

Mobiliteitsplan Gedrag

Definitief



Inhoudsopgave

Inleiding

1. Verkeersvoorlichting en educatie

Waarom verkeerseducatie

Gedrag algemeen

Gedrag in het verkeer

Differentiatie doelgroepen

Verkeersvoorlichting, educatie en handhaving in de gemeente Oss

De toekomst

2. Mobiliteitsmanagement

De theorie

Mobiliteitsmanagement

Voorlichting en gedragsbeïnvloeding

Vervoermanagement

Schoolomgeving

Mobiliteit- en vervoersmanagement in de gemeente Oss

De toekomst

Inleiding:

De wegen in Oss kunnen er nog zo perfect bij liggen, wanneer de gebruiker (verkeersdeelnemer) zich niet volgens de regels gedraagt, kan er toch een onveilige of ongewenste situatie ontstaan. Daarom besteden we in de uitwerking van de mobiliteitsvisie aandacht aan gedrag en gedragsverandering in het verkeer.

Er zijn veel factoren die van invloed zijn op gedrag en dat maakt het lastig om gedrag te veranderen. En toch doen we er als gemeente heel veel aan om dit te proberen. Het 'deelplan gedrag' is verdeeld in twee hoofdstukken.

In hoofdstuk één staat verkeersvoorlichting en educatie centraal. Met verkeersvoorlichting en educatie willen we werken aan een verkeersveiliger Oss. We beschrijven eerst wat we verstaan onder (verkeers-) gedrag. Gedrag in het verkeer is maar een klein onderdeel van gedrag in zijn algemeenheid. Aan de hand van theorie wordt verkeersgedrag uitgelegd en wordt onderscheid gemaakt in doelgroepen. Er is nog heel weinig bekend over de relatie van beïnvloeden van gedrag door educatie en vermindering van ongevallen. Dat is landelijk een braakliggend terrein. Ook voor Oss. Daarnaast zijn er in Oss geen black spots. Black spots zijn plaatsen waar veel verkeersongelukken gebeuren. In dit deelplan leggen we geen verband tussen het aantal ongevallen in relatie met verkeerseducatie. Natuurlijk hopen en willen we graag dat verkeerseducatie en communicatie wel een bijdrage leveren aan verkeersveiligheid. Tenslotte is ieder verkeersslachtoffer er één teveel.

Vervolgens wordt beschreven wat de gemeente Oss doet aan verkeersvoorlichting en educatie en waar we naar toe willen in de toekomst. Dat doen we natuurlijk niet alleen. We werken heel nauw samen met VVN afdeling Maasland, Politie Brabant Noord Oost, scholen, provincie Noord Brabant, fietsersbond, RIGOM en andere belanghebbenden. Samen met deze partners werken we aan een breed pakket van voorlichting, educatie en handhaving. De zogenaamde mensgerichte maatregelen. De gemeente Oss wil in dit deelplan richting geven aan de acties voor gedragsverandering in de komende jaren en waar prioriteiten gelegd gaan worden.

Hoofdstuk twee gaat over mobiliteitsmanagement. In het kader van duurzaamheid en een betere bereikbaarheid in Oss kijken we naar keuzes in vervoerswijze en hoe we deze kunnen beïnvloeden. Door slimmer en anders te reizen kunnen maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement de leefbaarheid bevorderen en de negatieve invloed van mobiliteit op natuur en milieu verminderen. Mobiliteitsmanagement is een belangrijk instrument om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. Vervoermanagement is een onderdeel van mobiliteitsmanagement. Vervoermanagement is de zorg van werkgevers voor het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer van werknemers. Het richt zich dus

vooral op individuele werkgevers en werknemers. Het oorspronkelijke doel van vervoermanagement is het verminderen van vermijdbaar individueel autogebruik. Extra aandacht binnen dit hoofdstuk is er voor vervoer van en naar scholen. Veel scholen in de gemeente Oss ervaren de schoolomgeving als gevaarlijk. We beschrijven hoe de gemeente daar de komende jaren mee om wil gaan.

Tenslotte.. concrete acties zult u in dit plan niet vinden. Ieder jaar wordt een lokale agenda opgesteld met concrete acties die in dat jaar extra aandacht krijgen. In dit deelplan worden de kaders hiervoor geschetst.

1. Verkeersvoorlichting en educatie

Waarom educatie

Deelnemen aan het verkeer is een complexe taak, die van verkeersdeelnemers vraagt om op de juiste manier regels toe te passen, gevaarlijke situaties te herkennen en op te lossen en te anticiperen op gedragingen van anderen. En dit alles in een verkeersomgeving waarin in een korte tijdsspanne, op basis van een grote hoeveelheid informatie, een adequate beslissing genomen moet worden. De vaardigheden die hiervoor nodig zijn bezit een mens niet van nature, maar moet hij aanleren, onder meer door veel te oefenen. Ook verkeersregels zijn soms zo ingewikkeld dat maar weinig verkeersdeelnemers deze goed kennen en correct toepassen. Daarnaast zijn 'gevaarlijke omstandigheden en gedragingen' vaak niet voelbaar gevaarlijk; denk bijvoorbeeld aan 'te snel rijden'. Overschrijding van de plaatselijke limiet leidt meestal niet tot angstgevoelens, terwijl ongevallenstudies laten zien dat de kans op een ongeval wel degelijk toeneemt. Bovendien laat onderzoek zien dat verkeersdeelnemers vaak een foutief beeld hebben van hun eigen capaciteiten: ze overschatten zichzelf, onderschatten de complexiteit van het verkeer en herkennen onvoldoende wanneer zij slecht presteren, bijvoorbeeld door vermoeidheid of stress. Dit alles leidt tot onnodige en gevaarlijke fouten. Het bovenstaande toont aan dat educatie een noodzakelijk instrument is om verkeersdeelnemers te informeren, te overtuigen en te trainen. (© SWOV, Leidschendam, juli 2010)

Gedrag algemeen

Veel handelingen voeren we opzettelijk en bewust uit. We kunnen van alles doen, maar ook van alles laten. Ook zijn er handelingen die we onbewust uitvoeren. We kunnen verschillende soorten gedrag onderscheiden. Daarnaast beïnvloeden veel verschillende factoren ons gedrag. Maar wat betekent de term gedrag nu eigenlijk?

Gedrag bestaat uit waarneembare handelingen niet-waarneembare of onbewuste handelingen. Veel gedragingen hebben een erfelijke basis. Hoe groot die invloed van de erfelijke factoren is, is niet precies vast te stellen. Het gedrag wordt ook beïnvloed door allerlei factoren, zoals sociale-, culturele en spirituele-, fysische-, psychische- en fysieke factoren.

Waarneembaar gedrag

Gedrag bestaat uit waarneembare handelingen. Een handeling kan van alles zijn: fietsen, autorijden, telefoneren, noem maar op. Deze handelingen vallen onder uiterlijk waarneembaar gedrag. We kunnen zien waar de ander mee bezig is.

Onbewust gedrag

Er bestaan ook onbewuste handelingen. Dit noemen we ook wel reflexen. Een reflex is een automatisch gestuurde handeling die we niet bewust aansturen. Onder onbewuste handelingen wordt ook gerekend het spontane gedrag.

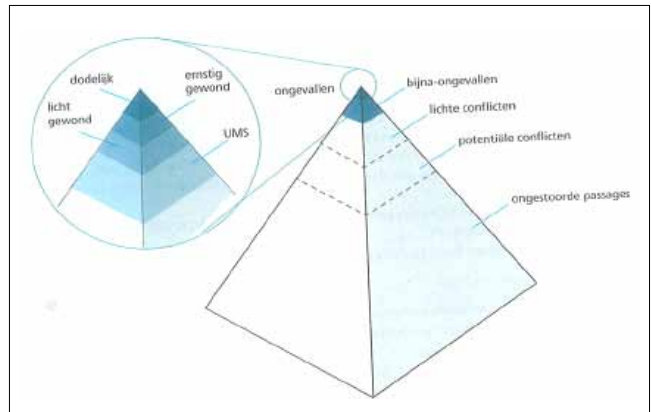
Innerlijk gedrag

Naast uiterlijk waarneembaar gedrag bestaat er ook innerlijk gedrag. Innerlijk gedrag is bijvoorbeeld dromen, nadenken of een emotie zoals angst of boosheid.

Gedrag in het verkeer

(bron: handboek verkeersveiligheid C.R.O.W.)

Menselijke fouten zijn in het verkeer de belangrijkste ongevaloorzaak. Mensen zijn onvolmaakt, maken fouten of moeten nog leren. Daarnaast zoeken mensen soms bewust het risico op . De mens is een kwetsbare verkeersdeelnemer met al zijn tekortkomingen waar in het verkeerssysteem zo veel mogelijk rekening mee moet worden gehouden. Door oefening kan de mens beter worden in het uitvoeren van een taak waardoor deze taak soepeler wordt uitgevoerd en minder fouten gemaakt worden. De mens neemt bij elke verplaatsing vele beslissingen en verreweg de meeste feilloos. Onderstaande piramide laat zien dat het in het overgrote deel van het verkeersproces goed gaat en maar af en toe mis.



