

HOOFDSTUK 6 : MOBILITEIT

1. INVENTARIS	2
1.1. Integratie	2
1.2. Beleid	2
1.2.1. Europees	2
1.2.2. Federaal	2
1.2.3. Het Vlaamse Gewest	2
1.3. Het Mobiliteitsconvenant (april 1996)	3
1.3.1. Algemeen	3
1.3.2. Situatie in Boortmeerbeek	3
1.4. Samenwerkingsovereenkomst	4
1.4.1. Algemeen	4
1.4.2. Situatie Boortmeerbeek	4
1.4.2.1. Ondersteuning Milieuzorg op school	4
1.4.2.2. Project 'Met belgerinkel naar de winkel'	5
1.4.2.3. Sensibilisatie	5
1.4.2.4. Opmaak structuurplan	5
2. KNELPUNTEN	6
3. DOELSTELLINGEN	8
3.1. Basisdoelstellingen	8
3.2. Doelstelling verkeer en mobiliteit	8
4. ACTIES	9
ACTIE MOB1. SCREENING MOBILITEITSBELEID	9
ACTIE MOB2. UITVOEREN VAN CONCRETE MAATREGELEN ROND MILIEU- EN NATUURVRIENDELIJKE VOERTUIGEN, NATUURVRIENDELIJKE INFRASTRUCTUUR EN SENSIBILISATIE	10

HOOFDSTUK 6 : MOBILITEIT

1. INVENTARIS

1.1. Integratie

Geïntegreerd milieubeleid vergt vooreerst dat de verschillende entiteiten van het eigen beleidsdomein op een coherente manier samenwerken. Milieubeleid is echter geen verantwoordelijkheid voor het beleidsdomein milieu alleen. Ook andere beleidsdomeinen zoals energie, landbouw, gezondheid of mobiliteit kunnen en moeten er een belangrijke bijdrage voor leveren. Deze externe integratie van milieubeleid is een belangrijke krachtlijn. Ze komt tot uiting zowel in het Europee (via het zogenaamde Cardiff-proces), in het federaal (via federaal plan duurzame ontwikkeling) als in het Vlaams milieubeleid (zie het regeerakkoord en de Davos-beslissing van de Vlaamse regering).

Transport en wegverkeer blijven in grote mate bijdragen tot de Vlaamse stikstof- en CO₂-uitstoot. Het voorontwerp Mobiliteitsplan omvat maatregelen om het verkeersvolume te beperken, de transportmodi aan te passen en over te schakelen op milieuvriendelijke vormen van transport. Leefmilieu zal van nabij de bereikte reducties en de geïmplementeerde maatregelen tijdens de planperiode opvolgen, wat moet toelaten het mobiliteitsbeleid waar nodig bij te sturen vanuit de klimaatdoelstellingen. Het zoeken naar betaalbare CO₂-arme brandstoffen en het promoten van een milieuvriendelijke rijstijl vormen hierbij belangrijke aanvullingen. Meer informatie bevindt zich in de thema's 'hinder en energie'.

1.2. Beleid

1.2.1. Europees

Het Europees beleid heeft via verordeningen en richtlijnen een belangrijke rol in de integratie van het mobiliteitsbeleid en het milieubeleid, o.a. via steeds scherper geformuleerde productnomen (vb. i.v.m. de uitstoot van personenwagens), MER-richtlijnen,...

De OESO heeft met haar Environmentally Sustainable Transport programma (EST, Wenen, 2000) een visie en benadering ontwikkeld voor een mobiliteitsbeleid in de toekomst en sluit hiermee aan op eerder aangegane internationale akkoorden. Het programma integreert milieu en gezondheid in het mobiliteitsbeleid en definieert de nieuwe bestuurlijk-organisatorische context waarbinnen haar visie op duurzame mobiliteit gerealiseerd kan worden.

1.2.2. Federaal

Heel wat mobiliteitsbevoegdheden zijn federaal. Het gaat hier onder meer om de omzetting van Europese normen inzake voertuigemissies en brandstofkwalificaties, de bepaling van de accijnzen op brandstoffen, de NMBS, de verkeerswetgeving, de verkeershandhaving (gedeeltelijk ook op gemeentelijk niveau), het sanctioneringsbeleid en de voertuiginspectie.

1.2.3. Het Vlaamse Gewest

In Vlaanderen is de Mobiliteitscel verantwoordelijk voor het algemeen mobiliteitsbeleid. In de praktijk spreken nog een aantal andere instanties van de Vlaamse overheid een woordje mee. Voor aanleg, beheer en onderhoud van wegen is dat de Administratie Wegen en Verkeer (AWV). Voor waterwegen (bevaarbare waterlopen) zijn de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) en een aantal specifieke Vlaamse openbare instellingen zoals de N.V. Zeekanaal en de Dienst voor de Scheepvaart bevoegd. Het regionaal openbaar vervoer, het busvervoer, is een onderdeel van het Vlaams mobiliteitsbeleid en wordt uitgevoerd door de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.

Omdat de vraag naar vervoer vaak het gevolg is van ontwikkelingen in andere beleidsdomeinen (bv. schaalvergrotingen inzake distributie of voorzieningen), zijn onrechtstreeks ook verschillende andere beleidsdomeinen in deze discussie betrokken.

Een voorstel voor toekomstig mobiliteitsbeleid staat in het ontwerpmobiliteitsplan Vlaanderen. Het ontwerpmobiliteitsplan Vlaanderen werd afgestemd op de milieudoelstellingen van het MINA-3 plan en ook op de maatregelen uit de thema's 'hinder' en 'energie'. Het ontwerpmobiliteitsplan Vlaanderen werd in het najaar '01 besproken in de Commissie Mobiliteit van het Vlaams Parlement. Dit resulteerde in een resolutie, die als basis genomen wordt bij de uitwerking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Het bevat vijf centrale doelstellingen :

- Bereikbaarheid : op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen.
- Toegankelijkheid : op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen. Daardoor moet iedereen volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven.
- Verkeersveiligheid : de verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.
- Verkeersleefbaarheid : ondanks de toenemende mobiliteit, de verkeersleefbaarheid verbeteren.
- Milieu- en natuurkwaliteit : de schade aan milieu en natuur terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit verder toe.

1.3. Het Mobiliteitsconvenant (april 1996)

1.3.1. Algemeen

Het mobiliteitsconvenant is een overeenkomst tussen het Vlaams Gewest, de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn, de gemeente en eventuele derden zoals scholen, bedrijven, organisaties, ... De samenwerking tussen deze actoren blijkt immers een kritieke succesfactor voor de realisatie van een toekomstgericht mobiliteitsbeleid met aandacht voor ecologische, economische en sociale aspecten.

Een mobiliteitsconvenant bevat een moederconvenant, waarin algemene doelstellingen en uitgangspunten worden geformuleerd en waarmee de gemeenten zich verbinden binnen maximaal twee jaar een mobiliteitsplan op te stellen. Naast het moederconvenant kunnen modules ondertekend worden.

Een drietal modules zijn in het bijzonder aan milieuaspecten gelinkt. Deze zijn :

- Module 5 : geluidswerende maatregelen.
- Module 6 : netheid van de wegen.
- Module 15 : deze nieuwe module regelt de subsidiëring van flankerende maatregelen op gemeentelijk niveau ter ondersteuning van duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid. Onder flankerende maatregelen worden maatregelen verstaan met als doel de ondersteuning van een duurzame mobiliteit via niet-(weg)infrastructuurgebonden activiteiten of projecten.

Het evaluatieconcept van het mobiliteitsconvenant bestaat enerzijds uit een jaarlijkse voortgangsrapportering over het mobiliteitsplan binnen de gemeentelijke begeleidingscommissie en anderzijds uit een vijfjaarlijkse evaluatie van het mobiliteitsplan binnen de provinciale auditcommissie en de gemeentelijke begeleidingscommissie. Deze handleiding in het kader van de samenwerkingsovereenkomst heeft betrekking op zowel de jaarlijkse als de vijfjaarlijkse evaluatie.

1.3.2. Situatie in Boortmeerbeek

Bij afsluiting van het *mobiliteitsconvenant* op 25/11/1996 tussen de gemeente Boortmeerbeek, het Vlaams Gewest en De Lijn werd een procedure vastgelegd tot opmaak van een mobiliteitsplan. Dit plan werd opgemaakt door het studie bureau Technum en goedgekeurd door de begeleidingscommissie in december 2004.

Dit zijn enkele projecten, opgenomen in het mobiliteitsplan :

- Sinds 1 juli 2001 is er een ecovergoeding voor personeel dat met de fiets naar het gemeentehuis komt. Deze vergoeding bedraagt 0,15 euro/km. Het aantal gebruikers en de afgelegde kilometers worden weergegeven in het jaarverslag van de gemeente.
- De gemeente organiseert een busverbinding tussen de scholen en de buitenschoolse kinderopvang.
- De fietspaden/fietsvoorzieningen worden benadrukt door bv. rode klinkers en rode slemlaag op de ronde punten.
- De gemeente heeft deelgenomen aan de actie 'Met Belgerinkel Naar De Winkel' met als doel de inwoners bewuster te maken van de voordelen van het gebruik van de fiets.
- Tevens werd een enquête uitgevoerd door De Lijn om het gedrag van de bevolking na te gaan en de basismobiliteit hierop te kunnen afstemmen.
- Aansluitend bij het gemeentelijk mobiliteitsbeleid worden de milieueffecten van geïmplementeerde verkeersmaatregelen geanalyseerd, geadviseerd en begeleid, bijvoorbeeld zone 30 in schoolomgeving, afsluiten toegangen secundaire wegen en hoofdassen, bevordering fietsinfrastructuur, ...

1.4. Samenwerkingsovereenkomst

1.4.1. Algemeen

Zowel in de samenwerkingsovereenkomst 2002-2004 als in de nieuwe samenwerkingsovereenkomst 2005-2007 is de cluster mobiliteit opgenomen. Deze cluster heeft als voornaamste doelstelling de samenwerking tussen de milieuambtenaar en de mobiliteitsambtenaar te bevorderen en vanuit de milieudienst een insteek te geven voor de invulling van de milieuaspecten in het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Deze insteek wordt gegeven door het mobiliteitsbeleid te toetsten op milieuvlak en door concrete acties voor te stellen die de milieudruk kunnen verminderen. Aan de lokale besturen wordt eveneens aangeraden de gemeentelijke begeleidingscommissie te versterken door iemand met kennis van milieuzaken of milieubeleid.

1.4.2. Situatie Boortmeerbeek

In het kader van de *samenwerkingsovereenkomst* ondertekende de gemeente Boortmeerbeek de cluster mobiliteit op niveau 1. Dit houdt in dat er een jaarlijkse evaluatie van het mobiliteitsplan dient te gebeuren. Tot op heden werd er nog geen voortgangsrapportering uitgevoerd. Vanaf 2005 zou dit wel gebeuren door de gemeentelijke begeleidingscommissie.

1.4.2.1. Ondersteuning Milieuzorg op school

Sinds het schooljaar '02-'03 loopt in de gemeente het project 'milieuzorg op school' i.s.m. de provincie Vlaams-Brabant. Eén van de mogelijke clusters waar de scholen rond kunnen werken, is de cluster 'verkeer' en dit op drie niveaus. Na een evaluatie op het einde van het schooljaar, waarbij wordt nagegaan of er voldoende inspanningen werden geleverd, zal bepaald worden hoeveel subsidies er aan elke school toegekend dienen te worden. Des te hoger het niveau waar men voor kiest, des te groter de subsidie.

Enkele punten waar scholen rond werken indien ze intekenen op de cluster 'verkeer' zijn :

- Milieuvriendelijke verkeersmaatregelen : stimulatie van leerlingen en ouders om gebruik te maken van openbaar vervoer of de fiets, het schoolpersoneel geeft hierin het goede voorbeeld, uitstappen met de klas zoveel mogelijk te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer, ...;
- Verkeersveiligheid in en om de school : voldoende fietsstallingen, beveiligde oversteekplaatsen, stimulatie dragen van fietshelm en reflecterende kleding, ...;
- Sinds 2005 richt de gemeente jaarlijks een fietsexamen in voor alle basisscholen. De jaren ervoor was dit enkel voor de gemeenteschool.

1.4.2.2. Project 'Met belgerinkel naar de winkel'

'Met Belgerinkel Naar De Winkel' is een lokale mobiliteitscampagne die het woon-winkelverkeer per fiets stimuleert. Tijdens deze actie krijgen klanten stempels op een spaarkaart, iedere keer ze met de fiets hun inkopen doen in een deelnemende winkel. De volle spaarkaarten worden ingediend en geven na afloop van de campagne kans op een mooie prijs.

Deze actie is een organisatie van Bond Beter Leefmilieu, in samenwerking met KOMIMO (Koepel van milieu- en mobiliteitsorganisaties) en Unizo. De gemeente Boortmeerbeek neemt reeds sinds 2003 deel aan deze actie.

1.4.2.3. Sensibilisatie

- Om zijn voorbeeldfunctie waar te maken, voorziet de gemeente een fietsvergoeding voor het personeel dat met de fiets komt. Sinds 1 juli 2001 is er een ecovergoeding voor personeel dat met de fiets naar het gemeentehuis komt. Deze vergoeding bedraagt 0,15 euro/km. Het aantal gebruikers en de afgelegde kilometers worden weergegeven in het jaarverslag van de gemeente.
- Regelmatig verschijnen er artikels in Gemeentelijk Bericht i.v.m. milieuvriendelijke mobiliteit. Ook zijn rond dit thema brochures, milieutips, ... te verkrijgen op de technische dienst van het gemeentehuis. Er wordt telkens duidelijk een link gelegd tussen mobiliteit en milieu.

1.4.2.4. Opmaak structuurplan

In het kader van het ruimtelijk ordeningsbeleid en meer bepaald de opmaak van het structuurplan, dient hier eveneens naar verwezen te worden.

2. KNELPUNTEN

- Een belangrijk aspect dat de verkeersveiligheid en vooral de verkeersleefbaarheid aantast, is het relatief groot aantal sluiptwegen in de gemeente als gevolg van het dichtslippen van een aantal gevoelige kruispunten. De belangrijkste knelpunten in Boortmeerbeek zijn :
 1. De steenweg Leuven-Mechelen is een drukke verbindingsweg. Bovendien zijn er op deze steenweg talrijke verkooppunten gelegen. Het stoppen en wegrijden zorgen op deze steenweg voor gevaarlijke verkeerssituaties. Een ideale oplossing voor dit probleem zou zijn dat de kleinhandel zich verplaatst naar de dorpskern.
 2. De fietspaden langs de vaart Leuven-Mechelen worden vaak doorkruist door verbindingswegen met de E19. Dit leidt tot gevaarlijke oversteekplaatsen. De ideale oplossing, de aanleg van fietstunnels en/of –bruggen, is duur. In de eerste plaats moet de signalisatie op deze knelpunten verbeterd worden.
- De voorgestelde wegenhiërarchie (secundaire wegen, lokale wegen,...) kan pas nageleefd worden wanneer deze ook 'on the field' waarneembaar is. Daartoe dient de inrichting van de weg (bv. snelheid aanpassen aan weg, bv. afhankelijk van de breedte van de weg), maar ook van de omgeving, het afwikkelingsniveau, het snelheidsregime, de voorrangregeling,... onderling afgestemd te worden, teneinde aan de weggebruiker duidelijk te maken op welk niveau deze weg zich bevindt, welk verkeer al dan niet gewenst is, en welk verkeersgedrag er op zijn plaats is. De aanwezigheid van onbedoeld of onaangepast verkeer dient a priori uitgesloten te worden. Globaal wordt het onderscheid strikter gemaakt tussen het verblijfsgebied enerzijds en het 'verkeersgebied' anderzijds. Het verblijfsgebied is de zone waar de centrumfuncties van de kern geconcentreerd zijn (wonen, winkels, diensten,...) en waar de nadruk moet liggen op de leefbaarheid, de woonkwaliteit, het verblijfskarakter en (erf)ontsluitingsfunctie van laag niveau, zodat hier de verkeersfunctie (doorstroming, afwikkelingsniveau) meer ruimte krijgt. Om de overgang tussen deze erg verschillende gebieden te benadrukken, wordt op de voornaamste wegen bij het binnenrijden van de bebouwde kom een poorteffect ingevoerd.
- Om het fietsnetwerk, zowel functioneel als recreatief, rond Boortmeerbeek te vervolledigen en coherent te maken, is intergemeentelijk en interprovinciaal overleg nodig. De gemeente Boortmeerbeek heeft als doel elke deelgemeente door een fietsnetwerk te verbinden en bovendien een verbinding met de andere gemeenten te voorzien. Het bestaande fietsnet in de gemeente Boortmeerbeek wijkt op een aantal punten af van het streefbeeld. Het ontbreken van fietspaden bleek uit de scholenenquête een belangrijke aanleiding voor subjectieve onveiligheid en daarmee ook het lage fietsgebruik. Een aantal ingrepen zijn nodig om te komen tot het gewenste 'ideale' net, zoals bijvoorbeeld het aanleggen van enkele 'missing links'. Deze maatregelen zijn gebundeld in het actieprogramma van het mobiliteitsplan. Gezien het belang van dit knelpunt zou hier in de toekomst meer aandacht aan moeten besteed worden.
- Voor de uitbouw van het openbaar vervoer op de N26 (as Mechelen-Leuven) en N21 (as Brussel-Haacht) is bovengemeentelijk overleg nodig, teneinde in de verschillende gemeenten tot een uniforme aanpak te komen. Dit uit zich niet enkel in weginrichting, maar ook in doorstromingsmaatregelen, haltevoorzieningen en organisatie van het openbaar vervoer. Sinds 1 maart 2005 bestaat er een belbus voor de gemeenten Haacht, Kampenhout en Boortmeerbeek (gezamenlijk project) en worden de frequentie en het busaanbod uitgebreid, voornamelijk op de as Haacht-Brussel. De belbus is een aanvulling op het bestaand netwerk van vaste lijnen. Zij rijdt pas uit na reservatie. De belbus geeft de bewoners van Schiplaken-centrum, de Lievekesbossen en de Langestraat de kans om verplaatsingen van en naar het centrum van Boortmeerbeek te maken en van daaruit aan te sluiten op de bestaande vaste lijnen.
- De rijtijden waarop de lijnbussen passeren tezamen met de aankomst- en vertrektijden van de treinen in het station van Boortmeerbeek zullen weergegeven worden op de gemeentelijke website.
- Het goederentransport maakt nog te weinig gebruik van de beschikbare alternatieven. De belangrijke generators van zwaar verkeer over de weg beschikken over een goederenspoor dat te weinig wordt gebruikt. Bovendien wordt er te weinig gebruik gemaakt van de mogelijkheden voor vervoer over water.
- Jaarlijkse voortgangsrapportering van het mobiliteitsplan wordt uitgevoerd vanaf 2005. Dit is evenwel van belang voor de opvolging van de mate waarin men heeft toegewerkt naar de vooropgestelde doelstellingen, het opvolgen van de gemaakte afspraken en het bewaken van de samenhang tussen de projecten.

- Milieutoets is nog niet uitgevoerd : om een zicht te krijgen op de milieuproblematiek van het mobiliteitsplan dient de gemeente een antwoord te formuleren op een aantal vragen opgesteld door het Vlaams Gewest. Deze vragen zijn ondermeer :
 - Doorkruist de bestaande en geplande infrastructuur natuurgebieden, bossen, parken e.d. ?
 - Worden er acties voorgesteld om de druk van het verkeer rond natuurgebieden en bossen te verminderen ? Bestaan er alternatieven voor de wagen om natuurgebieden en bossen te bereiken ?
 - In hoeverre wordt het autogebruik ontraden via specifieke maatregelen (parkeerbeleid, verkeersgeleiding, ...) ?

3. DOELSTELLINGEN

3.1. Basisdoelstellingen

De gemeente voert een beleid dat gericht is op het bevorderen van de integratie tussen het milieubeleid, het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk ordeningsbeleid. Op die wijze tracht de gemeente bij te dragen tot een vermindering van de druk op het leefmilieu uitgeoefend door de sector verkeer en vervoer.

Taakstelling basisdoelstellingen :

- Afstemming van het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid i.f.v. de versterking en de verweving van de verschillende functies : wonen, handel, diensten, economische ontwikkelingen, recreatieve infrastructuren, ...;
- Afstemming van het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid in het buitengebied i.f.v. de versterking van de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten van de open ruimte.

3.2. Doelstelling verkeer en mobiliteit

- Versterking van de verkeersleefbaarheid, aantrekkelijkheid en identiteit van de gemeente door verkeersluw maken, kernversterking, inbreidings- en verdichtingsbeleid, ...;
- Aandacht voor de kwaliteit van het openbaar groen;
- Minder omgevingshinder van verkeer in woongebieden;
- Minder autoverplaatsingen door het stimuleren van andere vervoerswijzen.

Taakstelling basisdoelstellingen :

Netwerk autoverkeer :

- systematische invoering van snelheidsregimes en zone 30;
- inrichting van verblijfsgebieden;
- wegwerken van knelpunten;
- circulatiemaatregelen;
- wensroutes voor zwaar en doorgaand verkeer;
- weren van sluipverkeer;
- parkeerbeleid.

Netwerk openbaar vervoer :

- samenhangend netwerk openbaar vervoer op basis van complementariteit trein/bus;
- verbetering/afstemming van frequentie en overstapmogelijkheden.

Netwerk fietsverkeer :

- opbouw samenhangend fietsroutenetwerk;
- complementariteit functioneel en recreatief;
- wegwerken knelpunten en barrières.

4. ACTIES

ACTIE MOB1. SCREENING MOBILITEITSBELEID

- **Doelstellingen**

Deze begeleidingscommissie zal regelmatig bij elkaar geroepen worden om het mobiliteitsplan, de uitvoering en de link milieu-mobiliteit ervan te evalueren.

- **Beschrijving van de actie**

De gemeentelijke begeleidingscommissie zal de ontwikkeling van de projecten voorbereiden en de uitvoering ervan begeleiden.

Volgen van het stappenplan :

1. ambtenaren (milieu, mobiliteit en ruimtelijke ordening) bewust maken van de problematiek;
2. de samenwerking tussen milieuambtenaar, mobiliteitsambtenaar en ruimtelijke planners bevorderen;
3. een visie ontwikkelen rond de integratie van het milieu in de mobiliteitsproblematiek;
4. het proces opstarten om op termijn tot een geïntegreerd beleid inzake milieu, mobiliteit en ruimtelijke ordening te komen;
5. een draagvlak creëren bij de bevolking inzake de milieuproblematiek van de verkeer- en vervoersector.
6. Aanvang en uitwerking van de derde fase van het mobiliteitsplan.

