atelier \ demitro2

ACTIEPRINCIPES REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

- STAKEHOLDERSESSIE -

Vervoerregio Waasland
28/02/2023 – verslag

1 SITUERING

De stakeholdersessie vond plaats op dinsdag 28 februari 2023 van 17 tot 19 uur in de Gemeenteraadszaal van het stadhuis van 9100 Sint-Niklaas, Grote Markt 1. Het doel van de sessie was om de stakeholders inzicht te geven in de actieprincipes van het regionaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Waasland, en hen de gelegenheid te geven om vragen te stellen, opmerkingen te geven, bezorgdheden te delen, …

Geanonimiseerd verslag.

2 VERLOOP

In een korte inleiding stellen de sprekers en de stakeholders zich voor en wordt het verloop van de sessie geschetst. De sessie is opgesplitst in vier thema's: fiets, openbaar vervoer, auto en vracht. Per thema worden de actieprincipes voorgesteld en worden enkele vragen gesteld om de discussie op gang te trekken.
De stakeholders krijgen echter op gelijk welk moment de kans om het woord te nemen. Dit verslag vat alle inbreng samen die een inhoudelijke bijdrage kan leveren aan de actietabel van het regionaal mobiliteitsplan. Het dient dus als extra input voor de mobiliteitsexperten.

3 DISCUSSIEPUNTEN

Hieronder volgt een thematisch overzicht van de tussenkomsten van de stakeholders.

3.1 THEMA FIETS

- Bepaalde delen van de fietssnelwegen zijn te smal, bijvoorbeeld tussen Sinaai en Belsele. Dat is gevaarlijk, zeker als er snellere fietsen zoals speedpedelecs rijden of bredere en langere fietsen zoals bakfietsen.
- 's Avonds is er geen verlichting op fietspaden door bijvoorbeeld natuurgebieden. Het gevolg is dat de mensen die fietspaden niet gebruiken, omdat niet-verlichte fietspaden afschrikken. Als een fietspad functioneel wil zijn, moet het ook verlicht zijn.
- Waar fietssnelwegen kruisen met autowegen krijgt de auto jammer genoeg vaak voorrang op de fiets.

- Sommige overwegen worden geschrapt, waardoor fietsers de fietssnelwegen minder gemakkelijk kunnen bereiken, omdat die meestal slechts aan één kant van de spoorwegen liggen.
- Bij het aanleggen van nieuwe fietspaden wordt er onvoldoende gekeken naar de geüpdatete versie van het Fietsvademecum. Voor de breedte van fietspaden worden bijvoorbeeld vaak nog de oude richtlijnen gevolgd. Dan krijg je fietspaden die eigenlijk niet meer voldoen aan de nieuwe normen.
- De richtlijnen van het Fietsvademecum volstaan wat ons betreft voor goed en veilig fietsverkeer.
- In Temse is er tussen de Scheldebrug en de betonbedrijven langs de N16 al bijna tien jaar geen fietspad. Er was ooit een idee om er een aan te leggen langs de sporen, maar dat ging niet omwille van onteigeningen. Nu is dat al bijna tien jaar een knelpunt.
- Tussen Temse en Sint-Niklaas zijn er verschillende probleempunten voor fietsers, bijvoorbeeld punten waar een afgescheiden fietspad plots stopt en fietsers gemengd worden met het gemotoriseerd verkeer. Dat is gevaarlijk, zeker voor kinderen.
- Trage wegen zijn gemaakt voor voetgangers, niet voor fietsers. Voor fietsers zijn ze te smal, zeker voor functioneel fietsverkeer. Fiets je te snel, dan moeten de voetgangers meestal aan de kant springen. Recreatief fietsen is eventueel wel mogelijk, als je traag fietst en aan de kant gaat voor voetgangers.
- Het is goed om ruimte af te nemen van gemotoriseerd verkeer, maar er wordt vandaag ook veel ruimte afgenomen van de voetgangers ten voordele van de fietser. Dat strookt niet met het STOP-principe.
- Het fietspad tussen Sint-Niklaas en Sint-Gillis-Waas is op bepaalde plekken te smal. Men verbreedt dit nu, en dat is goed.
- Op het fietspad tussen Sint-Niklaas en Sint-Gillis-Waas heeft de fietser voorrang op gemotoriseerd verkeer in Sint-Niklaas, maar niet in Sint-Gillis-Waas. Dat is voor de fietser verwarrend.
- Het fietspad tussen het kruispunt in Steendorp en de afrit van de autosnelweg in Haasdonk is zeer smal.
- De Rupelmondestraat tussen Rupelmonde en Basel werd versmald om er parkeerplaatsen voor auto’s te voorzien. Er zijn ook bomen gekomen. Maar de fietser heeft geen plaats meer.
- Trage wegen die niet goed onderhouden worden zijn niet veilig. Ze moeten onder meer over de volledige breedte gebruikt kunnen worden, en mogen dus niet versmald worden door bijvoorbeeld aanpalende struiken.
- Het heeft weinig zin om een oplijsting te maken van specifieke zwakke punten in het fietsnetwerk. De gemeenten in de vervoerregio hebben een goed zicht op de lokale fietspaden en zijn hiervoor verantwoordelijk. De provincie creëert opdrachten rond het aanleggen van fietssnelwegen en bovenlokale fietsverbindingen. Het Agentschap Wegen en Verkeer is verantwoordelijk voor het aanleggen van fietspaden langs gewestwegen. De vraag die binnen de vervoerregio relevant is, is wat haar rol of toegevoegde waarde kan zijn in al deze plannen. Dat kan bijvoorbeeld het uitoefenen zijn van een verbindende functie tussen de verschillende overheden, om zo een plan op te stellen dat de doelstellingen van de verschillende overheden samenbrengt.