Juist omdat de menselijke factor vaak een rol speelt bij ongevallen is het nuttig om te kijken naar het type menselijke fout dat direct vooraf gaat aan een ongeval. Pas als men de echte reden kent kunnen tegenmaatregelen worden genomen. Een bijzondere categorie van concentratieverstoring vormt denken aan andere dingen zoals thuis, het werk, dagdromen en dergelijke. Begrijpelijkerwijs is het moeilijk om te achterhalen hoe groot de proportie is van de ongevallen die door dit soort afleiding zijn veroorzaakt. Ook vermoeidheid, telefoonnummer draaien, lezen, make-up opdoen, Personal Digital Assistant gebruiken, enzovoort scoren hoog. Deelnemen aan het verkeer is eigenlijk een combinatie van taken: o.a. het eventueel besturen van een voertuig, het in de gaten houden van ander verkeer, het letten op borden en verkeerslichten en rijden van een route. In de uitvoering spelen persoonlijke kenmerken, motivatie, houding (attitude) en ambities een belangrijke rol. De manier waarop iemand deze taken uitvoert hangt sterk af van de routine die hij heeft bij de taakuitvoering. De ene taak heeft de volle aandacht nodig en de andere gaat min of meer automatisch. Er zijn drie taakuitvoeringniveaus: beredeneerd, regelgestuurd en automatisch gedrag.

Beredeneerd gedrag hangt meestal samen met nieuwe situaties. Een voorbeeld is een onervaren automobilist die nog steeds moet nadenken over het schakelen naar de volgende versnelling of een automobilist die in het centrum rijdt van een onbekende stad. Er moet continu nieuwe kennis worden opgedaan en toegepast om te kijken wat het beste werkt.

Regelgestuurd gedrag wordt gekenmerkt door het gebruik van regels en procedures om gedrag te selecteren in een bekende situatie. Die regels bestaan vaak uit een serie instructies. De regels worden geleerd door ervaring of worden door iemand bijgebracht. En voorbeeld is het geven van voorrang bij het zien van haaiantanden. Het probleem kan zijn dat de men de verkeerde regel selecteert en toepast. Bijvoorbeeld als iemand denkt een voorrangskruispunt te naderen en het is een gewoon kruispunt en dan vergeet naar links te kijken of er een ander aankomt.

Automatisch gedrag is gedrag waarbij weinig of geen bewuste controle nodig is om de taak uit te voeren. Bijvoorbeeld een ervaren automobilist die de auto tussen de lijnen houdt. Een beginnende weggebruiker beschikt nog vrijwel niet over dit automatisch gedrag.

Om tot een verklaring van verkeersgedrag te komen is meer nodig. Bijvoorbeeld hoe de weggebruiker dingen ervaart of interpreteert, bijvoorbeeld het ontwerp van de omgeving, het gedrag van andere personen en niet op de laatste plaats de karakteristieken van de bestuurder.



Onveilig gedrag kan grofweg worden onderverdeeld in bewust onveilig en onbewust onveilig gedrag. Bij bewust onveilig gedrag is de weggebruiker zich bewust van het feit dat hij dingen doet die niet mogen of die gevaarlijk zijn; hij heeft eigen redenen omdat risico toch te nemen. Bijvoorbeeld telefoneren in de auto. Bij onbewust onveilig gedrag heeft de weggebruiker het idee dat hij het juiste gedrag vertoont en is hij zich er dus niet van bewust dat hij zich onveilig gedraagt.

Bij bewust onveilig gedrag liggen maatregelen om het gedrag te beïnvloeden vooral op het vlak van het juiste gedrag afdwingen en verkeershandhaving. Onbewust onveilig gedrag kan worden voorkomen door goede opleiding en voorlichting en door een zo goed mogelijk op de verwachtingen van de weggebruiker afgestemd ontwerp van weg- en verkeersomgeving.

Een belangrijke nuancering is dat een groot deel van de overtredingen niet met opzet of vanuit een attitude geschiedt. Belangrijke redenen voor regelovertreding zijn gewoontegedrag, sociale beïnvloeding zoals na-apen van de rest en het bij de rijles geleerde met de stroom meerijden, ook al rijdt deze te hard.

Natuurlijk spelen er nog heel veel andere factoren mee in het verkeersgedrag. Bijvoorbeeld de leeftijd van de weggebruiker, de rijervaring, het geslacht, de agressieve rijstijl en de voorzichtigheid. En natuurlijk is er nog veel meer te vertellen over verkeersgedrag. Het gaat voor dit deelplan te ver om daar dieper op in te gaan. We willen ons in de uitwerking beperken tot die onderdelen van gedrag waar we als overheid enigszins invloed op hebben. Hoe we dat willen doen leest u verderop in dit hoofdstuk.

Differentiatie doelgroepen

Voor een structurele aanpak van verkeersonveiligheid is het belangrijk om een onderverdeling te maken in doelgroepen. In deze notitie sluiten we aan bij de doelgroepen zoals die zijn gedefinieerd binnen het concept Permanente Verkeers Educatie (PVE).

> 0 – 4 jaar

Kinderen in deze doelgroep nemen nog nauwelijks zelfstandig deel aan het verkeer. Als zij al gebruik maken van de openbare ruimte is dat in de directe woonomgeving van het kind, bijvoorbeeld de stoeprand. Maar ook dan zouden ouders, verzorgers of oudere kinderen altijd in de buurt moeten zijn. De doelgroep kan eigenlijk alleen bereikt worden via de ouders. Bijvoorbeeld via kinderdagverblijven en peuterspeelzalen.

> 4 – 12 jaar

Kinderen tussen 4 en 12 jaar gaan geleidelijk aan steeds zelfstandiger de straat op, ook als verkeersdeelnemer. Eerst rondom het huis maar de afstand wordt steeds groter. Het deelnemen aan het verkeer vindt echter nog vaak plaats onder begeleiding van een volwassene. Met educatie en voorlichting richten we behalve op de kinderen ook op de ouders. Veel educatieprogramma's worden gekoppeld aan de basisschool.

> 12 – 16 jaar

De groep 12-16 jarigen kenmerkt zich door grote veranderingen. Ook op het gebied van mobiliteitsgedrag. Fysieke en hormonale veranderingen kunnen gepaard gaan met heftige emoties, die vaak gepaard gaan met een toename in spanningsbehoefte en stoer doen. De jongeren zijn vaak wel goed in staat om de gevolgen van hun gedrag in te schatten en kunnen goed worden aangesproken op hun gedrag. Tegelijkertijd neemt de motivatie om zich aan de regels te houden af terwijl het gevoel van erbij willen horen toeneemt. Ook de omstandigheden waarmee de jongeren te maken krijgen veranderen. Bijvoorbeeld een andere school-thuisroute, andere bestemmingen zoals winkels en uitgaan en kennismaking met alcohol en drugs. Via het voortgezet onderwijs kan deze doelgroep goed bereikt worden.

> 16 – 24 jaar

In deze groep bevinden zich de beginnende bromfietzers en automobilisten. Met name de ontwikkeling van bewustzijn en de impulscontrole is pas rond het 25e levensjaar afgerond, wat één van de verklaringen is van de nog gebrekkige risico-inschatting. De combinatie van deze leeftijdsfase waarin nog van alles verandert met een nieuwe vervoermiddel met een hogere snelheid, zorgt voor een groot risico voor beide groepen. Deze doelgroep is lastig te bereiken. Sommige jongeren zitten nog op school en kunnen daar bereikt worden. Via rijsschoolhouders en massamediale voorlichtingscampagnes kunnen ze ook benaderd worden.

> 24 – 59 jaar

Personen in deze leeftijdsgroep bevinden zich vaak in een wat stabiele levensfase. Vaak is er sprake van een gezamenlijk huishouden of van een gezinssituatie. Verder is men inmiddels gewend zich zelfstandig in het verkeer te begeven. De basisvaardigheden zijn voor een groot deel geautomatiseerd (men heeft weinig tot geen bewuste controle nodig om de een taak uit te voeren) al kan er sprake zijn van foutief aangeleerde routines. Bij zakelijke rijders is regelovertredend gedrag over het algemeen groter dan bij niet-zakelijke rijders en de risico's ervan worden door hen lager ingeschat. Vooral op het gebied van rijsnelheid en rijden onder invloed (35 -50 jaar) worden door deze doelgroep meer risico's genomen. Voor deze doelgroep zijn een groot aantal verkeersveiligheidstrainingen beschikbaar.

> 60 jaar en ouder

Doordat mensen uit deze doelgroep terug treden uit het arbeidsproces hebben zij vaak meer vrije tijd en mogelijkheden om hun reizen en ritten naar eigen keuze in te vullen. Dit is ook de leeftijd waarop lichamelijke ongemakken, zoals bijvoorbeeld slecht zien en minder vlotte informatieverwerking, zich voor het eerst openbaren. Verder moeten ouderen zich bewust zijn van de invloed die ziekte en medicijnen kunnen hebben op het rijgedrag en is het cruciaal dat oudere verkeersdeelnemers zich bewust zijn van hun mogelijk verminderde prestatie als het gaat om voertuigcontrole en voertuigbeheersing. Soms stappen ouderen over van fiets naar snorfiets of brommobiel. Dat betekent een hogere snelheid. Er zijn diverse leermiddelen beschikbaar voor deze doelgroep.