De gemeente voert een eerste screening uit van het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Het instrument dat hiervoor gebruikt kan worden, is een beknopte vragenlijst (milieutoetsing) die ter beschikking is gesteld door het Gewest.

- **Actiefiche**

Soort actie	Taak MOB1 : screening mobiliteitsbeleid	
Inkadering	MINA 3	Project 30 milieu en mobiliteit
	Provinciaal milieubeleidsplan	
	Gemeentelijk mobiliteitsplan	
Wetgeving		
Initiatiefnemer	Milieudienst	
Betrokkenen	Milieudienst, gemeentebestuur	
Doelgroepen	Gemeentebestuur	
Planning	2005-2009	
Kost	Geen kosten	

ACTIE MOB2. UITVOEREN VAN CONCRETE MAATREGELEN ROND MILIEU- EN NATUURVRIENDELIJKE VOERTUIGEN, NATUURVRIENDELIJKE INFRASTRUCTUUR EN SENSIBILISATIE

▪ Doelstellingen

Het doel van deze acties is het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te promoten en het gebruik van de auto te ontmoedigen. Tevens dienen bij deze mobiliteitsacties de milieuaspecten duidelijk te worden opgenomen in de communicatie.

▪ Beschrijving van de actie

Mogelijke acties die hieronder vallen, zijn :

- *Open Straatdag* : Door de straat één dag open te gooien voor zacht en collectief vervoer, voor sport en spel, voor communicatie tussen bewoners, kan nagegaan worden hoe de inrichting van de openbare ruimte en de afwikkeling van het verkeer in de buurt het best evolueert. De Open Straatdag kan leiden tot het afsluiten van buurtcontracten waarin de samenwerking bij het verkeersleefbaar maken van de buurt wordt vastgelegd en bestendigd.
- *Promotie fiets bij gemeentepersoneel* : Zie actie EN3 : *Stimulering rationeel energiegebruik bij het gemeentepersoneel*.
- *Belbus* : sinds 1 maart 2005.
- *ROB-campagne* (Rustig Op de Baan-campagne) : Automobilisten die rustig zijn op de baan verhogen niet enkel de verkeersveiligheid, ze rijden ook milieuvriendelijker. De gemeente kan door deelname aan deze actie het milieuvriendelijk rijgedrag promoten.
- *Informatie- en sensibilisatiecampagnes* : Trachten de inwoners aan te sporen om zoveel mogelijk te kiezen voor milieuvriendelijke vervoersmiddelen : fiets, openbaar vervoer. Dit kan via artikels in InfoBoortmeerbeek, via folders en brochures die door de gemeente bedeed worden, via de website van de gemeente (www.Boortmeerbeek.be), via o.a. hogervermelde acties. Belangrijk bij al deze acties is dat steeds een duidelijke link tussen milieu en mobiliteit wordt gelegd.
- *Ecologisch verantwoorde aanleg van fietspaden* : Bij de aanleg van fietspaden dient er steeds rekening gehouden te worden met de aanwezige natuurwaarden.
- *Groen integreren in nieuwe wegen* : Bij de aanleg van nieuwe wegen dient er steeds voldoende groen voorzien te worden.
- *Speelstraten* : werden ingevoerd in 2004.

▪ Actiefiche

Soort actie	Taak MOB2 : uitvoeren concrete maatregelen rond milieu- en natuurvriendelijke voertuigen, natuurvriendelijke infrastructuur en sensibilisatie	
Inkadering	MINA 3	Project 30 milieu en mobiliteit
	Provinciaal milieubeleidsplan	
	Gemeentelijk mobiliteitsplan	
Wetgeving		
Initiatiefnemer	Technische dienst	
Betrokkenen	Milieudienst, gemeentebestuur	
Doelgroepen	Gemeentebestuur	
Planning	2005-2009	
Kost	Kosten afhankelijk van actie	

Voor verdere acties wordt verwezen naar het mobiliteitsplan.