- Trage wegen zijn vooral bedoeld voor voetgangers. Die wegen ook inzetten voor fietsers lijkt me niet altijd een goed idee. De ondergrond van trage wegen is meestal ook niet verhard, wat het minder ideaal maakt voor fietsers. Ik ben ook akkoord met wat wordt voorgesteld, maar op trage wegen wordt de ondergrond vaak in natuurgebieden gerespecteerd; op deze wegen fietsers mengen met voetgangers zou problematisch kunnen zijn; trage wegen hebben hun nut, maar vooral voor voetgangers.
- Afgescheiden fietspaden voorzien is een goed idee, maar de doorstroming van het vrachtverkeer moet wel gegarandeerd blijven.
- Er bestaan brede trage wegen die halfverhard zijn en geschikt voor functioneel fietsverkeer. We mogen niet in het algemeen stellen dat fietsers wel of niet welkom zijn op trage wegen. We moeten traject per traject bekijken.

3.2 THEMA OPENBAAR VERVOER

- Spoorlijn 54 tussen Sint-Niklaas en Mechelen heeft een halfuurverbinding nodig. Tijdens het vorige overleg bleek dat het de bedoeling is om hiervoor te zorgen, maar we kregen ondertussen zwart op wit te lezen dat die halfuurverbinding er nooit zal komen. De NMBS en Infrabel halen technische redenen aan, maar belangrijker is de Vlaamse Waterweg die heel duidelijk zegt dat de scheepvaart voorrang heeft op het treinverkeer, en dat er over de brug van Willebroek nooit een halfuurverbinding zal kunnen komen. Dat betekent voor de vervoerregio dat de basis van het treinverkeer die dient als kapstok voor alle onderliggende busverbindingen minder is dan men verwacht. Dat is problematisch, zeker ook voor de modal shift die men wil bereiken. In welke mate heeft de vervoerregio hier al rekening mee gehouden en oplossingen voor bedacht?
- Het is vreemd dat wij over officiële informatie beschikken over onder andere de onmogelijkheid van een halfuurverbinding op spoorlijn 54, maar dat die informatie niet is doorgesijpeld tot in de vervoerregio.
- Spoorlijn 54 komt op een bepaald moment op spoorlijn 53 terecht. Er is nood aan een bijkomende stopplaats op lijn 53 tussen Dendermonde en Mechelen, om beter te kunnen kruisen.
- Het is belangrijk dat er een laatavondverbinding komt tussen Sint-Niklaas en Mechelen richting Mechelen, anders kunnen laatavondwerkers niet meer met de trein terug naar huis.
- De plannen voor de bus in Sint-Niklaas blijken veranderingen in te houden tegenover hoe het nu is. Dat is jammer, want zoals het nu is, is het zeer goed. Mensen zullen meer moeten overstappen en zullen ook niet meer met de bus in het centrum zelf kunnen komen. We vragen ons af wat men precies wil bereiken met deze nieuwe plannen. De bedoeling van het Decreet Basisbereikbaarheid is om meer mensen uit de auto te krijgen en gebruik te doen maken van het openbaar vervoer. De aanpassingen die nu voorliggen zullen het omgekeerde effect creëren, denk ik.