Verkeersvoorlichting, educatie en handhaving in de gemeente Oss

De gemeente Oss investeert in verkeersvoorlichting en educatie. We sluiten daarbij aan bij de GGA 's-Hertogenbosch (GebiedsGerichte Aanpak Verkeer & Vervoer regio 's-Hertogenbosch). De GGA-partners zijn de gemeenten Boxtel, Haaren, 's-Hertogenbosch, Heusden, Maasdonk, Sint-Michielsgestel, Sint-Oedenrode, Schijndel, en Vught, de provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant en Team Verkeershandhaving Politie Brabant-Noord. Zij werken samen om in de regio het landelijke, provinciale en gemeentelijke verkeer- en vervoersbeleid ten uitvoer te brengen. Dit gebeurt door het realiseren van lokale en regionale projecten, die op een evenwichtige wijze bijdragen aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de regio.

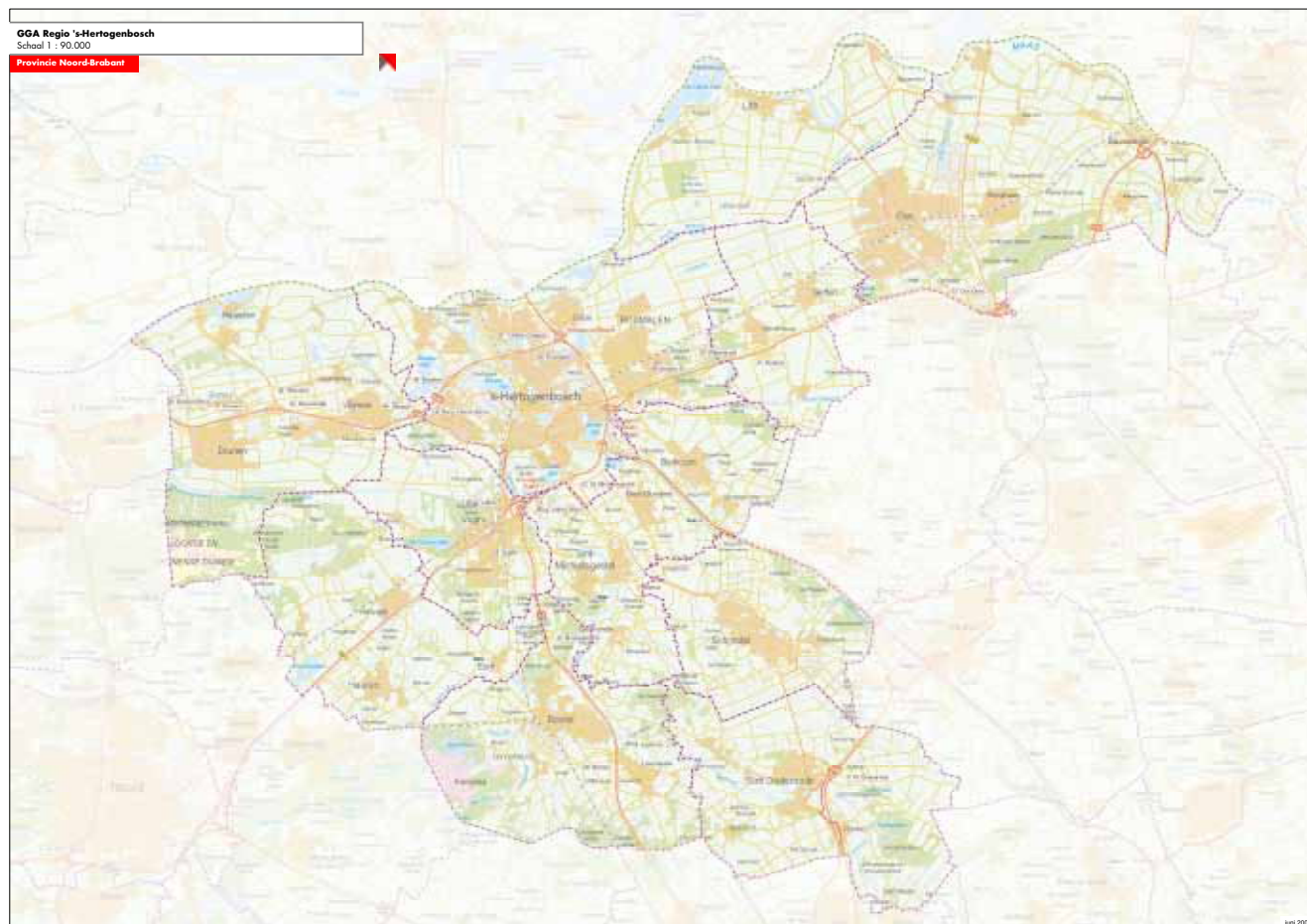
De kenmerken van gebiedsgerichte aanpak van mobiliteit zijn:

- gezamenlijk zoeken naar oplossingen;
- samenwerking op basis van gelijkwaardigheid;
- GGA-partners vervullen actieve rol in het aankaarten van problemen en nemen initiatieven;
- regionale knelpunten op gebied van verkeer en vervoer staan centraal;
- afstemming met andere beleidsvelden (ruimtelijke ordening, economie, milieu en natuur);
- ontwikkeling jaarlijks uitvoeringsprogramma.

De GGA verdeelt ieder jaar de subsidiegelden voor de mensgerichte maatregelen. De gemeenten kunnen een aanvraag indienen en krijgen een substantieel deel van het aangevraagde bedrag terug via de provincie. De verkeersvoorlichting en educatie projecten die de gemeente Oss uitvoert worden grotendeels via deze subsidie gefinancierd.

Ieder gemeente besteedt op eigen wijze en met een eigen invulling aandacht aan verkeersveiligheid. Er is op dit moment beperkte samenhang tussen geconstateerde verkeersonveiligheid (locaties en/of doelgroepen) en voorgenomen infrastructurele en mensgerichte maatregelen. Het blijkt dat de gemeenten voor de selectie en uitvoering van projecten momenteel niet, of onvoldoende, uit gaan van verkeersonveiligheid. Projecten worden met ongevallengegevens onderbouwd voor het verkrijgen van subsidie, maar er worden vrijwel geen projecten vanuit verkeersveiligheid geïnitieerd.

De aanpak van doelgroepen (leeftijden, vervoerwijzen of combinaties hiervan), gebeurt per gemeente verschillend.



Huidige projecten in de gemeente Oss:

1.

De meeste aandacht voor verkeersveiligheid gaat uit naar de scholen. In de provincie kennen we het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL). Het BVL biedt scholen en gemeenten de helpende hand om structureel en meer op de praktijk van alle dag gerichte verkeerseducatie te geven. Het is een paraplu-project van de provincie Noord-Brabant voor verkeerseducatie gericht op jongeren tussen 4 en 18 jaar. Er zijn voor het behalen van dit kwaliteitslabel meerdere criteria geformuleerd, waaraan een school moet voldoen. Wanneer een school voldoende punten heeft verzameld krijgen zij een certificaat uitgereikt van de provincie. Er wordt onderscheid gemaakt tussen het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs. In de gemeente Oss zijn 29 basisscholen aangemeld en 22 basisscholen hebben het certificaat in bezit. Voor het voortgezet onderwijs zijn 7 scholen aangemeld en hebben 6 scholen het certificaat mogen ontvangen. Dat wil zeggen dat zij allemaal voor subsidie in aanmerking komen. De scholen dienen een begroting in en krijgen hiervoor tot nu toe 100% subsidie. 80% hiervan wordt door de Provincie betaald. Met deze subsidiegelden voeren zij verkeersprojecten uit, worden werkboekjes voor de leerlingen aangeschaft en kunnen de kosten voor de verkeerswerkgroep op school worden betaald. Iedere school is vrij om een eigen invulling aan BVL te geven.

2.

In de gemeente Oss is de VVN afdeling Maasland werkzaam. VVN is een landelijke organisatie die voortdurend aandacht vraagt voor veilig verkeer. Zij streeft dit na in de vorm van permanente verkeerseducatie en diverse campagnes om het gedrag van mensen in het verkeer op een goede manier te beïnvloeden. De landelijke organisatie van VVN is voor een belangrijk deel van haar werk afhankelijk van de inzet van de afdelingen. De VVN afdeling Maasland (regio Oss) heeft een actief bestuur, dat er naar streeft om zo veel mogelijk activiteiten te organiseren voor een zo breed mogelijk publiek. De nadruk ligt op de kwetsbare groepen in het verkeer, met name schoolkinderen.

Het bestuur bestaat uit vrijwilligers. Een aantal projecten wordt begeleid door één projectleider, voor de omvangrijkere zijn meerdere projectleiders verantwoordelijk.

