot gevaarlijke situaties.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vroeg daarom aan Dijksterhuis & van Baaren om op basis van een gedragsanalyse effectieve gedragstechnieken op te stellen en tot een interventieplan te komen om een veiligere verkeerssituatie te creëren en parkeren op de vluchtstrook te vermijden. Daarbij ligt de focus op het volgende doelgedrag:

- Vrachtwagenchauffeurs veranderen de landcode in de tachograaf op een officiële stopplaats op of nabij de landsgrens.

Op basis van deskresearch, gesprekken met experts, interviews met de doelgroep en observaties selecteerden we de belangrijkste factoren die voor het probleem- en doelgedrag zorgen. Aan de meest kansrijke factoren koppelden we gedragsveranderingstechnieken die de motieven versterken en de weerstanden verminderen. Dit vormt de basis van de gedragsstrategie, die er in hoofdlijn als volgt uitziet:

## **Beleid veranderen**

Pogingen tot gedragsverandering zijn effectiever wanneer het huidige systeem ook wordt aangepast. Daarom adviseren wij om (1) het aantal en/of de inrichting van parkeerplaatsen aan te passen voor kortparkeerders, (2) duidelijkheid te creëren over de regelgeving, en (3) strenger op te treden bij ongewenst gedrag. Het verwerken van deze beleidsmatige aanbevelingen is een uitdaging. Interventies gericht op gedragsverandering zijn een laagdrempelige(re) manier om de doelstelling te behalen.

## **Gedrag veranderen**

Van de lijst aan factoren die tot het probleemgedrag leiden zijn er een aantal factoren die cruciaal zijn om op in te spelen omdat deze factoren het probleemgedrag in grote mate bepalen. De belangrijkste factoren zijn: onduidelijkheid over de straal waarbinnen de landcode veranderd mag worden, de perceptie onder chauffeurs dat ze een boete kunnen krijgen wanneer ze de landcode niet direct op de grens veranderen en de moeite die chauffeurs ervaren met het vinden van parkeergelegenheid.

Omdat het onduidelijk is voor vrachtwagenchauffeurs binnen welke straal ze de landcode mogen veranderen is het cruciaal om **zekerheid te bieden** aan de doelgroep tot wanneer

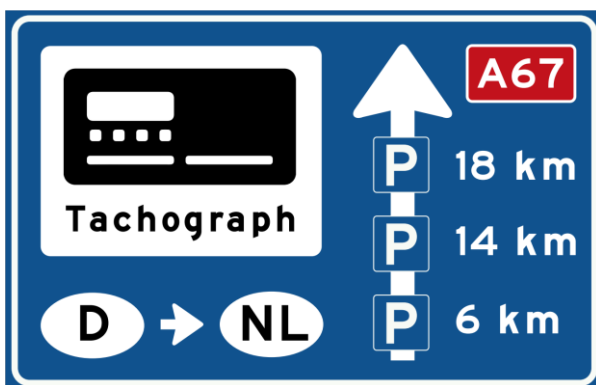
dit kan. Op deze manier wordt er voorkomen dat vrachtwagenchauffeurs uit onzekerheid of angst stoppen op de vluchtstrook. Zekerheid bieden kan met behulp van de volgende gedragstechnieken: informeren, garanties geven en een handelingsperspectief bieden.

### Interventies

Op basis van de kansrijke technieken zijn interventies ontwikkeld om zekerheid te bieden aan vrachtwagenchauffeurs. Deze interventies zijn ontwikkeld samen met creatief bureau ANDC, dat de wetenschappelijke kennis van gedrag goed kan vertalen naar creatieve en haalbare interventies voor in de praktijk. De volgende interventies zijn ontwikkeld:

- Borden langs de snelweg waarop het aantal kilometers tot een volgende stopplaats wordt gecommuniceerd, in combinatie met het symbool van een tachograaf. De borden geven meerdere komende stopplaatsen weer (zie *Figuur 1*).
- Campagne 'safe switch': een koepelcampagne met een kenmerkend logo en handelingsperspectief 'switch country code on a P' (zie *Figuur 2*). Deze campagne kent verschillende communicatie-uitingen, waaronder borden met informatie over officiële stopplekken waar je de landcode kan veranderen, informatieborden bij tankstations, folders met informatie, spiegelhangers en gronduitingen van het campanelogo op parkeerplaatsen.

De eerste interventie laat zien dat je voor het veranderen van de landcode op meerdere stopplaatsen terecht kan. Het geeft daarmee zekerheid dat het wisselen van de landcode niet direct plaats hoeft te vinden. Tevens zorgt dit voor spreiding van vrachtwagens over de verzorgingsplaatsen. Doordat duidelijk wordt dat je op meerdere plaatsen kan stoppen, zal er vanzelf ook meer spreiding ontstaan waardoor de drukte op de eerste verzorgingsplaats wordt verminderd. De borden communiceren het gewenste gedrag op het moment en de locatie waar het (on)gewenste gedrag plaatsvindt. De tweede interventie geeft informatie over de regelgeving, duidelijkheid over de straal waarbinnen de landcode veranderd mag worden en speelt in op waarden gerelateerd aan veiligheid.



*Figuur 1. Bord met meerdere stopplaatsen*



*Figuur 2. Koepelcampagne 'safe switch'*

# INLEIDING

---

Vanaf februari 2022 is het verplicht voor vrachtwagenchauffeurs om aan te geven in welk land zij zich bevinden wanneer zij een landsgrens overgaan. De regel bepaalt dat chauffeurs deze code invoeren bij de eerst mogelijke stop van het land dat zij binnenrijden.

Chauffeurs moeten stoppen om de landcode in te voeren omdat deze tijdens het rijden niet in de tachograaf aangepast kan worden. Deze stop dient gemaakt te worden op de dichtstbijzijnde stopplaats aan of voorbij de grens. Een deel van de chauffeurs parkeert echter op de vluchtstrook om de landcode in te voeren. Dit leidt tot gevaarlijke situaties zodra vrachtwagenchauffeurs in- en uitvoegen op de vluchtstrook.

Er is gedragsverandering nodig van vrachtwagenchauffeurs om een veiligere verkeerssituatie te creëren. Om dit doel te bereiken heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aan Dijksterhuis & Van Baaren (D&B) gevraagd om op basis van een gedragsanalyse effectieve gedragstechnieken op te stellen en tot een interventieplan te komen.

Op basis van deskresearch, gesprekken met experts, observaties en gesprekken op locatie selecteerden we de belangrijkste factoren die voor het probleem- en doelgedrag zorgen. Dit vormde de basis voor het opstellen van de gedragsstrategie en het selecteren van de gedragsveranderingstechnieken en een uiteindelijk interventieplan. De concept interventies zijn uitgewerkt en creatief vormgegeven door ANDC zodat duidelijk wordt hoe de interventies er in de praktijk uit zien. Deze stappen vonden plaats in drie fases:

- **Vorbereidende fase:** selecteren doelgroep en doelgedrag; deskresearch en gesprekken met experts.
- **Explorerende fase:** observaties op locatie, gesprekken met vrachtwagenchauffeurs, uitwerken gedragsfactoren en opstellen gedragsstrategie en interventieplan.
- **Ontwikkelfase:** strategische briefing ANDC en uitwerken voorstel gedragsinterventies

In deze rapportage beschrijven we de belangrijkste inzichten die uit de deskresearch, observaties en gesprekken kwamen en verschillende interventies die we op basis van de analyse aanbevelen.

## WAT IS HET PROBLEEM?

---

Voor vrachtwagenchauffeurs geldt de regel dat zij hun landcode aan moeten passen in de tachograaf bij de eerstvolgende stop als zij een landsgrens over gaan. Zo kan de chauffeur volgens de arbeidsvoorwaarden van het land waarin men rijdt betaald worden en kan cabotage (binnenlandsvervoer uitgevoerd door een buitenlandse vervoerder) inzichtelijk gemaakt worden.

Het aanpassen van de landcode in de tachograaf zal (gefaseerd) vanaf 2025 geheel online gaan. Tot die tijd moeten chauffeurs de landcode handmatig aanpassen. Om zich aan bovenstaande regel te houden, dienen chauffeurs dus na een grensovergang te stoppen op de eerstvolgende officiële parkeerplaats. Er wordt gesproken over de eerst mogelijke stopplaats omdat het vanwege volle parkeerplaatsen niet altijd mogelijk is om op de eerste parkeerplaats direct na de landgrens te parkeren.