- De aansluitingen van de bussen aan het station van Temse zijn problematisch, zowel op andere bussen als op de trein. Alle bussen zouden moeten stoppen aan het station zelf, maar dat is nu niet het geval. We deden hierover een uitgewerkt voorstel aan De Lijn, maar ze willen er niet naar kijken.
- Het flexvervoer dat nu uitgerold wordt bevat goede zaken. Maar we vrezen toch dat het gebied dat gedekt moet worden door flexvervoer groter wordt, omdat bepaalde reguliere buslijnen verdwijnen en bepaalde gebieden dus op flexvervoer aangewezen zullen worden. Zijn er wel voldoende middelen om voldoende flexvervoer te voorzien?
- Het reserveren van flexvervoer via apps is niet altijd eenvoudig. Zelfs via de telefoon is het niet simpel.
- Vanuit onze regio richting Brussel is er een enkel treinspoor. Er zijn regelmatig vertragingen en afgelaste treinen. Dat is een probleem.
- Ook de treinstations zelf moeten aangepakt worden. Als ze niet in orde zijn, zal je nooit veel mensen op de trein krijgen, ook al heb je een optimale frequentie.
- De bereikbaarheid van de treinstations is ook heel belangrijk. Als mensen de haltes niet kunnen bereiken, is het openbaar vervoer niet toegankelijk.
- De bereikbaarheid met het openbaar vervoer van de verschillende campussen van het nieuwe ziekenhuis Vitas is een groot probleem. Sommige mensen hebben geen auto en kunnen dus niet in het ziekenhuis geraken, tenminste niet zonder al te veel overstappen op de bus.
- Deelfietsen maken onder andere deel uit van het vervoer op maat. Maar het is niet goedkoop om ze te gebruiken. Daarnaast heb je een app nodig om ze te kunnen gebruiken, maar veel van de mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer zijn digitaal niet vaardig. Dat is een probleem.
- De Vlaamse Waterweg is het grootste probleem in de halfuurverbinding van spoorlijn 54. De technische moeilijkheden waar de NMBS en Infrabel zich achter verschuilen gaan over het feit dat er een enkel spoor is, maar er zijn voldoende mogelijkheden voor treinen om elkaar te kruisen, bijvoorbeeld in Temse, Puurs en Willebroek. Maar als er iets gebeurt op het spoor, ligt alle verkeer dan wel lam.
- De doorstroming van de bus in Sint-Niklaas is een groot probleem, zeker in de spitsuren.
- Oudere mensen kunnen niet overschakelen tussen het openbaar vervoer en een deelfiets. De bus mag dus niet vervangen worden door een aanbod van deelfietsen.
- Passagiers moeten vlot en gemakkelijk van het ene naar het andere vervoermiddel kunnen overschakelen. Een station is hiervoor een ideale plek.
- De trein en de bus beconcurreren elkaar niet wanneer ze elk maar om het uur rijden.
- Twee bussen of treinen per uur is zeer belangrijk.
- Openbaar vervoer moet op elkaar afgestemd zijn om mensen uit de auto te halen en op de bus of trein te krijgen.
- Bij het verhogen van de frequentie van het personenvervoer over het spoor moet men ook rekening houden met het goederenvervoer.
- Treinen moeten later op de avond rijden.

- Het is belangrijk om de bus tot in de stads- of dorpskernen zelf te brengen. Als je mensen uit de auto en op het openbaar vervoer wil krijgen, moet het openbaar vervoer ook tot in het centrum doorrijden.
- Deelfietsen als onderdeel van openbaar vervoer hebben een belangrijk potentieel voor woon-werkverkeer, omdat je verbindingen krijgt waar het openbaar vervoer momenteel afwezig is. Wij pleiten hier al lang voor en voeren er ook gesprekken over met bedrijvenclusters. Via deelfietsen kunnen we het aantal autoverplaatsingen verminderen.
- Belangrijk is dat er één ticket komt voor verschillende openbare vervoerswijzen, met inbegrip van deelfietsen.
- Een deelfietssysteem mag niet gebruikt worden op bepaalde openbaar vervoerlijnen uit te hollen, onder het mom dat er fietsen in de plaats zijn.