VVN afdeling Maasland (regio Oss) heeft als werkgebied de gemeente Oss, Bernheze en Maasdonk. Het werkgebied van VVN afdeling Maasland (regio Oss) is een dynamisch en boeiend geheel. De goede samenwerking met de gemeenten, de politie, het onderwijs, bedrijfsleven en de vele vrijwilligers staan borg voor succesvolle projecten. Scholen uit de omliggende gemeenten maken in overleg gebruik van projecten van de afdeling of participeren in de uitvoering van

grote projecten als dode hoek en verkeersexamens. VVN Maasland heeft ruim 20 projecten waar scholen of andere organisaties gebruik van kunnen maken. Bijvoorbeeld het dode hoek project, de veilige oversteek en van nu en straks veilig naar school.



3.

In het najaar organiseert de gemeente, samen met omliggende gemeenten (GGA 's-Hertogenbosch), al een aantal jaren een fietsverlichtingsactie. Tijdens deze actie is extra aandacht voor schoolgaande jongeren en vinden op verschillende plaatsen controles plaats. Op grote schaal worden posters verspreid en de fietsersbond heeft de afgelopen jaren een extra activiteit georganiseerd in het centrum van Oss waar mensen hun fietsverlichting kunnen laten repareren.



4.

Het RIGOM organiseert ieder jaar het Broemproject. Het 50+ verkeersvaardigheidsproject BROEM is speciaal ontwikkeld voor de automobilist van 50 jaar en ouder. De verkeerskennis wordt opgefrist en de deelnemers rijden een rit in hun eigen auto, waarbij zij, van een extra gecertificeerde rij-instructeur, tips kunnen krijgen om veiliger te rijden. Daarnaast wordt het gezichtsvermogen en soms gehoorvermogen getest en geeft een bewegingsdeskundige tips om langer mobiel te blijven. Deelname aan een BROEM-dag is een goede gelegenheid om de verkeerskennis op te frissen en dat geeft een gevoel van zekerheid, zonder dat de deelname consequenties heeft voor het rijbewijs!

5.

Participatie in de Europese Mobiliteitsweek. Tijdens de Europese Mobiliteitsweek staan duurzame vervoersmiddelen centraal. Ieder jaar organiseert de gemeente Oss een aantal activiteiten die aansluiten bij de Europese Mobiliteitsweek. Bijvoorbeeld de autovrije zondag, fiets naar je werk, op voeten en fiets naar school enz.

6.

Incidenteel worden er acties georganiseerd voor verschillende doelgroepen. Bijvoorbeeld de verkeersdag in het centrum van Oss of een project in de kern Berghem 'samen op weg naar een verkeersveilig Berghem'.

7.

Als laatste schakel van de ketting voor gedragsverandering kan handhaving ingezet worden. Dit gebeurt pas als al het andere is geprobeerd. Wanneer in een straat structureel te hard wordt gereden, acties zijn uitgevoerd, snelheidsdisplays staan enz. enz. en de snelheid nog steeds te hoog blijft wordt de politie gevraagd een handhavingsactie op te zetten en uit te voeren. Dat is geen garantie voor verbetering maar kan er zeker toe bijdragen. Sinds december 2007 loopt in Oss het project 'Verkeershufters in het vizier'. Daarbij houdt de politie de tien hardnekkigste verkeersovertreders uit Oss een half jaar nauwlettend in de gaten. Het gaat om personen op wie boetes geen enkel effect hebben. Zij worden een half jaar lang op gezette tijden geobserveerd in het verkeer, zowel opvallend als onopvallend.

De toekomst

Voor het optimaliseren van verkeersveiligheid staan in de mobiliteitsvisie de volgende doelstellingen:

- **het aanpakken van foutief gedrag en agressie in het verkeer**

Niet alleen de inrichting van de weg bepaalt of er ongevallen gebeuren: het gedrag van de weggebruiker is eveneens van grote betekenis. Het veranderen van gedrag is niet eenvoudig. De gemeente heeft een taak in het aanpakken van foutief gedrag, maar veel zal afhangen van de bereidheid van mensen om het gedrag aan te passen.

- **het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen tot nul**

De gemeente Oss zou graag het aantal verkeersslachtoffers tot nul terugbrengen. Iedere dode en gewonde in het verkeer is er immers één teveel. Het is waarschijnlijk een utopie om het aantal slachtoffers tot nul terug te brengen. We kiezen er daarom voor om aan te sluiten bij de landelijke richtlijn ten aanzien van verkeersveiligheid.

Oss wil de komende jaren blijvend aandacht geven aan verkeersveiligheid. Het is landelijk, en dus ook in het Osse, moeilijk om aan te geven waar de effecten van verkeerseducatie en communicatie terug te vinden zijn. Er is wel een daling in ongevallencijfers te zien maar dit wil niet direct zeggen dat dat komt door verkeerseducatie. In hoofdstuk 1 is aangegeven dat het moeilijk is om gedrag te veranderen maar ook dat we er veel energie in willen steken het toch te proberen. Het grootste knelpunt hierin zijn de financiën. Voor de meeste mensgerichte projecten geldt dat de gemeente Oss voor een belangrijk deel afhankelijk is van cofinanciering vanuit de provincie (80% van de kosten worden door de GGA-regio gesubsidieerd). Het is onduidelijk of deze tegemoetkoming de komende jaren gehandhaafd blijft gezien de economische situatie in het land. Wanneer deze subsidie wordt stopgezet zullen een aantal projecten drastisch in omvang afnemen, op andere wijze worden gefinancierd of misschien helemaal moeten worden stopgezet.

Aanvullende maatregelen om de doelstellingen uit de mobiliteitsvisie te realiseren:

- 1.**
Zoals aangegeven neemt de gemeente Oss deel aan het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL). We willen dat in 2020 alle basisscholen tenminste zijn aangemeld bij BVL en zelfs gecertificeerd zijn.
- 2.**
De gemeente Oss kent een actieve VVN afdeling. Zij leveren vele projecten die bijdrage aan een verkeersveilige situatie in de gemeente Oss. Zij kunnen deze projecten realiseren door subsidies van de gemeenten Oss, Bernheze en Maasdonk. Daarvoor dienen zij ieder jaar een begroting in.
- 3.**
De fietsverlichtingsactie is een actie die ondertussen Brabant breed is overgenomen. De komende jaren blijven we hier aandacht aan geven. De Fietzersbond afdeling Oss is ook ieder jaar actief tijdens de actieweken en dit initiatief wordt ondersteund door de gemeente.
- 4.**
Het RIGOM organiseert het BROEM project. Met dit project wordt de doelgroep 50 jaar en ouder bereikt. Dit project wordt ook ondersteund met provinciale subsidie. Met de vergrijzing in het vooruitzicht wil de gemeente Oss, indien mogelijk, dit project blijven ondersteunen.
- 5.**
Vorig jaar is de Week van de Vooruitgang omgezet naar de Europese mobiliteitsweek. Tijdens deze week staan duurzame vervoersmiddelen centraal. Oss participeert in deze week. Welke activiteiten worden georganiseerd wordt per jaar bekeken en zal worden meegenomen in de agenda.
- 6.**
Buiten de acties die in het plan van aanpak van de GGA staan beschreven en de reguliere voortzetting van de projecten gaat de gemeente zich de komende jaren ook richten op acties die in de gemeente Oss worden uitgevoerd. Wanneer er zich een probleem in een bepaalde wijk of straat voordoet of er zijn evenementen waar we bij kunnen aansluiten worden deze meegenomen in de jaarlijkse agenda en budgetten.
- 7.**
Handhaving is het laatste middel om in te zetten bij verkeerseducatie. Over hoe, waar en wanneer de handhavingsacties moeten worden uitgevoerd wordt jaarlijks overleg ingepland met politie, afdeling BOR (gebiedsbeheerders) en de afdeling TOR/HOR van de gemeente Oss. Een van de agenda punten van het

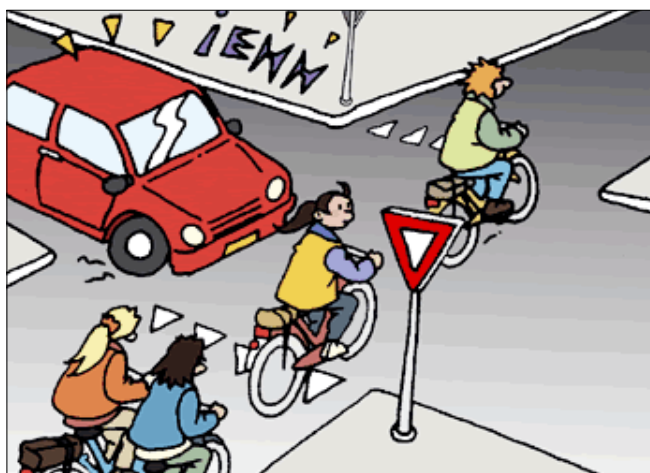
overleg is onderzoeken of beheergelden kunnen worden omgezet in handhavingsbudget.