In plaats van te stoppen op de eerst mogelijke stopplaats, staat een deel van de chauffeurs direct na de grens stil op de vluchtstrook om de landcode in te voeren. Dit is verboden en leidt tot gevaarlijke situaties bij het in- en uitvoegen op de vluchtstrook. Het opnieuw invoegen op de snelweg gebeurt namelijk met een lage snelheid waardoor het gevaar ontstaat voor botsingen met andere weggebruikers. Daarnaast brengt het invoegen op de vluchtstrook risico's met zich mee voor kop- en staartbotsingen met andere stilstaande vrachtwagens op de vluchtstrook.

Het probleem ontstaat dus doordat vrachtwagenchauffeurs niet op een officiële stopplaats parkeren bij het passeren van de landsgrens en als alternatief op de vluchtstrook gaan staan.

# DOELANALYSE

---

Het is belangrijk om eerst het doelgedrag en de doelgroep te identificeren, voordat we de psychologische factoren in kaart kunnen brengen die een rol spelen bij de doelgroep. Daarom is er met het ministerie van IenW een doelmanalyse uitgevoerd. Hier kwam het volgende naar voren.

## **DOELGROEP**

De doelgroep waar we ons op richten is: vrachtwagenchauffeurs met een tachograaf die internationale ritten maken en Nederland binnenrijden. Het gaat om chauffeurs van alle nationaliteiten. Er is geen onderscheid gemaakt tussen nationaliteiten, omdat het probleemgedrag bij alle nationaliteiten voorkomt.

## **DOELGEDRAG**

Er zijn twee doelgedragingen in kaart gebracht:

- Vrachtwagenchauffeurs houden de vluchtstrook vrij als zij alleen de landcode invoeren in de tachograaf;
- Vrachtwagenchauffeurs veranderen de landcode in de tachograaf op een officiële stopplaats op of nabij de landsgrens.

We richten ons met dit onderzoek op het stoppen op een officiële stopplaats. Door dit gedrag te stimuleren zorgen we er namelijk ook voor dat chauffeurs de vluchtstrook vrijhouden.

# GEDRAGSANALYSE

---

Om te bepalen welke stimulerende en belemmerende factoren invloed hebben op het rijgedrag van vrachtwagenchauffeurs hebben we literatuuronderzoek uitgevoerd. De literatuur bestond uit:

- door lenW verzamelde documenten, video's, foto's en een podcast;
- wetenschappelijke literatuur;
- niet-wetenschappelijke literatuur zoals het eindrapport van het gedragsonderzoek naar digitale tachograaffraude.

De uitkomsten van dit onderzoek staan in *Bijlage I*. Na literatuuronderzoek voerden we de gedragsanalyse uit. De gedragsanalyse bestaat uit interviews met experts en de doelgroep. Op basis van deze gesprekken stelden we een psychologisch landschap samen, bestaande uit alle relevante beïnvloedende gedragsfactoren. Deze gedragsfactoren zijn nader toegelicht in *Bijlage I*.

## INTERVIEWS MET EXPERTS

We interviewden zes experts, waaronder experts op het gebied van transport en logistiek, wegenspecteurs, politie en planners van transportbedrijven. Zo kregen we een beter inzicht in het probleem, het doelgedrag en de doelgroep. Daarnaast spraken we ook met de experts over (mogelijke) motieven en weerstanden van de doelgroep. Veel inzichten uit deze gesprekken komen overeen met wat we in de literatuur vonden (zie *Bijlage I*). Ook kwam er een duidelijk aanvullend inzicht naar voren.

### Belangrijkste aanvullende inzicht

Uit de gesprekken met experts blijkt het volgende: er is **onduidelijkheid** over wat in Nederland de exacte regel is als het gaat om veranderen van de landcode. De Europese regel is dat het veranderen van de landcode direct bij de landsgrens dient te gebeuren. Experts geven aan dat we hier in Nederland echter coulant mee omgaan. In Nederland wordt niet streng gecontroleerd op het veranderen van landcodes en meestal worden er alleen waarschuwingen afgegeven. Maar **binnen welke straal** mag de landcode in Nederland worden veranderd? Dat weten veel chauffeurs én zelfs de experts niet. Deze onduidelijkheid veroorzaakt het probleemgedrag: vrachtwagenchauffeurs gaan uit paniek – zo omschrijven experts – op de vluchtstrook staan als er bij de landsgrens niet direct een parkeerplaats aanwezig of beschikbaar is, omdat ze door de Europese regel verwachten dat ze de landcode direct bij de landsgrens moeten veranderen.



## INTERVIEWS MET DE DOELGROEP

In september spraken we 22 vrachtwagenchauffeurs op parkeerplaats de Venlose Heide bij de Duitse grensovergang. We spraken:

- tien Nederlandse chauffeurs;
- vijf Poolse chauffeurs;
- twee Duitse en twee Belgische chauffeurs;
- één Slowaakse, Tsjechische en Roemeense chauffeur.

De gesprekken met de doelgroep geven inzicht in de motieven en weerstanden van vrachtwagenchauffeurs om het doelgedrag [*vrachtwagenchauffeurs veranderen de landcode in de tachograaf op een officiële stopplaats op of nabij de landsgrens*] te vertonen. We beschrijven de belangrijkste gedragsfactoren die ervoor zorgen dat vrachtwagenchauffeurs de landcode niet op een officiële stopplaats veranderen maar op een vluchtstrook. Deze vormen samen het psychologische landschap.

## PSYCHOLOGISCHE LANDSCHAP

We omschrijven verschillende factoren die van invloed zijn op het **ervaren belang** van vrachtwagenchauffeurs om te stoppen op een officiële stopplaats, op de **intentie** van vrachtwagenchauffeurs om hier te stoppen en op het daadwerkelijke **gedrag** van vrachtwagenchauffeurs. Gesteld kan worden dat een **gebrek aan duidelijkheid** over de geldende regels en de **ervaren moeite** het gewenste gedrag van de vrachtwagenchauffeurs voor een groot deel in de weg staan. We beschrijven de beïnvloedende factoren.

### Ervaren pakkans

Uit zowel de gesprekken met de experts als vrachtwagenchauffeurs blijkt dat chauffeurs een **hoge pakkans** ervaren voor het niet (op tijd) invoeren van de landcode. Deze factor komt naar voren als een belangrijke voorspeller voor het probleemgedrag. Uit angst voor een boete stoppen vrachtwagenchauffeurs direct na de landsgrens snel op de vluchtstrook om de landcode te veranderen. Ze hebben de ervaring dat er in andere landen strenger wordt gecontroleerd op het correct veranderen van de landcode en weten niet dat inspecteurs in Nederland coulanter omgaan met deze controles.

Vrachtwagenchauffeurs ervaren een hoge pakkans doordat er (in de tachograaf) door inspecteurs 28 dagen terug gekeken kan worden tijdens controles, waardoor chauffeurs het risico ervaren dat er ook op een later moment nog gecontroleerd kan worden op het invoeren van de landcode. Daarbij verwachten ze ook een **hoge sanctiekans**. Wanneer er iets niet klopt tijdens de controle, dan worden ze beboet. Belangrijk daarbij is dat chauffeurs aangeven dat deze boete voor de werknemer is. De werkgever lijkt daarbij een minimale rol te spelen. De hoge pakkans in combinatie met de hoge sanctiekans veroorzaakt voor een groot deel de **paniecreactie** waar de experts over spraken.

De pakkans voor het stoppen op de vluchtstrook wordt als minder hoog ingeschat omdat chauffeurs na het passeren van de grens direct kunnen zien of er controles zijn. Daarnaast kwam tijdens de gesprekken met experts naar voren dat er coulant wordt omgegaan met de controles op de vluchtstrook. Meestal is er geen tijd om vrachtwagenchauffeurs te beboeten op de vluchtstrook waardoor inspecteurs kiezen voor de veiligste optie: vrachtwagenchauffeurs die stoppen op de vluchtstrook instrueren om door te rijden. Er is dus sprake van een **lage sanctiekans**. Het idee ontstaat hiermee dat er geen gevolgen zijn wanneer ze op de vluchtstrook gepakt worden.