3.3 THEMA AUTO

- Veel autodeelsystemen vereisen dat je een Visa-kaart hebt. Dat is een drempel. Vaak heb je ook een app nodig, maar niet iedereen heeft die. Op die manier sluit je mensen uit van die systemen, vooral maatschappelijk kwetsbare mensen.
- Elektrische wagens hebben ook veel nadelige milieueffecten, zoals het fijnstof afkomstig van banden en remmen. Die auto's moeten ook in aantal verminderen, dus enkel overschakelen op elektrisch biedt geen echte oplossing.
- Het verkeer dat van de E17 komt en naar de E34 wil rijden zorgt voor problemen. Dat moet aangepakt worden, bijvoorbeeld via een omleidingsweg.
- Het weren van doorgaand zwaar verkeer is een goed idee, maar zwaar verkeer moet vaak ook gewoon ter plekke zijn om bijvoorbeeld goederen te leveren. Ook de brandweer moet ter plekke kunnen geraken.
- We zitten met de gevolgen van een slechte ruimtelijke ordening. Dat werkt vaak sluipverkeer in de hand en zorgt ervoor dat lokaal verkeer gemengd wordt met doorgaand verkeer.
- In het licht van de komende gemeentefusies moeten we ervoor zorgen dat we voldoende activiteiten behouden in kleinere kernen. Anders verdwijnt alles uit de centra, moet iedereen zich verplaatsen en krijg je meer verkeer.
- Elektrische wagens zijn prima, maar ze lossen het echte mobiliteitsprobleem niet op. Ze zorgen wel voor minder emissies.
- Sluipverkeer krijg je in eerste instantie omdat het verkeer op de plekken waar auto's zouden moeten rijden niet vlot verloopt. Dat is het probleem, en dat is wat aangepakt moet worden. Zeker verbindingswegen moeten vlot verkeer toelaten, anders zal er altijd sluipverkeer zijn.

- Zeker in woonwijken moet sluipverkeer aangepakt worden. Dat kan bijvoorbeeld door de wijken veiliger en vergevingsgezinder in te richten: meer groen, haagjes en zachte ondergrond waardoor je als chauffeur duidelijk weet dat je ergens rijdt waar je eigenlijk niet hoeft te zijn als je er je bestemming niet hebt. Een andere manier om sluipverkeer tegen te gaan is via ANPR-camera's.
- Het invoeren van een zone 30 is vaak een gemakkelijkheidsoplossing.
- Voor de visie rond laadpalen moet het elektriciteitsnet sterk genoeg zijn.
- Met snelheidsmaatregelen kun je veel bereiken, onder andere ook sluipverkeer tegengaan, maar je moet die maatregelen dan wel ook handhaven.
- Calamiteitenvervoer moet steeds mogelijk blijven.
- Momenteel komen er in veel gemeentes zones 30, maar zonder dat men eerst nagaat of de wegen wel aangepast zijn aan zo'n zone. Men moet eerst kijken of men het veiliger kan maken voor de zwakke weggebruiker door middel van infrastructurele aanpassingen. Pas als dat niet lukt, is een zone 30 een mogelijkheid.
- De vervoerregio kan een rol spelen in de visie rond laadpalen. Nu pakken veel gemeenten dit zelf aan, maar het zou goed zijn om kennis te delen en regionaal te werk te gaan. De elektrificatie van het wagenpark zal de komende jaren een heet hangijzer zijn, en dus is het nodig om hier op een goede manier mee om te gaan.
- De visie over laadpalen moet ook rekening houden met vrachtwagens en taxi's.
- Het huidige elektriciteitsnet is niet geschikt om massaal elektrische wagens op te laden.

3.4 THEMA VRACHT

- Als de doorstroming van het vrachtverkeer gegarandeerd blijft in het nieuwe vrachtroutenetwerk en als de omrijfactor niet overdreven is, is er bij ons draagvlak voor dat netwerk.
- Het is geen goede zaak dat vrachtwagens die niet in kernen moeten zijn om te laden en te lossen toch door kernen rijden. Maar op de wegen die ervoor bestemd zijn moet de doorstroming wel gegarandeerd worden. Dat is momenteel niet het geval, ook al betaalt de vrachtwagensector al kilometerheffing. Misschien moet men ook eens de politieke moed hebben om een kilometerheffing in te voeren voor personenverkeer.
- De meeste vrachtwagens rijden ergens omdat ze daar moeten zijn. Met een sturende kilometerheffing ga je de kosten verhogen voor de transporteurs, zonder dat je het verkeer ermee zal aanpakken want dat zal er toch moeten rijden. Die kosten zullen dan doorgerekend worden aan de opdrachtgevers.
- De kilometerheffing is voor een groot deel een Europese aangelegenheid. De Europese regelgeving stelt duidelijk wat mag en wat niet mag. