

## HOOFDSTUK 6 : MOBILITEIT

1. INVENTARISATIE .....	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 Lubbeek .....	3
1.4. Samenwerkingsovereenkomst .....	4
1.4.1. Algemeen .....	4
1.4.2. Situatie Lubbeek .....	4
1.4.3. Ondersteuning Milieuzorg op school .....	5
1.4.4. Opmaak structuurplan .....	5
2. KNELPUNTEN.....	6
2.1. Openbaar vervoer .....	6
2.2. Fietsverkeer .....	6
2.3. Autoverkeer .....	6
3. DOELSTELLINGEN.....	7
3.1. Basisdoelstellingen.....	7
3.2. Doelstelling verkeer en mobiliteit .....	7
4. ACTIES.....	8
ACTIE MOB1. SCREENING MOBILITEITSBELEID.....	8
ACTIE MOB2. UITVOEREN VAN CONCRETE MAATREGELN ROND MILIEU- EN NATUURVRIENDELIJKE VOERTUIGEN, NATUURVRIENDELIJKE INFRASTRUCTUUR EN SENSIBILISATIE.....	9

# HOOFDSTUK 6 : MOBILITEIT

## 1. INVENTARISATIE

### 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 Europese (via het zogenaamde Cardiff-proces), het federale (via federaal plan duurzame ontwikkeling) als het Vlaamse 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-arme brandstoffen en het promoten van een milieuvriendelijke rijstijl vormen hierbij belangrijke aanvullingen. Meer informatie bevindt zich in de thema's 'hinder en energie'. Voor de link tussen mobiliteit en gezondheid wordt verwezen naar de website : [www.uitweg.be](http://www.uitweg.be).

### 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 productnormen (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 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 ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen werd afgestemd op de milieudoelstellingen van het MINA-3 plan en ook op de maatregelen uit de thema's 'hinder' en 'energie'. Het ontwerp Mobiliteitsplan 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 verkeersveiligheid 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.

#### 1.3.2. Situatie in Lubbeek

Bij afsluiting van het *mobiliteitsconvenant* tussen de gemeente Lubbeek, het Vlaams Gewest en De Lijn werd een procedure vastgelegd tot opmaak van een mobiliteitsplan. Dit plan werd opgemaakt door het studiebureau GEDAS B.I. Dit volledig gebiedsdekkend mobiliteitsplan werd conform verklaard door de Provinciale Auditcommissie Vlaams-Brabant op 14-11-2000.

Dit zijn enkele projecten, opgenomen in het mobiliteitsplan, die *in 2003* uitgevoerd werden :

- Herinrichten van de Oude Baan (type : een oude trambedding) tot een wandelpad met 2 zitgelegenheden door de MINA-werkers van IGO-Leuven. Het tracé kan opgenomen worden als wandeling in het verlengde van de Stenenkruiswandeling te Pellenberg.
- Personeelsleden die hun dagelijkse verplaatsingen met de fiets doen in het kader van woonwerkverkeer kunnen aanspraak maken op een fietsvergoeding. De vergoeding bedraagt 0,15 euro per kilometer.  
De milieudienst heeft deelgenomen aan de 'Bike to Work' dag op 22-09-2003. Alle personeelsleden werden uitgenodigd om die dag op een milieuvriendelijke manier te komen werken. De sensibilisatie gebeurde via mail en via affiches in de verschillende koffiehoecken en aan de prikklok.
- Milieutoetsing wagenpark : vlootevaluatie opgemaakt voor Lubbeek. Het programma dat ter beschikking is gesteld door het Vlaams Gewest, is ingevuld voor personenwagens, kleine bestelwagens, grote bestelwagens en zware voertuigen.
- Rond de 5 scholen van de gemeente is er een zone 30 ingevoerd.
- Het voorstel om bus in te leggen om de woonkernen van de gemeente te verbinden, is goedgekeurd in het schepencollege d.d. 18-02-2003. De plannen zijn nu terug bij De Lijn voor verdere uitwerking en praktische realisatie.
- Het project 'Milieuzorg op School? Duurzame school! : in kader van dit project kunnen de scholen kiezen voor o.a. het thema verkeer. Ze zullen aandacht besteden aan milieu(on)vriendelijkheid van verschillende vervoerswijzen. De leerlingen van de gemeenteschool Pellenberg hebben deelgenomen aan de 'week van de zachte weggebruiker' en hebben een actie 'Veilig en milieuvriendelijk naar school' georganiseerd. Het hele verkeersproject werd aangevuld met actieve en passieve activiteiten rond verkeer en de relatie met het milieu.
- Milieubeurs 2003 : hier is ook de cluster mobiliteit aan bod gekomen.
- Park-and-Ride voorzieningen werden principieel goedgekeurd door het College. Deze worden voorzien ter hoogte van het Gouden Kruispunt en Linden/Sint-Bernard en moeten de automobilisten ertoe aanzetten de auto aan de kant te zetten en met de busdienst verder te reizen. Ondersteuning van het busnet door de reizigers te verzamelen aan de P&R-haltes.