### **Moeite**

Dat veel parkeerplaatsen in de beleving van vrachtwagenchauffeurs vol (lijken te) staan, zorgt er ook voor dat vrachtwagenchauffeurs **moeite** ervaren bij (1) het vinden van een *beschikbare* officiële stopplaats, en (2) het vinden van een parkeerplek *op* een parkeerplaats. Naast een hoge ervaren pakkans komt deze factor naar voren als een belangrijke voorspeller voor het parkeren op de vluchtstrook.

(1) Chauffeurs ervaren moeite bij het vinden van een beschikbare officiële stopplaats. De officiële stopplaats op de landsgrens wordt ook gebruikt door vrachtwagenchauffeurs die langer parkeren, waardoor de parkeerplaatsen er vol uitzien of daadwerkelijk vol zijn. Daarnaast blijkt uit de observaties dat veel vrachtwagenchauffeurs op de weg van de parkeerplaats staan (foutief parkeren) om de landcode te veranderen en niet in een parkeervak. Het is gemakkelijker om even kort stil te staan op de weg dan te zoeken naar een parkeerplek op een volle parkeerplaats. Volle parkeerplaatsen met een beperkte doorstroom zorgen ervoor dat vrachtwagenchauffeurs eerder geneigd zijn om op de vluchtstrook te gaan staan. Ook geven zij aan soms meerdere volle parkeerplaats voorbij te moeten rijden voordat ze een parkeerplek vinden. Dit vergroot de kans dat vrachtwagenchauffeurs een volgende keer eerder geneigd zijn om 'even snel' te stoppen op de vluchtstrook als ze de landsgrens passeren. De ervaring leert immers dat het op zoek gaan naar een beschikbare officiële stopplaats te veel moeite kost.

(2) Eenmaal *op* een parkeerplaats maken de foutief geparkeerde vrachtwagens het lastig voor andere chauffeurs om correct te parkeren in een parkeervak. De moeite die een vrachtwagenchauffeur ervaart om correct te parkeren op een parkeerplaats resulteert in een van deze twee gedragingen: de chauffeur parkeert een volgende keer 'even snel' op een vluchtstrook om de landcode te veranderen of de chauffeur parkeert zijn vrachtwagen zelf ook foutief op de parkeerplaats. Beide gedragingen zijn makkelijker uit te voeren dan het gewenste gedrag en houden het probleemgedrag in stand.

### **Injunctieve norm: wat is de regel?**

De **injunctieve norm** is wat mensen *vinden* dat je zou *moeten* doen. De meeste chauffeurs weten dat van hen wordt verwacht dat ze stoppen op een officiële stopplaats en niet op de

vluchtstrook. Mogelijk bestaat bij een deel van de buitenlandse chauffeurs onduidelijkheid over dat er in Nederland wordt verwacht dat de vluchtstrook wordt vrijgehouden. Tijdens de interviews werd namelijk aangegeven dat het stoppen op de vluchtstrook in sommige andere landen als een minder groot probleem wordt ervaren en dat hier toleranter mee wordt omgegaan. Er blijkt echter voornamelijk **onduidelijkheid** te zijn over de verwachtingen omtrent de straal waarbinnen de landcode veranderd moet worden. Zowel de experts als vrachtwagenchauffeurs weten niet exact wat de regels zijn. Dit versterkt de angst voor een boete onder vrachtwagenchauffeurs waardoor zij sneller geneigd zijn te stoppen op de vluchtstrook.

### **Descriptieve norm: wat doen andere chauffeurs?**

De **descriptieve norm** beschrijft welk gedrag de meeste mensen daadwerkelijk *laten zien*. Hierdoor denken mensen ‘als de meeste anderen dit gedrag laten zien, zal het wel goed zijn.’ Ook hiervoor geldt: de meeste vrachtwagenchauffeurs laten het gewenste gedrag zien [*vrachtwagenchauffeurs veranderen de landcode in de tachograaf op een officiële stopplaats op of nabij de landsgrens*], waardoor veel officiële stopplaatsen vol lijken te staan. Dit wordt o.a. veroorzaakt door het feit dat vrachtwagenchauffeurs op de weg van een parkeerplaats parkeren. Tegelijkertijd wordt door deze drukte ander gedrag zichtbaar buiten de parkeerplaatsen: er staan vrachtwagens op de vluchtstrook. Hoe meer vrachtwagens hier staan en hoe vaker vrachtwagenchauffeurs andere vrachtwagens op de vluchtstrook zien staan, hoe eerder zij geneigd zijn zelf ook op de vluchtstrook te stoppen. Want ‘als de meeste anderen dit gedrag laten zien, dan zal het wel goed zijn of dan zullen de parkeerplaatsen wel vol zijn’.

### **Imago van de werkgever**

Vrachtwagenchauffeurs die werken voor een bedrijf met een positief imago t.o.v. veiligheid ervaren **verantwoordelijkheid** om dit positieve imago in stand te houden. Aan de andere kant: wanneer dit positieve imago minder sterk aanwezig is bij transportbedrijven werkt dit door naar vrachtwagenchauffeurs. Vrachtwagenchauffeurs vinden veiligheidsoverwegingen dan minder belangrijk – zij ervaren hier **minder belang** bij – en zijn eerder geneigd om te stoppen op de vluchtstrook.

### **Risicoperceptie**

Sommige chauffeurs gaven aan het stoppen op een vluchtstrook niet direct onveilig te vinden. Zij zien dit niet als een risico. Deze **lage risicoperceptie** zorgt ervoor dat vrachtwagenchauffeurs sneller geneigd zijn om op de vluchtstrook te parkeren. Dit probleemgedrag wordt voornamelijk 's ochtends en 's avonds vertoond, zo blijkt uit de gesprekken. Op die momenten staan veel parkeerplaatsen relatief vol met overnachtende vrachtwagenchauffeurs, waardoor hier geen ruimte is om de landcode te veranderen. Daarnaast is het 's ochtends en 's avonds rustig op de weg, waardoor chauffeurs het gevoel hebben dat het veilig is om in en uit te voegen op de vluchtstrook.

### **Reactance**

Reactance is een **weerstand** die ontstaat als we het gevoel hebben dat onze autonomie aangetast wordt. We willen graag zelf keuzes maken en houden er niet van als dingen ons worden verplicht. Sommige chauffeurs ervaren de nieuwe regels omtrent het invoeren van de landcode als ‘wéér een verplichting’ of ‘wéér een nieuwe regel waar wij ons aan moeten houden’. Hierdoor ontstaat er weerstand en zetten sommige chauffeurs de hakken in het zand: ‘Ik ben het niet eens met deze verandering en parkeer daarom lekker de vrachtwagen op de vluchtstrook’. Een soort **recalcitrantie**.

### **Scepsis**

Scepsis is **twijfel** en **onzekerheid** over het nut van het veranderen van de landcode. Vrachtwagenchauffeurs zien de toegevoegde waarde niet in van het correct invoeren van de landcode. Hierdoor vinden chauffeurs dat de voordelen voor het invoeren van de landcode niet opwegen tegen wat je ervoor moet doen. Deze scepsis kan recalcitrantie veroorzaken. Deze scepsis hangt nauw samen met de hierboven beschreven reactance.

### **BELANGRIJKSTE FACTOREN**

Aan de hand van literatuuronderzoek, het locatiebezoek en de interviews hebben we de factoren bepaald die het probleemgedrag onder vrachtwagenchauffeurs [*stoppen op de vluchtstrook*] verklaren. Van deze lijst zijn er een aantal factoren die cruciaal zijn om op in te spelen omdat deze factoren het probleemgedrag in grote mate bepalen. Dit zijn een onduidelijke injunctieve norm (wat leidt tot een hoge ervaren sanctiekans) en de moeite die chauffeurs ervaren om (parkeerplek op) een stopplaats te vinden. Oftewel, de perceptie onder chauffeurs dat ze een boete kunnen krijgen wanneer ze de landcode niet direct op de grens veranderen in combinatie met de moeite die chauffeurs ervaren met het vinden van parkeergelegenheid, verklaren voor het grootste gedeelte het probleemgedrag [*stoppen op de vluchtstrook*].