- 8.**
In de mobiliteitsvisie staat als streven een VerkeersEducatieCentrum (VEC) te realiseren. Vanuit de bevordering van verkeersveiligheid is het zeer wenselijk dat dit centrum er komt. In samenwerking met de projecten van VVN Maasland ligt hier een unieke kans om verkeerseducatie een flinke boost te geven. Omdat het VEC volgens de plannen wordt verbonden met rijsschool Smits uit Oss is de doelgroep van jonge automobilisten direct bereikbaar. Ook voor leerlingen in het basisonderwijs en voortgezet onderwijs liggen er kansen om in het VEC bijvoorbeeld 'het dode hoek project' een vaste plek te geven zodat de educatieve waarde sterk zou kunnen toenemen. Of het VEC kan worden gerealiseerd is nu nog niet bekend. De toekomst zal uitwijzen of het VEC een plaats kan krijgen binnen de gemeente Oss.
- 9.**
In 2010 heeft een afvaardiging van de GGA (waaronder Oss) een plan van aanpak opgesteld voor de hele GGA-regio om de verkeersveiligheid een impuls te geven. In 2011 wordt een pilotjaar voor deze gezamenlijke aanpak. Vanaf 2012 kunnen die projecten dan in alle gemeenten vorm krijgen. Mogelijke en relatief eenvoudig te implementeren maatregelen zijn in de volgende tabel opgenomen.

Aanvullende mensgerichte maatregelen per PVE-doelgroep

Doelgroep	Mogelijke aanvulling
0 - 4 jaar	> JONGleren in het verkeer
4 - 12 jaar	> Quiz basisscholen
12 - 16 jaar	> Brabantse fietsschool
16 - 17 jaar	> Brabantse fietsschool
18 - 24 jaar	> Brabantse fietsschool > Folder verkeersregels bij rijbewijs (project voor 2011)
24 - 59 jaar	> Brabantse fietsschool > Folder verkeersregels bij (verlengen) rijbewijs (project voor 2011) > Training motor behendigheid (project voor 2011) > Training caravanrijden, quick scan keuring caravan (project voor 2011)
60 jaar en ouder	> Voorbeeldenboek 'Veilig en Vrij op weg in het verkeer'
Geen specifieke doelgroep	Handhaving door politie op basis van jaarlijkse afstemming van de projecten (handhaving tijdens de feitelijke actie)

In het pilotjaar 2011 worden de projecten uit de tabel uitgevoerd in de regio. Hiervoor worden gemeenten gekozen, in onderling overleg. In de gemeente Oss wordt de pilot 'folder verkeersregels bij rijbewijs' in 2011 opgestart. De projecten die tijdens de evaluatie zijn geselecteerd voor regionale toepassing, worden gedurende enkele jaren uitgevoerd. De gekozen gemeente controleert en stuurt aan. Hierdoor wordt gegarandeerd dat voorbereidingen tijdig starten en het project ook daadwerkelijk op het juiste moment wordt uitgevoerd. Na een periode van 5 jaar wordt de regionale uitvoering en samenwerking geëvalueerd. Hierbij komen ook de projecten aan bod. Als onderdeel van de evaluatie wordt gekeken of projecten bijgesteld of vervangen moeten/ kunnen worden. Bijvoorbeeld omdat nieuwere en betere projecten beschikbaar zijn. Gedurende de looptijd van de beschreven aanpak zullen er nieuwe projecten beschikbaar komen. Indien de gemeente Oss deze projecten zinvol vindt, kunnen deze aan de eigen mensgerichte maatregelen worden toegevoegd.



2: Mobiliteitsmanagement

In de mobiliteitsvisie staat het volgende beschreven: 'Het aanpakken van gedrag richt zich niet alleen op het verbeteren van de verkeersveiligheid. De keuze van vervoerswijze en het moment van verplaatsen van de individuele weggebruiker is eveneens te beïnvloeden. De gemeente richt zich daarom onder meer op het verder ontwikkelen van verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Met behulp van verkeersmanagement kunnen verkeersstromen gestuurd worden. Hierdoor kan efficiënter gebruik gemaakt worden van de bestaande infrastructuur. Met mobiliteitsmanagement wordt het verplaatsingsgedrag van werknemers van bedrijven kritisch bekeken en worden alternatieven gestimuleerd.'

In de mobiliteitsvisie staan de volgende doelstellingen voor een toepassing van mobiliteitsmanagement:

- **het stimuleren van het gebruik van de fiets en openbaar vervoer**

Hoewel de bereikbaarheid van de economisch belangrijke gebieden voor alle vervoerswijzen goed moet zijn, streeft de gemeente wel naar een verschuiving in vervoerswijze. Korte verplaatsingen (tot ongeveer vijf kilometer) moeten bij voorkeur per fiets of te voet afgelegd worden. Het openbaar vervoer heeft een functie in de regionale mobiliteit, deze functie zou versterkt moeten worden. Daarnaast willen we ook bezien of er mogelijkheden liggen voor een versterkte rol van het openbaar vervoer in de lokale mobiliteit.

- **de keten van de verplaatsing goed te faciliteren**

De verplaatsing is een belangrijk onderdeel van een goede bereikbaarheid. Echter ook het voor- en na-transport bij het gebruik van openbaar vervoer en het parkeren/stallen van een voertuig maakt onderdeel uit van de keten van de verplaatsing en kan zo bijdragen aan een goede bereikbaarheid. Dit betekent dat de routes naar openbaar vervoer haltes/station en de stallingsvoorzieningen optimaal moeten zijn. Er moeten voldoende parkeergelegenheden zijn, zowel voor auto als fiets en de looproutes naar parkeergelegenheden moeten goed zijn.

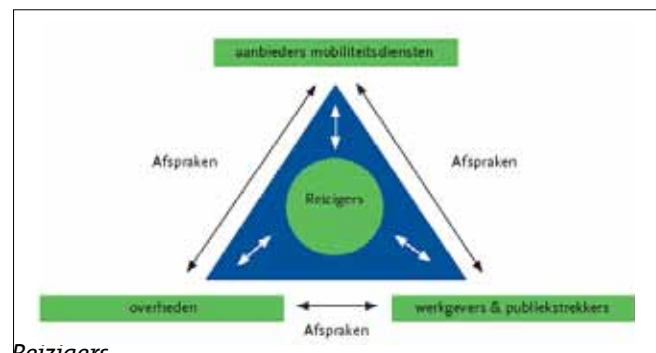
(bron: KPVV Mobiliteitsmanagement: Definitie, toepassing, maatregelen en checklists, Wegwijzer, deel I, juni 2007)

Mobiliteitsmanagement gaat over het verplaatsingsgedrag: reismotieven en vervoerwijzen. Verkeersmanagement gaat over ander gedrag; het beïnvloedt de routekeuze, het reistijdstip en het rijgedrag. Die beïnvloeding gebeurt onder meer door verkeersinformatie. Er zijn slimme combinaties mogelijk tussen mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement, bijvoorbeeld route-informatie die verwijst naar een P+R terrein. Verkeersmanagement blijft in dit plan veder buiten beschouwing.

Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen. De reiziger wordt geprikkeld alternatieven te gebruiken als fiets, openbaar vervoer, gebruik van P+R, of telewerken in plaats van met de auto te reizen. Eisen en wensen van mensen die zich verplaatsen staan centraal, en het draait om oplossingen op maat. Overheden, werkgevers, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten organiseren samen de voorwaarden waarbinnen reizigers slimme keuzes kunnen maken.

Spelers bij mobiliteitsmanagement:



Reizigers

De reiziger staat centraal. De optelsom van hun eisen en wensen vormt de vraag naar vervoer. Uit onderzoek blijkt dat reizigers hun vervoerwijze of vertrekmoment niet altijd rationeel kiezen. Hoe dan ook: reizigers kiezen zelf. Zowel overheden, werkgevers en publiekstrekkers als aanbieders van mobiliteitsdiensten bepalen het scala waaruit reizigers kunnen kiezen. Voordelen van mobiliteitsmanagement voor reizigers: eerder aankomen, minder stress, nuttiger reistijd.

Overheden

Steeds meer overheden beseffen dat verkeersproblemen om bredere oplossingen vragen. Samenwerking binnen de organisatie en met andere organisaties wint aan belang. Een sleutelrol is weggelegd voor organisaties die invloed hebben op verkeer en vervoer: werkgevers, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten. Overheden hebben een dubbelrol: ze zijn zelf ook werkgever. Voordelen van mobiliteitsmanagement

voor overheden: passend binnen maatschappelijke voorwaarden, effectiever beleid, lagere infrastructuurkosten.

Werkgevers en publiekstrekkers

Werkgevers en publiekstrekkers hebben belang bij een goede bereikbaarheid voor hun bezoekers, klanten, personeel, relaties en goederen. Ook arbeidsvoorwaarden, kosten en maatschappelijke verantwoordelijkheid maken dat bedrijven mobiliteit vaker op de agenda zetten. Voordelen van mobiliteitsmanagement voor werkgevers en publiekstrekkers: betere bereikbaarheid, minder parkeerproblemen, effectievere reistijd, lagere kosten, gezondere werknemers.