## 1.4. Samenwerkingsovereenkomst

### 1.4.1. Algemeen

In de samenwerkingsovereenkomst 'Milieu als opstap naar duurzame ontwikkeling' is de cluster mobiliteit mee 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 met iemand met kennis van milieuzaken of milieubeleid.

### 1.4.2. Situatie Lubbeek

In kader van de *samenwerkingsovereenkomst* ondertekende de gemeente Lubbeek 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 dit jaar zou dit echter wel gebeuren. Wel is er een gemeentelijke begeleidingscommissie opgericht die de uitwerking van dit mobiliteitsplan coördineert. Deze begeleidingscommissie komt momenteel nog niet op regelmatige basis samen om het mobiliteitsplan en de uitvoering ervan te evalueren. Dit zal gecoördineerd worden door de dienst Openbare Werken.

#### **1.4.3. Ondersteuning Milieuzorg op school**

Op het College van Burgemeester en Schepenen d.d. 28 augustus 2002 werd het project "Milieuzorg Op School? Duurzame School!" goedgekeurd.

Er is één school die deelneemt aan de cluster verkeer binnen het project MOS? DUS!, namelijk de gemeentelijke basisschool Pellenberg. Ze hebben ondertekend voor de cluster verkeer op niveau 2. Per goedgekeurd onderdeel ontvangen de scholen een toelage van 25 euro voor niveau 1, 50 euro voor niveau 2 en 75 euro voor niveau 3. Na een evaluatie op het einde van het schooljaar, waarbij zal worden nagegaan of er voldoende inspanningen werden geleverd, zal bepaald worden hoeveel subsidies er aan elke school dienen toegekend te worden.

#### **1.4.4. Opmaak structuurplan**

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

## 2. KNELPUNTEN

### 2.1. Openbaar vervoer

Voor de uitbouw van een openbaar vervoersas op de N2 is bovengemeentelijk overleg nodig, teneinde in de verschillende gemeenten tot een uniforme aanpak te komen. Dit uit zich niet enkel naar weginrichting, maar ook naar doorstromingsmaatregelen, haltevoorzieningen en organisatie van het openbaar vervoer.

Het openbaar vervoer is sterk Oost-Westgericht. Om de kernen Pellenberg, Lubbeek en Binkom aan te haken aan de openbaar vervoersas op de N2, moeten ook de Noord-Zuid relaties verbeterd worden. Daarmee wordt ook de verbinding met Linden en Sint-Bernard verbeterd. Hierdoor krijgt een groter deel van de Lubbeekse inwoners de kans om de auto thuis te laten en gebruik te maken van het openbaar vervoer.

### 2.2. Fietsverkeer

Het bestaande fietsnet in de gemeente Lubbeek wijkt op een aantal punten af van het streefbeeld. Een belangrijk knelpunt is dat het fietsnet momenteel niet uitgerust is. Het ontbreken van fietspaden bleek uit de schoolenquête een belangrijke aanleiding voor subjectieve onveiligheid en daarmee ook het laag 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.

### 2.3. Autoverkeer

De voorgestelde weghiërarchie (secundaire wegen, lokale wegen,...) kan pas nageleefd worden wanneer deze ook 'on the field' waarneembaar is. Daartoe dient de inrichting van de weg, maar ook van de omgeving, het ontwikkelingsniveau, het snelheidsregime, de voorrangsregeling,... 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 (bv. snelheid aanpassen aan de weg zoals bv. de breedte van de weg). 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)onsluitingsfunctie van laag niveau, zodat hier de verkeersfunctie (doorstroming, ontwikkelingsniveau) 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.