# GEDRAGSSTRATEGIE

---

We schrijven een gedragsstrategie op basis van de eerder besproken psychologische factoren die een rol kunnen spelen bij het doelgedrag [*vrachtwagenchauffeurs veranderen de landcode in de tachograaf op een officiële stopplaats op of nabij de landsgrens*]. Voor deze strategie kozen we een mix van kansrijke beïnvloedingstechnieken: technieken die weerstanden voorkomen en/of wegnemen, motieven stimuleren en inspelen op de omgeving. Dit vergroot de kans op effectieve gedragsverandering. De effectiviteit van sommige technieken hangen af van hoe het systeem omtrent het wijzigen van landcodes is ingericht. Het is daarom belangrijk zowel op **beleidsniveau** als op **gedragsniveau** veranderingen door te voeren om het doelgedrag te stimuleren.

## BELEID VERANDEREN

Uit de gedragsanalyse komt naar voren dat er problemen zijn binnen het huidige systeem, waardoor chauffeurs beperkt worden in het vertonen van het gewenste gedrag. Deze problemen ontstaan door **drukke** op de parkeerplaatsen, de **inrichting** van de parkeerplaatsen, onduidelijke **regelgeving** en het beleid rondom controles/**boetes**. Pogingen om gedrag te veranderen met gedragstechnieken zullen minder effect hebben wanneer het huidige systeem niet wordt aangepast. Daarom adviseren wij het ministerie van IenW ook om de (inrichting van) de parkeerplaatsen, de onduidelijkheid over regelgeving aan te passen en strenger op te treden bij ongewenst gedrag. Wij geven hiervoor graag onderstaande aanbevelingen.

### Drukke op de parkeerplaatsen

Uit de gesprekken met de experts en vrachtwagenchauffeurs kwam naar voren dat de drukke op parkeerplaatsen wordt veroorzaakt door het **gebrek aan parkeerplekken**. Met gedragsinterventies kunnen we vrachtwagenchauffeurs stimuleren om naar officiële stopplaatsen toe te gaan maar als deze stopplaatsen vol zijn dan hebben interventies weinig effect (aangezien chauffeurs niet *kunnen* parkeren en daardoor door zullen moeten rijden). Het gewenste gedrag moet wel mogelijk zijn. Wij raden daarom aan om meer parkeergelegenheid te realiseren zodat vrachtwagenchauffeurs meer mogelijkheden hebben om de landcode op de juiste locatie te veranderen. We begrijpen dat het een uitdaging is om voor meer parkeergelegenheid te zorgen. Daarom adviseren wij daarnaast om anders om te gaan met de huidige parkeermogelijkheden. Dit beschrijven we in de volgende alinea.

### Inrichting parkeerplaatsen

Tijdens het locatiebezoek kwam naar voren dat de officiële stopplaats direct na de landgrens niet voldoende is ingericht op het **kortstondig parkeren** om de landcode te veranderen. De meerderheid van de parkeerplekken wordt gebruikt door

vrachtwagenchauffeurs die **langdurig parkeren**. Wij adviseren om van stopplaatsen direct na de grens een plek te maken voor uitsluitend kortstondig parkeren om de landcode te veranderen. Hiermee maken we het vrachtwagenchauffeurs makkelijker om het gewenste gedrag te *kunnen* vertonen. Wanneer het beleidstechnisch moeilijk is om dit te realiseren, is een alternatief om stopplaatsen direct na de landgrens zo te herstructureren dat kortparkeerders geen hinder ondervinden van chauffeurs die langer willen parkeren. Een idee kan zijn om bepaalde plekken in te richten die uitsluitend voor het veranderen van de landcode gebruikt mogen worden

### **Regelgeving**

Zowel experts als vrachtwagenchauffeurs geven aan niet te weten wat de regels in Nederland zijn omtrent het veranderen van de landcode. Vrachtwagenchauffeurs weten vaak niet binnen **welke straal** de landcode veranderd mag worden. Bij sommige vrachtwagenchauffeurs resulteert dit in de verwachting dat ze beboet kunnen worden als ze de landcode niet direct na de landsgrens veranderen. Wij adviseren daarom om te verduidelijken wat de regel is zodat de juiste regel kan worden gecommuniceerd naar vrachtwagenchauffeurs over de straal waarbinnen de landcode veranderd mag worden.

### **Controles en boetes**

Er wordt in de praktijk voornamelijk aangestuurd op het vrijhouden van de vluchtstrook en niet op het straffen van het ongewenste gedrag. Vrachtwagenchauffeurs weten dat dit in Nederland het geval is. Zoals bij de meeste gedragingen is er altijd een doelgroep die pas verandert wanneer er negatieve consequenties gekoppeld zijn aan het alternatieve gedrag. Zo verwachten we dat ook bij dit gedrag. Los van de praktische overwegingen (voldoende inzet, veiligheid bij vluchtstrook, etc.) raden we daarom aan om **strenger te controleren** en daadwerkelijk boetes uit te schrijven voor het stoppen op de vluchtstrook.

### **GEDRAG VERANDEREN**

Uit de gedragsanalyse kwamen een aantal factoren naar voren die cruciaal zijn om op in te spelen zodat chauffeurs worden gestimuleerd om te parkeren op een officiële stopplaats. Dit zijn een onduidelijke injunctieve norm (wat leidt tot een hogere ervaren sanctiekans) en moeite om een stopplaats en/of parkeerplek te vinden. Naast de voorgestelde beleidswijzingen zijn er een aantal technieken die kunnen worden ingezet om vrachtwagenchauffeurs het gewenste gedrag [*veranderen van de landcode in de tachograaf op een officiële stopplaats op of nabij de landsgrens*] te laten vertonen.

### **Informereren**

*Speelt in op: onduidelijke injunctieve norm, ervaren sanctiekans, risicoperceptie.*

Zoals eerder beschreven is het onduidelijk voor veel vrachtwagenchauffeurs wat de geldende Nederlandse regel is (de injunctieve norm) over de range waarbinnen de

landcode veranderd kan worden. Deze onduidelijkheid versterkt de perceptie onder chauffeurs dat ze een boete krijgen wanneer ze de landcode niet direct op de grens veranderen. Het is daarom belangrijk deze injunctieve norm duidelijk te communiceren. Door de juiste **verwachtingen** te **communiceren** – *chauffeurs kunnen de landcode veranderen binnen x aantal km's voor en na de grens* – zal er minder angst zijn voor een boete voor het niet veranderen van de landcode direct op de grens. Het verduidelijken van de injunctieve norm zal ervoor zorgen dat meer chauffeurs de tijd en ruimte ervaren om een (volgende) officiële parkeerplaats te zoeken.

Vrachtwagenchauffeurs demotiveren om op de vluchtstrook te stoppen, kan ook door de Nederlandse norm te communiceren omtrent vluchtstroken: *in Nederland wordt verwacht dat weggebruikers de vluchtstrook vrijhouden voor hulpdiensten*. Dit kan in combinatie met het communiceren van het risico als je op de vluchtstrook staat: *hulpdiensten kunnen er niet langs!* Hiermee vergroot je **kennis** van de Nederlandse norm én de **risicoperceptie** van stoppen op de vluchtstrook. Een chauffeur zal hierdoor meer belang ervaren om te stoppen op een officiële stopplaats.

### **Belangrijk!**

Gezien het feit dat de doelgroep bestaat uit mensen die allemaal een andere taal spreken, is het belangrijk te communiceren op een manier die voor iedereen begrijpelijk is. Een manier om dit te doen is om informatie zo veel mogelijk te **visualiseren**. Visualiseren is daarnaast effectief omdat we te maken hebben met een rijdende doelgroep: de boodschap moet vlug te begrijpen zijn. Mensen verwerken visuele informatie makkelijker dan abstracte (bijvoorbeeld tekstuele) informatie. Visuele informatie krijgt hierdoor meer aandacht en blijft beter hangen.

Daarnaast dienen we er rekening mee te houden dat de boodschap als relevant wordt gezien door de vrachtwagenchauffeurs, maar als irrelevant door andere weggebruikers. Zo dient de boodschap enkel de beoogde doelgroep.