Aanbieders van mobiliteitsdiensten

Vervoerbedrijven verzorgen in opdracht van regionale overheden het openbaar vervoer. Daarnaast groeit het aantal andere aanbieders van mobiliteit. Denk aan Greenwheels, OV-fiets, Regiotaxi of Reisinformatiegroep. Samen bieden zij een scala aan mogelijkheden plus communicatie met potentiële gebruikers. De uitdaging is het creëren van een aanbod dat aansluit bij de wensen van mensen die zich verplaatsen. Voordelen van mobiliteitsmanagement voor aanbieders van mobiliteitsdiensten: slimmere producten, meer klanten, hogere marges.

Voorlichting en gedragsbeïnvloeding

‘Vraaggericht vervoersbeleid’ en ‘de reiziger centraal’ zijn kernbegrippen binnen mobiliteitsmanagement. Better vervoer begint en eindigt met het serieuzer nemen van de reiziger. Alleen door rekening te houden met de wensen van de reiziger is het mogelijk een goede vervoersdienst te leveren. Daarmee houdt het echter niet op. Binnen mobiliteitsmanagement heeft communicatie ook vaak als doel om de reiziger tot een bepaald gedrag te verleiden. Ook daarom dient men de reiziger serieus te nemen. Voorlichting en communicatie worden daarmee voor mobiliteitsmanagement essentiële maatregelen waar zeer verschillende doelen mee zijn te behalen.

De gedragsverandering waar in het mobiliteitsbeleid op gemikt wordt is, anders dan men vaak denkt, niet radicaal. Het vergt geen enorme bijstelling in de kwaliteit van de alternatieven of anderszins. Binnen de huidige kaders is al veel meer mogelijk dan men denkt. Bijvoorbeeld met kleine stapjes en individuele benadering mensen betrekken bij een alternatief. Segmentering speelt in dat proces een belangrijke rol: de aandacht moet vooral uitgaan naar hen die toch al geïnteresseerd zijn. Negeer de mensen die voorlopig toch niet te overtuigen zijn, maar vergeet niet het gedrag van ‘groene gebruiker’ positief te bevestigen! Anders beïnvloeden hun problemen negatief het beeld van de groep die je wilt overhalen.

Vervoermanagement

Vervoermanagement is de zorg van werkgevers voor het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer van werknemers. Steeds meer bedrijven kampen met bereikbaarheidsproblemen. Files op snelwegen. Doorstromingsproblemen op vele andere verkeersaders. Gebrek aan parkeerruimte bij het bedrijf. Dat geldt voor de klanten, voor de toeleveranciers en/of voor de werknemers. Bedrijven kunnen er zelf iets aan doen. Vervoermanagement is een onderdeel van mobiliteitsmanagement. Het oorspronkelijke doel van vervoermanagement is het verminderen van vermijdbaar individueel autogebruik. Het blijkt dat werkgevers én overheden hier zonder een directe aanleiding niet warm voor lopen. In de praktijk blijkt dat men elkaar weten te vinden als er een duidelijke aanleiding is.

Bedrijven kunnen op eigen houtje maatregelen binnen het bedrijf nemen, of samen met andere ondernemingen op hetzelfde bedrijventerrein of kantorenpark. Vooral werknemers kunnen effectief gestimuleerd worden om, daar waar er geen bedrijfsmatige, zakelijke noodzaak is, de auto te laten staan en voor een alternatieve vervoerwijze te kiezen - en zo bij te dragen aan een betere bereikbaarheid. Een uitzonderlijk type maatregelen betreft het verminderen van bedrijfsgebonden (auto-) verplaatsingen in het algemeen (werkroosters als 4 dagen van 9 uur; stimulering van thuiswerken/telewerken) en op de drukste momenten (spreiding werktijden).

Aandachtspunten

Stimulering van vervoermanagement heeft alleen kans van slagen als bedrijven daadwerkelijk een probleem ervaren, als er een substantieel concreet bedrijfsbelang mee is gemoeid. Stimulering zal effectiever zijn naarmate ook de overheden ‘hun steentje bijdragen’ en er bovendien voldoende concrete en harde ruilafspraken zijn gemaakt over wat de bedrijven er zelf concreet tegenover stellen. Afspraken in termen van inspanningsverplichtingen en te bereiken effecten blijken weinig effectief. Stimulering van vervoermanagement is en blijft een zaak van lokale overheden. Zij moeten de drive vinden om resultaten te willen behalen. Dat kan alleen als:

- er sprake is van een concreet en gedeeld probleem;
- de oorzaken daarvan en de oplossingen daarvoor voor iedereen duidelijk zijn en door iedereen worden gedeeld (duidelijke doelen);
- de bijdrage van iedere betrokkene aan de oplossing wordt geconcretiseerd in termen van te nemen maatregelen (projectmatige aanpak).

Daarbij komt dat woon-werkverkeer te maken heeft met gewoontegedrag en dus lastig is te beïnvloeden; daarom is een verhuizing zo belangrijk als moment om invloed uit te oefenen op de vervoerswijzekeuze.

Nut

Bedrijven die aan vervoermanagement doen, blijken uiteenlopende motieven en doelen te hebben: vermindering van de vervoerskosten, personeelsswerving, bedrijfsverhuizing, verbetering van imago en druk van de overheid al dan niet via regelgeving (bijv. milieu- of bouwvergunning). Opvallend is dat imagoachtige overwegingen een belangrijke rol spelen, bijvoorbeeld in een context van Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO). De verkeerskundige waarde van vervoermanagement is tot op heden zeer beperkt. Niet omdat er per bedrijf geen effect bereikt kan worden; integendeel.

Gerekend over 95 bedrijven (223.000 werknemers) waar een regulier pakket aan vervoermanagement-maatregelen is ingevoerd en geëvalueerd, blijkt de gemiddelde reductie van het aandeel soloauto gemiddeld ruim 5 procentpunt te zijn. De enkele bedrijven die ook verdergaande autoremmende maatregelen en/of dure stimulerende maatregelen (bedrijfsvervoer e.d.) treffen, bereiken reducties van 15 tot 20 procentpunt. De effecten op bereikbaarheid zijn echter nog beperkt doordat weinig bedrijven deelnemen. Schattingen lopen uiteen van 5% tot 10% van de grotere bedrijven (> 50 werknemers). Per saldo is er dan op straat weinig te zien van de effectiviteit 'per bedrijf'.

Schoolomgeving

Onderwijsinstellingen hebben ook met vervoermanagement te maken. De leerlingen beschikken meestal niet over een auto en met name de jongere kinderen hebben vaak geen vrije keuze in vervoersmiddelen. Kinderen van basisscholen worden steeds vaker door hun ouders gehaald en gebracht. Het gezin woont te ver weg of men is bang voor de verkeersveiligheid. Deze auto's dragen rond de school zelf juist bij aan een verkeersonveilige situatie. Er is dus alle reden om dit patroon te doorbreken. Voorbeelden laten zien dat er veel op autogebruik (halen en brengen) te besparen is. Uit wetenschappelijk onderzoek van de SWOV (juni 2007) kwam het duidelijk naar voren: voor wat betreft verkeerseducatie is het belangrijk dat een kind allerlei ervaring opdoet, want leren op jonge leeftijd begint vooral bij het zelf doen. Baby's en peuters pakken al ongemerkt veel op over hoe het er in het verkeer aan toe gaat. Jong geleerd blijkt daadwerkelijk oud gedaan. Dagelijkse begeleiding van kinderen door ouders is hierbij wel noodzakelijk. Het onderzoek wees uit dat kinderen het meest leren van volwassenen en andere figuren die veel voor hen betekenen. Ouders helpen de kinderen door regelmatig te voet en op de fiets met ze op stap te gaan. Hetzelfde geldt voor professionele opvoeders zoals leerkrachten en peuterleidsters, zij leveren hun bijdrage door regelmatig met de kinderen te 'spelen in het verkeer'. Door vervoermanagement te verbinden met verkeerseducatie ontstaat een win-win situatie. Daarom is in dit deelplan de keuze gemaakt schoolomgeving apart te noemen. In de uitwerking

wordt verkeerseducatie en vervoermanagement samen meegenomen. Middelbare scholen hebben te maken met leerlingen die dagelijks uit een groot rayon komen. De fiets of de brommer is het meest geëigende vervoermiddel.



Mobiliteit- en vervoersmanagement in de gemeente Oss

1.

Mobiliteitsmanagement is voor de gemeente Oss een nieuw aan te snijden gebied. Door slimmer en anders te reizen kunnen maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement de leefbaarheid bevorderen en de negatieve invloed van mobiliteit op natuur en milieu verminderen. Door de verbreding van de N329 wordt de doorstroming op de weg beter. Maar het helpt ook als er minder auto's op de weg rijden. En daar kan iedereen aan bijdragen. Daarom zetten we in op mobiliteitsmanagement. BRAMM (BRabant MobiliteitsManagement) heeft voor gemeente, provincie en de ondernemersverenigingen uit Oss een mobiliteitsonderzoek onder werknemers gehouden. Daarmee is het huidige reisgedrag en de bereidheid tot anders reizen in kaart gebracht. Ook de grote transportbedrijven zijn benaderd voor een inzicht in de goederenstromen. Maatoplossingen voor bedrijven en werknemers kunnen het aantal auto's in de spits verminderen en daar hebben we zowel tijdens als na de reconstructie profijt van.