### 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 infrastructuur, ...
- 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 binnenstad en de aangrenzende stedelijke woongebieden door verkeerssluwb 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.
- Selectieve bereikbaarheid van het centrum voor het autoverkeer.

Taakstelling basisdoelstellingen :

*Netwerk autoverkeer*

- categorisering van wegen op basis van globale verkeersstructuur om te komen tot een duidelijke wegenhiërarchie waar het ruimtelijk beeld de informatie geeft aan de weggebruiker in verband met de functie van de weg en de bijhorende eisen/wensen naar ieders rijgedrag.

*Netwerk openbaar vervoer*

- snelbusdienst op de as Diestsesteenweg-Staatsbaan, voorzien van doorstromingsmaatregelen om tijdsverliezen en vertragingen ten gevolge van het drukke autoverkeer uit te sluiten.
- Park-and-Ride voorzieningen ter hoogte van het Gouden Kruispunt en Linden/Sint-Bernard moet de automobilisten ertoe aanzetten de auto aan de kant te zetten en met de busdienst verder te reizen. Ondersteuning van het busnet door de reizigers te verzamelen aan de P&R-haltes.

*Netwerk fietsverkeer*

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

## 4. ACTIES

### ACTIE MOB1. SCREENING MOBILITEITSBELEID

- **Situering van de problematiek**  
In het kader van de *samenwerkingsovereenkomst* ondertekende de gemeente Lubbeek de cluster mobiliteit op niveau 1. Dit houdt in dat er een jaarlijkse evaluatie van het mobiliteitsplan dient te gebeuren. Er is reeds een stuurgroep opgericht die de uitwerking van dit mobiliteitsplan coördineert. Deze komt echter nog niet op regelmatige basis samen. Bij de screening van het mobiliteitsbeleid dient ook rekening gehouden te worden met de gezondheidsaspecten.
- **Doelstellingen**  
Deze begeleidingscommissie zal regelmatig bij elkaar geroepen worden om het mobiliteitsplan, de uitvoering en de link milieu-mobiliteit ervan te evalueren. Dit zal gecoördineerd worden door de dienst Openbare Werken.
- **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.

De gemeente voert een 1<sup>ste</sup> 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	Dienst openbare werken	
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

- **Situering van de problematiek**  
Er dient niet enkel een mobiliteitsplan en een evaluatie mobiliteit-milieu opgemaakt te worden, tevens dienen er concrete acties uitgevoerd te worden.
- **Doelstellingen**
  - Het doel van deze acties is het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te promoten en van de auto te ontmoedigen.
  - De milieuaspecten dienen bij mobiliteitsacties en verkeerstechnische maatregelen duidelijk te worden opgenomen in de communicatie.
- **Beschrijving van de actie**  
Mogelijke acties die hieronder vallen, zijn :
  - *Openstratendag* : 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.
  - *Carfree-day* : deze gaat steeds door op 22 september (nationaal). De gemeente heeft deelgenomen aan de 'Bike to work' dag.
  - *Promotie fiets bij gemeentepersoneel* : Zie actie EN3 : *Stimulering rationeel energiegebruik bij het gemeentepersoneel*.
  - *Belbus* : is aanwezig.
  - *ROB-campagne* : Rustig Op de Baan : 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 InfoLubbeek, via folders en brochures die door de gemeente bedeed worden, via de website van de gemeente ([www.lubbeek.be](http://www.lubbeek.be)), via o.a. hogervermelde acties. Belangrijk bij al deze acties is dat steeds een duidelijke link tussen milieu, gezondheid en mobiliteit wordt gelegd. In de gemeente Lubbeek is de thema-avond 'Milieuvriendelijke Mobiliteit' georganiseerd tijdens de Week van vervoering in 2004.
  - *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* : is reeds uitgevoerd in Uilekot. Dit kan bv. van 9-19u.
- **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	Project nr. 17
	Gemeentelijk mobiliteitsplan	
Wetgeving		
Initiatiefnemer	Dienst Openbare werken	
Betrokkenen	Milieudienst, gemeentebestuur	
Doelgroepen	Gemeentebestuur	
Planning	2005-2009	
Kost	Kosten afhankelijk van actie	

Voor verdere acties wordt verwezen naar het mobiliteitsplan.