### **Makkelijk maken**

*Speelt in op: moeite.*

Chauffeurs ervaren moeite bij het parkeren op een officiële parkeerplaats, o.a. door een tekort aan parkeerplaatsen. Met behulp van **wayfinding** maken we het chauffeurs makkelijker om een plek te vinden op de parkeerplaats. We kunnen bijvoorbeeld met gronduitingen of borden verduidelijken waar langparkeerders en kortparkeerders kunnen parkeren. Daarmee worden zij ook direct gestimuleerd te parkeren in een parkeervak. Dit heeft een doorwerkend effect: het aantal foutief geparkeerde vrachtwagens zal afnemen,

waardoor er meer plek *is* op de parkeerplaats én de parkeerplaats er ook beschikbaar *uitziet* vanaf de snelweg. Hierdoor zullen meer vrachtwagenchauffeurs de moeite nemen om de parkeerplaats op te rijden, in plaats van op de vluchtstrook te stoppen.

### **Handelingsperspectief en zekerheid bieden**

*Speelt in op: moeite, onduidelijke injunctieve norm.*

Chauffeurs ervaren ook moeite bij het vinden van een beschikbare officiële parkeerplaats. Deze moeite zal deels worden weggenomen wanneer er (beleidsmatig) voldoende parkeergelegenheden beschikbaar worden gesteld en wanneer vrachtwagenchauffeurs via wayfinding gestimuleerd worden correct te parkeren. Daarnaast verminderen we de ervaren moeite én twijfel door een **handelingsperspectief** te bieden. Dit kan door te communiceren *hoe lang (min.) of hoe ver (km) chauffeurs moeten rijden tot een volgende stopplaats*. Hiermee maken we het voor chauffeurs makkelijker een stopplaats te vinden.

### **Herinneren**

*Speelt in op: moeite.*

Chauffeurs ervaren moeite bij het vinden van een beschikbare parkeerplaats én van een parkeerplek *op* een parkeerplaats. Deze moeite wordt weggenomen door chauffeurs te **herinneren** aan het veranderen van de landcode bij een officiële stopplaats stop de grens. Dit is een geschikte interventierichting wanneer de dichtstbijzijnde stopplaats vóór de landsgrens dicht bij de landgrens ligt en wanneer er minder drukte is bij deze parkeerplaats.



# INTERVENTIES

---

Op basis van de gedragsanalyse hebben we gedragsbeïnvloedingstechnieken geselecteerd die we kunnen inzetten om de belangrijkste factoren te beïnvloeden. Zo vergroten we de kans op daadwerkelijke gedragsverandering. Na het selecteren van technieken hebben we samen met ANDC gekeken hoe we deze technieken konden inzetten in de praktijk. Op basis daarvan zijn er een aantal interventies ontwikkeld. De interventies hebben als doel: **vrachtwagenchauffeurs parkeren op een officiële stopplaats om hun landcode te veranderen.**

In deze paragraaf focussen we ons op de interventierichtingen die naar voren kwamen als het meest kansrijk tijdens de slotbijeenkomst op 29 november 2022 met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). De tijdens de slotbijeenkomst geselecteerde interventies richten zich op het wegnemen van onzekerheid bij vrachtwagenchauffeurs.

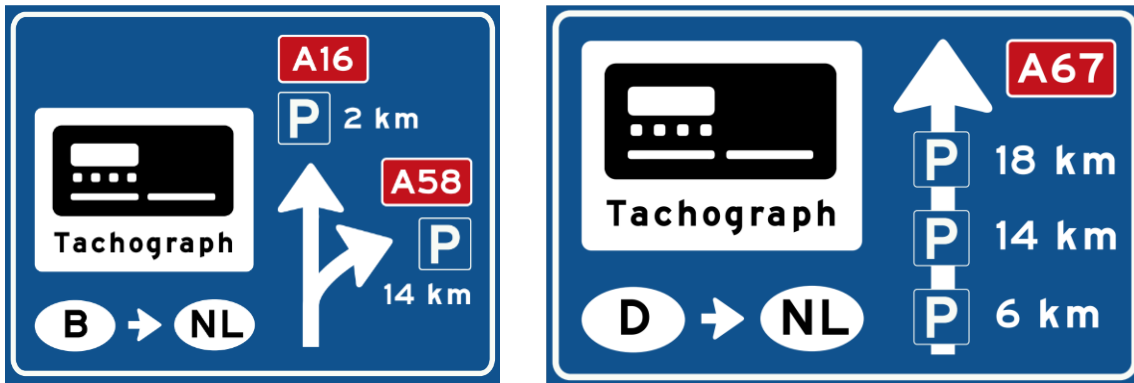
Andere mogelijke interventies die niet zijn geselecteerd tijdens de slotbijeenkomst richten zich op het makkelijker maken van het stoppen op een officiële stopplaats en op het ontmoedigen van vrachtwagenchauffeurs om op de vluchtstrook te stoppen. Deze interventierichtingen worden beschreven in de bijlage.

## **ZEKERHEID BIEDEN**

Vrachtwagenchauffeurs ervaren onzekerheid over de regels waardoor ze eerder geneigd zijn om de landcode op de vluchtstrook te veranderen. Het is daarom belangrijk om vrachtwagenchauffeurs zekerheid te bieden over de straal waarbinnen ze de landcode mogen veranderen.

## **BORDEN MET EEN CONCREET HANDELINGSPERSPECTIEF**

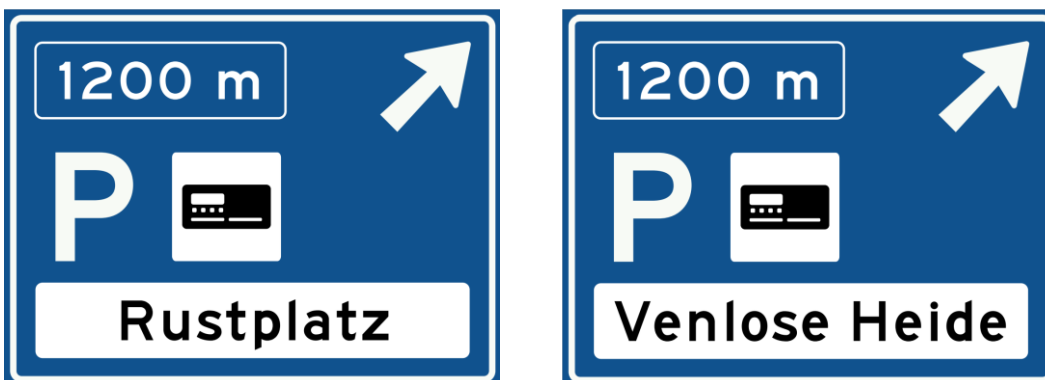
Deze interventie betreft borden waarop het aantal kilometers wordt gecommuniceerd tot een volgende stopplaats. Ook staat het symbool voor het veranderen van de landcode erop (zie *Figuur 3*). Met borden kan gecommuniceerd worden op locaties waar het (on)gewenste gedrag zich voordoet. Dat is van belang om de kans op gedragsverandering te vergroten.



Figuur 3. Borden met het aantal kilometers tot de volgende stopplaatsen

Het bord biedt een concreet **handelingsperspectief**: het informeert de chauffeur over het aantal kilometers tot de volgende officiële stopplaats om de landcode te veranderen. Deze techniek speelt in op de **moeite** die het kost voor chauffeurs om een beschikbare plek te vinden. Wanneer de chauffeur zicht heeft op een mogelijke (legale) stopplek, is het makkelijker om het gewenste gedrag uit te voeren.

Wij adviseren de borden te plaatsen langs de weg vlak voor de het passeren van de grensovergang en naast de vluchtstrook vlak voordat chauffeurs langs een parkeerplaats rijden. Op deze plekken maken chauffeurs de keuze voor het wel of niet stoppen op de vluchtstrook. Door chauffeurs op deze plekken een duidelijk handelingsperspectief te bieden verminderen we de kans dat chauffeurs stoppen op de vluchtstrook.



Figuur 4. Borden met een handelingsperspectief vlak voor en na de landgrens

Het communiceren van een handelingsperspectief biedt bovendien de **zekerheid** aan chauffeurs tot wanneer de landcode veranderd mag worden. Wanneer chauffeurs zien dat zij ook door mogen rijden naar een volgende officiële stopplek om de landcode te veranderen zullen ze er minder snel van uitgaan dat de landcode enkel op de landgrens veranderd mag worden.

Op de borden is een herkenbare afbeelding van de tachograaf te zien naast het teken van de parkeerplaats (zie *Figuur 4*). Een tachograaf is mogelijk alleen herkenbaar voor. Vrachtwagenchauffeurs. Zo dient de boodschap enkel de beoogde doelgroep en leidt het

andere weggebruikers waarschijnlijk niet af. Dit zal moeten blijken uit nader onderzoek van de interventie(s). Het bord dient als prompt en **herinnert** chauffeurs eraan de landcode te veranderen op een officiële stopplaats. Door twee borden na elkaar te plaatsen, vergroot de effectiviteit van de prompt door de kracht van herhaling. Daarnaast creëert het bord een **associatie** tussen 'P' (parkeerplaats) en de tachograaf/landcode omdat de logo's samen afgebeeld worden.

### KOEPELCAMPAGNE: 'SAFE SWITCH'

Met een koepelcampagne '**safe switch**' die op Nederlandse parkeerplaatsen rondom de landgrenzen gecommuniceerd wordt, worden vrachtwagenchauffeurs geïnformeerd over de Nederlandse norm, oftewel: in Nederland veranderen chauffeurs de landcode op een parkeerplaats. De campagne heeft een kenmerkend logo met het **handelingsperspectief** 'switch countrycode on a P' (zie *Figuur 5*). Door deze campagne vormen vrachtwagenchauffeurs de associatie tussen het passeren van de landgrens en 'safe switch', waardoor op de lange termijn **gewoontegedrag** kan ontstaan. Chauffeurs zullen dan automatisch de landcode in Nederland veranderen op een parkeerplaats. De campagne kent verschillende mogelijke communicatie-uitingen.



*Figuur 5. Campagnelogo met handelingsperspectief 'switch country code on a P'*

### Bord op parkeerplaats en bij tankstation

Deze interventie betreft een bord op de parkeerplaats waarop wordt weergegeven op welke locaties chauffeurs de landcode (nog meer) kunnen veranderen (zie *Figuur 6*). Hiermee geven we chauffeurs **informatie** en **zekerheid** over het feit dat elders de landcode ook veranderd mag worden. Daarbij bieden we een **handelingsperspectief** middels het weergeven van verschillende locaties. Zo weten vrachtwagenchauffeurs wat

ze kunnen doen op het moment dat de huidige parkeerplaats vol staat. We geven ze een alternatief, zodat zij niet op de vluchtstrook stoppen maar weten wat hen te doen staat: stoppen op de volgende P. Een soortgelijk bord kan worden geplaatst bij het tankstation (zie *Figuur 7*). Op hoe meer plekken de norm en de informatie gecommuniceerd wordt, hoe groter de kans dat chauffeurs de associatie vormen en het gewenste gedrag vertonen.



*Figuur 6. Campagnebord met handelingsperspectief op parkeerplaats*



*Figuur 7. Campagnebord met handelingsperspectief bij tankstation*

## Folders en spiegelhanger

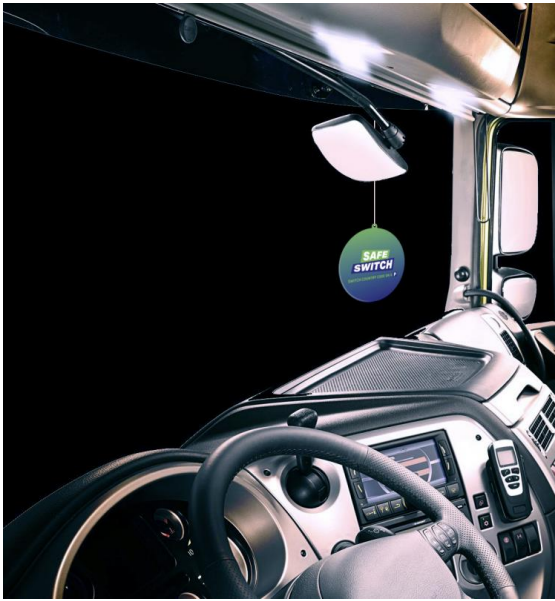
Met folders worden vrachtwagenchauffeurs **geïnformeerd** over de Nederlandse regelgeving rondom het veranderen van de landcode. De folder, mogelijk met een QR-code naar meer informatie, biedt verduidelijking over de regel. Deze folder kan worden verstrekt aan de kassa en worden gepakt bij het bord bij het tankstation (zie *Figuur 8*). Folders kunnen ook verstrekt worden aan werkgevers om gemakkelijk de juiste doelgroep te bereiken. Daarnaast kunnen de folders of de website waarnaar verwezen wordt in meerdere talen verschijnen waardoor ook anderstaligen de informatie tot zich kunnen nemen.



*Figuur 8. Folder met informatie over de regelgeving omtrent landcodes*

Daarnaast kan een spiegelhanger met het campanelogo en het handelingsperspectief (zie *Figuur 9*) bijdragen aan internalisatie van het gewenste gedrag. Vrachtwagenchauffeurs ontvangen bijvoorbeeld een spiegelhanger bij het afrekenen bij een tankstation of de spiegelhangers worden verstrekt aan vrachtwagenchauffeurs op de parkeerplaats. Op deze manier worden chauffeurs tijdens het rijden altijd **herinnerd** aan het gewenste gedrag.

Andere manieren om vrachtwagenchauffeurs te herinneren aan het gewenste gedrag zijn stickers op de tankslangen van tankstations voor vrachtwagens, een campanelogo op wegwerpbordjes van tankstations en het communiceren van het campanelogo op de achterklep van vrachtwagens (zie *Figuur 9 & 10*). Deze laatste uiting communiceert bovendien een positieve descriptieve norm naar andere vrachtwagenchauffeurs tijdens het rijden op de snelweg.



*Figuur 9. Spiegelhangers en stickers op tankslangen met het campanelogo*



*Figuur 10. Het campanelogo op de achterklep van vrachtwagens en op biologisch afbreekbare wegwerpbordjes*

### **Gronduiting op parkeerplaatsen**

Met een grote gronduiting van het campanelogo met handelingsperspectief op de parkeerplaats (zie *Figuur 11*) worden vrachtwagenchauffeurs **herinnerd** aan de Nederlandse norm. Zij zien het logo en daarmee het handelingsperspectief op het moment dat ze mogelijk besluiten door te rijden en de landcode snel op de vluchtstrook te veranderen omdat de huidige parkeerplaats vol is/likt. De gronduiting in combinatie met de borden met locaties vergroten de kans dat vrachtwagenchauffeurs doorrijden naar een volgende parkeerplaats.



*Figuur 11. Gronduiting van campagne logo met handelingsperspectief*

## BIJLAGE I: LITERATUURONDERZOEK

---

Om te bepalen welke stimulerende en belemmerende factoren invloed hebben op het rijgedrag van vrachtwagenchauffeurs hebben we literatuuronderzoek uitgevoerd. De literatuur bestond uit:

- door lenW verzamelde documenten, video's, foto's en een podcast;
- wetenschappelijke literatuur;
- niet-wetenschappelijke literatuur zoals het eindrapport van het gedragsonderzoek naar digitale tachograaffraude.

Het literatuuronderzoek had een verkennend doel. We wilden zoveel mogelijk weten over factoren die mogelijk invloed hebben op het doelgedrag. Er is sprake van een nieuw probleem- en doelgedrag waar nog weinig onderzoek naar is gedaan. We hebben daarom ook naar onderzoeken gekeken die niet direct te maken hebben met het doelgedrag, maar hier wel gelijkenissen of overlap mee hebben. Dit kan betekenen dat niet elke factor daadwerkelijk van belang is voor het doelgedrag. Hier besteden we specifiek aandacht aan tijdens de stakeholdergesprekken en interviews.

Het resultaat van het literatuuronderzoek is onderstaande lijst met stimulerende en belemmerende factoren die invloed hebben op het doelgedrag. Bij elke factor is een beknopte uitleg gegeven.

### **STIMULERENDE FACTOREN OM OP EEN OFFICIELE STOPPLAATS TE STOPPEN**

Gekeken naar de literatuur zagen we verschillende stimulerende factoren naar voren komen die vrachtwagenchauffeurs kunnen stimuleren om te stoppen bij een officiële stopplaats. De volgende motieven kwamen naar voren:

- imago van de werkgever;
- zelfbeeld;
- thuis willen zijn;
- injunctieve norm.

Per factor lichten we kort toe hoe de factor inspeelt op het stoppen bij een officiële stopplaats.

**Imago van de werkgever.** Vrachtwagenchauffeurs met een werkgever die het imago heeft dat zij veiligheidsregels naleeft, vertonen minder gevaarlijk rijgedrag (Dijksterhuis & van Baaren, 2022). Dit kan betekenen dat vrachtwagenchauffeurs eerder zullen stoppen op een officiële en veilige stopplaats wanneer de werkgever het imago heeft dat zij de veiligheidsregels naleven.



**Zelfbeeld.** Het hebben van een positief zelfbeeld stimuleert chauffeurs om op een officiële en veilige stopplaats te stoppen. Chauffeurs zien zichzelf graag als eerlijk persoon. Door zich aan de regels te houden, behouden ze een goed zelfbeeld. (Dijksterhuis & van Baaren, 2022).

**Thuis willen zijn.** Thuis willen zijn is een waarde voor chauffeurs die ervoor kan zorgen dat chauffeurs veiligheid nastreven. Chauffeurs die het belangrijk vinden om tijd door te brengen met familie willen dat hun eigen veiligheid niet in het geding komt en zullen daardoor eerder geneigd zijn om te stoppen bij een officiële stopplaats.

Vrachtwagenchauffeurs zijn namelijk eerder geneigd om niet te stoppen op een vluchtstrook omdat onveilig gedrag ervoor kan zorgen dat ze niet veilig thuiskomen (Dijksterhuis & van Baaren, 2022).

**Injunctieve norm.** De injunctieve norm wordt bepaald door de voorgeschreven regels. Denk hierbij aan wettelijke regelgeving, maar ook sociale regels die beschrijven wat er van je verwacht wordt (Dijksterhuis & van Baaren, 2022). Dit betekent dat chauffeurs eerder geneigd zijn om te stoppen op een officiële stopplaats wanneer dit van ze wordt verwacht.

## **INHIBERENDE FACTOREN OM OP EEN OFFICIËLE STOPPLAATS TE STOPPEN**

Wat betreft inhiberende factoren kwamen uit het literatuuronderzoek veel mogelijke factoren naar voren die ervoor kunnen zorgen dat chauffeurs eerder geneigd zijn om te stoppen op een vluchtstrook en minder snel geneigd zijn om te stoppen op een officiële stopplaats. De volgende inhiberende factoren kwamen naar voren:

- Kennis invoer landcode;
- Financiële beloning;
- Gemakzucht;
- Risicoperceptie;
- Sensatie persoonlijkheidskenmerk;
- Ervaren pakkans;
- Sanctie-angst;
- Tijdsdruk;
- Anderen die op overtredingen aansturen;
- Zelfoverschatting;
- Beschikbaarheid parkeerplekken;
- Bewijsdrang;
- Descriptieve norm;
- Land van herkomst.

Per inhiberende factor lichten we toe hoe de factor inspeelt op het stoppen op de vluchtstrook en/ of het vermijden van een officiële stopplaats.

**Kennis invoer landcode.** Volgens Brusser, Krul en Pagee (2022) hebben vrachtwagenchauffeurs te weinig kennis van landcodes. Zij weten niet precies hoe of op welk moment ze de landcodes moeten invoeren.

**Financiële beloning.** Door het invoeren van de juiste landcode krijgt een vrachtwagenchauffeur betaald naar het tarief van het betreffende land. Voor een vrachtwagenchauffeur is het daardoor in de meeste gevallen gunstig om zo snel mogelijk over de grens de Nederlandse landcode in te voeren (Brusser, Krul & Pagee 2022). Daarnaast vertonen beter betaalde vrachtwagenchauffeurs minder vaak risicovol rijgedrag, zoals het stoppen op een vluchtstrook (Rodriguez, Targa en Belzer, 2006).

**Gemakzucht.** In de interviews met vrachtwagenchauffeurs wordt genoemd dat andere chauffeurs hun landcode op de vluchtstrook invullen vanuit gemakzucht. Ook uit onderzoek van Brummelkamp (2010) blijkt dat gemakzucht een reden is waarom mensen overtredingen begaan. Gemakzucht kan ervoor zorgen dat chauffeurs geen zin hebben om een stopplaats te zoeken en/of plek te zoeken op een stopplaats, waardoor ze eerder geneigd zijn om te stoppen op een vluchtstrook.

**Risicoperceptie.** Risicoperceptie geeft aan in hoeverre iemand gedrag als risicovol ziet. Vrachtwagenchauffeurs hebben mogelijk een lage risicoperceptie bij het stoppen op en invoegen vanaf de vluchtstrook (Boris en Brewster, 2018; Dijksterhuis & van Baaren, 2022; Li, Man, Chan en Zhu, 2021). Dit kan ertoe leiden dat de chauffeurs die een lage risicoperceptie hebben of veiligheid minder belangrijk vinden eerder geneigd zijn om gebruik te maken van de vluchtstrook.

**Sensatie persoonlijkheidskenmerk.** Sommige mensen hebben een grotere neiging om sensatie op te zoeken dan andere mensen. Vrachtwagenchauffeurs met zo'n persoonlijkheidskenmerk vertonen eerder risicovol rijgedrag, zoals stoppen op de vluchtstrook. (Li, Man, Chan en Zhu, 2021).

**Ervaren pakkans.** Vrachtwagenchauffeurs hebben het gevoel dat er weinig gehandhaafd wordt op het overtreden van de regels. Dit kan ertoe leiden dat zij sneller de regels overtreden (Brummelkamp, 2010; Dijksterhuis en van Baaren, 2022; Interviews vrachtwagenchauffeurs, juni 2022).

**Sanctie-angst.** De mate waarin iemand bang is voor de sanctie (boete) die op het overtreden van de regels ligt heeft invloed op het gedrag. Sanctie-angst kan bij de vrachtwagenchauffeurs meerdere kanten op werken.

- Ten eerste kan het zo zijn dat vrachtwagenchauffeurs die bang zijn voor de sanctie 'te laat invoeren landcode' zo snel mogelijk hun landcode willen invoeren. Volgens

de interviews met de 5 vrachtwagenchauffeurs kan dit een motief zijn om het gelijk bij de grens op de vluchtstrook te doen.

- Anderzijds kunnen vrachtwagenchauffeurs bang zijn voor de boete die zij mogelijk krijgen voor het stoppen op de vluchtstrook.
- Het is ook nog een mogelijkheid dat vrachtwagenchauffeurs een lage sanctie-angst hebben en dus niet bang zijn voor de boete, zoals dat ook in het onderzoek naar tachograaffraude het geval was (Dijksterhuis & van Baaren, 2022). Bijvoorbeeld doordat de boete laag is of door de werkgever betaald wordt. Dit kan chauffeurs er mogelijk ook van weerhouden om naar een stopplaats te rijden.

Door middel van gesprekken met experts en de doelgroep willen we achterhalen welke invloed sanctie-angst heeft op het gedrag van vrachtwagenchauffeurs.

**Tijdsdruk.** Vrachtwagenchauffeurs ervaren tijdsdruk om zo snel mogelijk hun goederen af te leveren. Daar maken ze hun klant en werkgever blij mee, en zo kunnen ze ook eerder terug naar hun familie. Dit is een motief om de landcode te wisselen op de vluchtstrook in plaats van op een officiële stopplaats. Het parkeren bij een officiële stopplaats kost immers meer tijd (interviews vrachtwagenchauffeurs, 2022; Dijksterhuis & van Baaren, 2022; Hussain, Batool, Kanwal en Abid, 2019).

**Anderen die op overtredingen aansturen.** Planners of werkgevers kunnen erop sturen dat vrachtwagenchauffeurs geen officiële stop maken voor het invoeren van de landcode omdat dit te veel tijd kost (Dijksterhuis & van Baaren, 2022; Li, Man, Chan en Zhu, 2021).