2.

Voor vervoermanagement geldt hetzelfde als voor mobiliteitsmanagement. Ook dit is voor de gemeente Oss een nieuw te ontginnen terrein. Om werkgevers in de gemeente Oss te stimuleren een plan op te stellen voor vervoermanagement is van absoluut belang dat het plan van aanpak vervoermanagement van de gemeente Oss goed en volledig is geregeld. Met de bouw van het nieuwe duurzame gemeentehuis is een vervoersplan opgesteld. Het vrij parkeren achter het gemeentehuis is omgezet naar betaald parkeren en via het cafetariamodel zijn er verschillende mogelijkheden om duurzaam reizen te stimuleren. Door regelmatig te evalueren en het plan eventueel bij te stellen kan het vervoersplan als voorbeeldplan gelden.

Werknemers van de gemeente kunnen zich opgeven bij Fietsen Scoort. Dit is een landelijk programma waar bedrijven zich aan kunnen melden. Fietsen Scoort is een campagne om het fietsen op een actieve en uitdagende wijze te stimuleren.

Tijdens de Europese week van mobiliteit probeert de gemeente Oss bedrijven te stimuleren mee te doen aan Fietsen Scoort.

3.

Verkeersveiligheid in de schoolomgeving krijgt veel aandacht van de gemeente. Via BVL worden scholen gestimuleerd om zelf actie te ondernemen wanneer er sprake is van onveilige situatie. Bijvoorbeeld door acties te organiseren om de leerlingen te stimuleren met de voet of fiets naar school te gaan. Of door veel te communiceren naar ouders over de verkeerssituatie rondom de school. Soms is dat echter niet voldoende. Dan wordt de gemeente ingeschakeld en wordt samen met de school bekeken wat aan de bestaande situatie kan worden gedaan. Zowel in de infrastructuur als ook in de educatie en voorlichting richting leerlingen en ouders. Wanneer de infrastructuur om aanpassingen vraagt heeft de gemeente Oss gekozen om te werken met Julie©. Julie© is een fris en opvallend straatmeubilair wat de aandacht trekt van autobestuurders. Per schoolomgeving wordt door de gemeente samen met de school gekeken naar hoe het Julie©-meubilair in het straatbeeld kan worden toepast. In Oss hebben we gekozen voor een combinatie van Julie© met Dick Bruna verkeerseducatie. Verkeerslessen op straat is een verkeerseducatief concept dat theorie en praktijk met elkaar combineert en heeft als doel kinderen al op jonge leeftijd bewust te maken van de verkeersborden en verkeersregels die zij tegenkomen op straat. Het boekje Stoeprand ...stop! van Dick Bruna is hierbij het theoretische uitgangspunt. De borden worden door de gemeente na overeenstemming met de school of peuterspeelzaal opgehangen bij de betreffende verkeerssituaties in de nabije omgeving. De kinderen herkennen de afbeeldingen en rijmpjes op de borden en leren op deze manier de verkeerssituaties ook in de praktijk kennen.



Stimuleren fietsverkeer

Er zijn verschillende mogelijkheden om de doelstelling over stimuleren van fietsverkeer om te zetten in concrete acties. Voor bijvoorbeeld het stimuleren van de fiets als vervoersmiddel is het belangrijk dat de infrastructuur goed in orde is. Deelplan fiets beschrijft hoe we de fiets met een goed ingerichte infrastructuur op de kaart van Oss willen zetten.

Om de verkeersdeelnemer voor de fiets te laten kiezen in plaats van de auto is een lastiger probleem. We kunnen niemand dwingen de auto te laten staan.

Er zijn nog weinig kenmerken van fietsers bekend in Oss. We hebben recreatief fietsverkeer, woon-werkverkeer en scholieren. Er moet allereerst dus onderzoek komen naar de overige kenmerken en motieven van

fietsers om te kiezen voor de fiets boven de auto of openbaar vervoer. Een aantal actoren zijn echter niet beïnvloedbaar. Bijvoorbeeld het weer, de afstand of de reistijd. Voor de factoren die wel beïnvloedbaar zouden zijn kunnen we vervolgens op zoek naar oplossingen. Tijdens de workshops die vooraf zijn gegaan aan de totstandkoming van dit deelplan zijn onder andere in workshops innovatieve manieren of acties gezocht om fietsen te bevorderen. In het deelplan fiets staan de infrastructurele innovatieve acties beschreven. In dit deelplan staan de gedragsmaatregelen. Soms overlappen deze maatregelen elkaar. Deze acties zijn voorgelegd aan de brede externe klankbordgroep in oktober 2010. We hebben de acties voorgelegd en gevraagd aan de deelnemers een punt toe te kennen aan de acties

Maatregel met uitleg	Prioriteit
Mobiele fietsstallingen. Deze kunnen bijvoorbeeld worden ingezet bij evenementen of andere festiviteiten.	5
Nieuwe vormen van fietsstallingen. Bijvoorbeeld een fietsencarrousel.	4
Witte fietsenplan. Gratis witte fietsen die je in de stad kunt gebruiken. Soortgelijk aan de witte fietsen op de Veluwe. Kan worden gekoppeld aan een lidmaatschappas zodat er controle op kan blijven.	9
Imago fiets verbeteren. Bijvoorbeeld een logo ontwikkelen: fietsen is stoer, fietsers leven langer. Dit logo gebruiken we dan bij metingen in het verkeer of als poster.	6
Fietsvoorrang bij verkeerslichten bevorderen. Bijvoorbeeld door de verkeerslichten anders in te stellen. Vaker en langer groen voor fietsers.	24
Transferium aanleggen. Auto's parkeren bij FC Oss, Vorstengrafdonk of Rusheuvel. Vanaf daar verder met fiets, bus of anders.	20
Meer oplaadpunten voor elektrische fietsen. Bijvoorbeeld bij bewaakte fietsstallingen of horeca gelegenheden.	9
Fietsenstallingen aanpassen voor bakfietsen. Je ziet steeds meer bakfietsen op straat. Deze passen niet in de gewone fietsstalling dus extra ruimte creëren in de bewaakte fietsstalling waar de bakfietsen kunnen worden geparkeerd.	
Leenbuggies in de fietsstalling. In de bewaakte fietsstalling een aantal leenbuggies plaatsen die gratis of geringe vergoeding gebruikt kunnen worden in het centrum.	4
Boodschappen doen op de fiets bevorderen. Bijvoorbeeld door bezorgdiensten te stimuleren of subsidiëren, fietskarren in bruikleen te geven, andere initiatieven te onderzoeken.	12
Windsingels in beplanting zetten. Bijvoorbeeld in de polders de beplanting aanpassen met windsingels zodat de wind enigszins wordt tegengehouden.	8
Maatschappelijke organisaties en scholen stimuleren om het fietsgebruik te stimuleren. Bijvoorbeeld door financiële prikkels, aanspreken op duurzaamheidgedachten, fietsonderhoud stimuleren, enzovoorts.	15

Uitslag brede klankbordgroep: waar zij toekomst in zagen.

Uit de voorkeur van de deelnemers kan een top drie worden gemaakt:

1.

Fietsvoorrang bij verkeerslichten bevorderen. Deze maatregel is relatief gemakkelijk uit te voeren. De gemeente kan kritisch kijken naar de wachttijden en daar aanpassingen in doen. Een quick win dus.

2.

Transferium aanleggen. Dit is een lange termijn maatregel. De gemeente is al langer bezig met het idee van een transferium bij bijvoorbeeld Vorstengrafdonk of Rusheuvel. In de aanleg van de N329 wordt het eventueel aanleggen van een transferium meegenomen.

3.

Maatschappelijke organisaties en scholen stimuleren om het fietsgebruik te stimuleren. De komende jaren zullen in overleg met de maatschappelijke organisaties en scholen plannen worden gemaakt hoe zij een bijdrage kunnen leveren aan fietsstimulering. Hier zullen korte termijn resultaten in geboekt kunnen worden maar er zullen ook lange termijn acties uit voortkomen.

Samen met de andere maatregelen worden de top 3 meegenomen in de activiteiten op de lokale agenda.

Stimuleren mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is een belangrijk instrument om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. De gemeente Oss kan het mobiliteitsmanagement stimuleren en faciliteren door er onder meer voor te zorgen dat concurrerende alternatieven voor de auto beschikbaar zijn.

De keuze tussen of auto of openbaar vervoer is achterhaald. De verplaatsings- en activiteitenpatronen van mensen zijn diffuser en complexer geworden. Ieder individu ontwikkelt als het ware een eigen 'vervoersysteem', waarbij hij/zij wisselend en soms in combinaties gebruik maakt van auto, deelauto, openbaar vervoer, fiets, OV-fiets, bromfiets, motor en benenwagen. Bij mobiliteitsmanagement draait het om collectief maatwerk. De uitdaging is om meerdere reismogelijkheden en alternatieven voor autogebruik te faciliteren en deze opties met aantrekkelijke prikkels stimuleren. Op regionaal en lokaal niveau gaat het om gebiedsgerichte maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren en het palet aan reismogelijkheden te vergroten. Deze maatregelen of prikkels kunnen per straat of wijk verschillend zijn. Samen met de andere mogelijkheden van verkeers- en vervoersmanagement, die in het deelplan gedrag zijn geïnventariseerd, moet nog onderzocht worden hoe de gemeente Oss dit onderwerp verder kan en wil door ontwikkelen.

Er zijn verschillende voorbeelden in het land waar Oss lering uit kan putten of wellicht toe kan passen in de toekomst. Bijvoorbeeld:

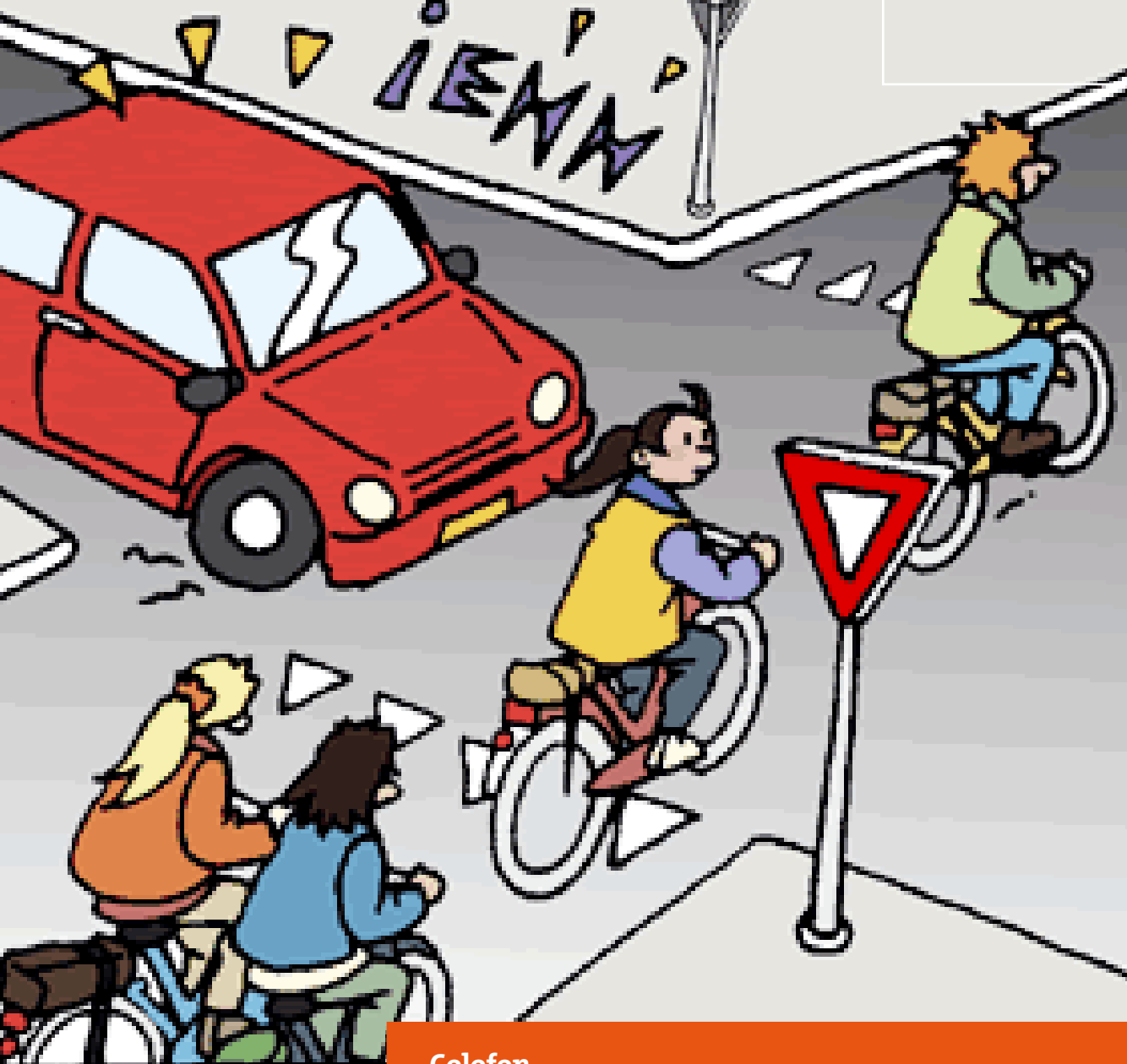
- Met parkeerbeleid beschikt de overheid over één van de meest effectieve maatregelen om de mobiliteit in een gebied te beïnvloeden. Het parkeerbeleid heeft vele vormen: normstelling, tariefstelling, creatie extra aanbod, enzovoort. Parkeerbeleid is vaak dwingend en komt hard over. Soms ontstaan er niet gewenste bijeffecten: auto's staan in de berm omdat er niet meer parkeergelegenheid mocht komen. Door parkeerbeleid vanuit mobiliteitsmanagement te benaderen ontstaan nieuwe mogelijkheden en zijn de bijeffecten te beperken. Te noemen zijn: de aanpak van parkeerproblemen woonwijken en de mogelijkheden van cross financiering via een mobiliteitsfonds.
- Het gebruik van de auto in het voortransport van openbaar vervoer is een klassiek fenomeen. P+R-terreinen, die deze vervoerwijze-combinatie faciliteren is daar een voorbeeld van. Om een overstappunt gerealiseerd en vervolgens ook goed geëxploiteerd te krijgen, moet in de eerste plaats worden voldaan aan wensen van de gebruikers. De reiziger moet voordeel hebben bij gebruik van het overstappunt. In de combinatie van tijd en prijs moet er voordeel zijn: lagere parkeertarieven en/of hogere reissnelheid van deur tot deur.

- Voor vervoermanagement zijn ook verschillende mogelijkheden te benoemen. Bijvoorbeeld werknemersregeling fiets van de zaak invoeren, diefstal-veilige fietsenstalling plus kleed-/douchevoorziening realiseren, volledige vergoeding of verstrekking van OV-abonnementen, carpoolen, poolfietsen voor dienstreizen, collectieve bedrijfsauto voor zakelijk gebruik, eigen parkeerbeleid met voorrang voor noodzakelijk autogebruik of stimuleren van thuiswerken. Voor een bedrijf of een aantal kleinere bedrijven samen [meer dan 100 werknemers] is het 'lonend' om maatregelen en/of het basispakket vervoermanagement binnen het bedrijf toe te passen. Goede 'natuurlijke' momenten om maatregelen op gebiedsniveau in te voeren zijn:
 - bij de opzet van nieuwe bedrijventerreinen of kantorengebieden;
 - bij de herstructurering of revitalisering van bestaande bedrijventerreinen; bij de introductie van parkmanagement.
- Een adviespunt vervoermanagement, soms ook wel Vervoercoördinatiecentra (VCC) genoemd, realiseren. Zo'n adviespunt kan bedrijven informatie en advies bieden bij de opzet en uitwerking van vervoermanagement.
- Telewerken is de maatregel met misschien wel de grootste potentie om structureel problemen rond congestie en leefbaarheid in de steden aan te pakken. De moderne techniek maakt het mogelijk dat steeds meer soorten werk niet meer op de werkplek uitgevoerd hoeven worden. Telewerken moet gefaciliteerd worden door de werkgever, de keuze ligt vaak bij de individuele werknemer. De rol van de overheid is meer op afstand, maar ook erg dichtbij: binnen de eigen organisatie. De gemeente Oss kan aansluiten bij de landelijke campagne 'Het nieuwe werken'.

Schoolomgeving

- Bij scholen zie je dat een aantal ouders de kinderen het liefst met de auto in de klas af willen zetten. In verband met tijdswinst of het gevoel van veiligheid voor de kinderen worden soms vreemde capriolen uitgehaald. Als gemeente kunnen we enkel zorgen dat de schoolomgeving qua infrastructuur optimaal is ingericht.
- Zorgen dat de fietsstallingen op het schoolplein heel veilig en voldoende zijn. Dat kan door waar mogelijk overdekte of soms zelfs bewaakte fietsstallingen te realiseren. Hoe de bewaking er dan uit zou moeten zien moet nog verder worden uitgewerkt.
- Zorgen voor een veilige school-thuisroute. Met namen VVN Maasland werkt aan een lespakket voor scholieren in het VO om deze school-thuisroute met behulp van videobeelden voor alle scholieren herkenbaar te maken. Ondertussen zijn een aantal school-thuisroutes al in beeld en kunnen de scholen er mee aan de slag.
- Het fietsgebruik van leerlingen en hun ouders belonen. Hoe en wat moet nog verder worden uitgewerkt.

Dit zijn een aantal voorbeelden. Omdat het een nieuw terrein is voor de gemeente Oss zullen we eerst moeten onderzoeken waar behoeften liggen en wat we waar kunnen doen.



Colofon

Uitgave oktober 2011

Vastgesteld in de gemeenteraadsvergadering van 19 mei 2011

Redactie: Stadsbeleid, afdeling Leefomgeving, Wonen en Economie

Vormgeving & Druk: reprografie gemeente Oss