**Zelfoverschatting.** Uit eerder onderzoek blijkt dat er sprake kan zijn van zelfoverschatting onder vrachtwagenchauffeurs (Dijksterhuis & van Baaren, 2022; Li, Man, Chan en Zhu, 2021). Dit wil zeggen dat zij een (te) hoge inschatting maken van hun rijvaardigheden. Zelfs als bekend is dat invoegen vanaf de vluchtstrook gevaarlijk is, kan zelfoverschatting ertoe leiden dat een vrachtwagenchauffeur denkt dat het niet gevaarlijk is als hij dat zelf doet. De vrachtwagenchauffeur schat namelijk van zichzelf in dat hij genoeg vaardigheden heeft om dit veilig te doen.

**Beschikbaarheid parkeerplekken (basis op orde).** Als er te weinig parkeerplekken zijn, zijn vrachtwagenchauffeurs eerder geneigd om op de vluchtstrook te stoppen (Dijksterhuis & van Baaren, 2022). Te weinig parkeerplekken zorgen ervoor dat vrachtwagenchauffeurs het gewenste gedrag niet kunnen uitvoeren ook al willen ze dat wel. Dit kan onder chauffeurs mogelijk voor irritatie zorgen waardoor chauffeurs eerder geneigd zijn om op de vluchtstrook te gaan staan. Daarnaast kan het ervoor zorgen dat een vrachtwagenchauffeur een volgende keer niet naar een stopplaats rijdt omdat de chauffeur denkt dat er geen plek zal zijn.

**Bewijsdrang.** (Jonge) vrachtwagenchauffeurs hebben de behoefte om zich te bewijzen. Dit kan ertoe leiden dat zij willen laten zien dat ze in weinig tijd hun ritten kunnen maken. Tegelijkertijd kan het ook zijn dat zij zich willen bewijzen door de regels over veiligheid na te volgen (Dijksterhuis & van Baaren, 2022). Uit de gesprekken en interviews zullen we onderzoeken welke invloed bewijsdrang op het doelgedrag heeft. Bij meer ervaren vrachtwagenchauffeurs is minder bewijsdrang aanwezig omdat zij zich al bewezen hebben in het verleden.

**Descriptieve norm.** De descriptieve norm is hoe mensen denken dat anderen zich gedragen. Het beschrijft welk gedrag typisch of normaal is en welk gedrag de meeste mensen laten zien.

Hierdoor denken mensen 'als de meeste anderen dit gedrag laten zien, zal het wel goed zijn'. Als er meerdere vrachtwagens op de vluchtstrook staan, geeft dit andere vrachtwagenchauffeurs het idee dat stoppen op de vluchtstrook normaal gedrag is. Hierdoor zijn zij zelf eerder geneigd om ook op de vluchtstrook te stoppen, in plaats van naar een officiële stopplaats te rijden (Dijksterhuis & van Baaren, 2022).

**Land van herkomst.** Volgens sommige vrachtwagenchauffeurs stoppen vrachtwagens met een niet-Nederlands kenteken vaker op de vluchtstrook dan vrachtwagens met een Nederlands kenteken (interviews vrachtwagenchauffeurs, 2022).

## BIJLAGE II: AANVULLENDE INTERVENTIES

---

Naast het bieden van zekerheid over de straal waarbinnen de landcode veranderd mag worden zijn er andere kansrijke interventierichtingen die gericht zijn op het makkelijker maken om te stoppen op een officiële stopplaats en het ontmoedigen van vrachtwagenchauffeurs om te stoppen op de vluchtstrook.

### STOPPEN MAKKELIJKER MAKEN

Chauffeurs ervaren moeite bij het parkeren op een officiële parkeerplaats, o.a. door een tekort aan parkeerplaatsen. Door parkeerplaatsen anders te structureren kunnen we het met behulp van **wayfinding** makkelijker maken voor chauffeurs om een parkeerplek te vinden op een stopplaats.

### STOP & GO-PARKEERPLAATSEN

Deze interventie bestaat uit een groene 'stop en go' strook op de parkeerplaats waar de chauffeur de landcode snel kan veranderen en vervolgens verder rijden (zie *Figuur 12*). Het doel van dit concept is om het voor de chauffeur makkelijker te maken om **snel** de landcode te veranderen op een parkeerplek op een stopplaats.

Op de parkeerplaats wordt een aparte strook vrijgemaakt voor chauffeurs die de landcode in de tachograaf moeten veranderen. Met groene grondmarkeringen wordt duidelijk gemaakt dat er een verschil zit tussen de parkeerplaatsen om de landcode te veranderen (kortparkeerders) en langparkeerders (zie *Figuur 12*).



*Figuur 12. Stopplaats met aparte strook voor het veranderen van de landcode*

Met een bord aan het begin van zo'n parkeerplaats wordt gecommuniceerd dat er een verschil in parkeerplaatsen is (zie *Figuur 13*). Zo is het voor chauffeurs duidelijk dat ze op een specifieke plek hun landcode kunnen veranderen. Ze hoeven zo geen parkeerplek te zoeken tussen de langparkeerders. Het kost de chauffeur minder **moeite** en tijd om op deze 'stop en go' plek stil te staan in vergelijking met het moeten zoeken naar en inparkeren op een parkeerplek voor langparkeerders.



*Figuur 13. Borden met een verwijzing voor kortparkeerders en langparkeerders*

## **STOPPEN OP DE VLUCHTSTROOK ONTMOEDIGEN**

Bij een deel van de buitenlandse chauffeurs bestaat onduidelijkheid over dat er in Nederland wordt verwacht dat de vluchtstrook wordt vrijgehouden. Tijdens observaties en de interviews kwam namelijk naar voren dat het stoppen op de vluchtstrook in sommige andere landen als een minder groot probleem wordt ervaren en dat er in Nederland toleranter mee wordt omgegaan. Door via borden direct naast de vluchtstrook de Nederlandse norm te communiceren wordt duidelijk gemaakt aan vrachtwagenchauffeurs dat er in Nederland de verwachting is dat de vluchtstrook wordt vrijgehouden.

## **BORDEN MET EEN WAARSCHUWING VOOR HULPDIENSTEN**

Vrachtwagenchauffeurs ontmoedigen om op de vluchtstrook te stoppen, kan door middel van het communiceren van de Nederlandse norm via borden direct naast de vluchtstrook (zie *Figuur 14*). Door te communiceren dat er in Nederland wordt verwacht dat de vluchtstrook wordt vrijhouden voor hulpdiensten, wordt de **kennis** over de Nederlandse norm vergroot en wordt impliciet het **risico** gecommuniceerd van het stoppen op de

vluchtstrook (*hulpdiensten kunnen er niet langs!*). Een chauffeur zal hierdoor meer belang ervaren om te stoppen op een officiële stopplaats.



*Figuur 14. Borden met de boodschap dat de vluchtstrook bedoeld is voor hulpdiensten*

## REFERENTIES

---

Busser, E., Krul, N., van Pagee, B (2022). Aflevering 1-Veelvoorkomende fouten. TLN Tacho Podcast Transport en Logistiek Nederland

Boris, C., & Brewster, R. (2018). A Comparative Analysis of Truck Parking Travel Diary Data. Transportation Research Record. Journal of the Transportation Research Board. doi: 10.1177/0361198118775869

Brummelkamp, G. (2010). Wat beweegt de fraudeur? Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, p. 1-55.

Dijksterhuis & van Baaren. (2022, Augustus). Eindrapport ILT- Vrachtwagenchauffeurs stimuleren om hun eigen bestuurderskaart te gebruiken. Nijmegen.

Hussain, G., Batool, I., Kanwal, N., & Abid, M. (2019). The moderating effects of work safety climate on socio-cognitive factors and the risky driving behavior of truck drivers in Pakistan. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 62, p. 700-715. doi:10.1016/j.trf.2019.02.017.

Li, Z., Man, S.S., Chan, A.H. S., & Zhu, J. (2021). Integration of theory of planned behavior, sensation seeking, and risk perception to explain the risky driving behavior of truck drivers. Sustainability,13(9), 5214.

Rodriguez, D. A., Targa, F., & Belzer, M. H. (2006). Pay Incentives and Truck Driver Safety: A Case Study. /LR Review, 59(2), p. 205-225.

Thijssen, R., Hofman, T., & Ham, J. (2014). Ecodriving acceptance: An experimental study on anticipation behavior of truck drivers. Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour,22(Complete), p. 249-260.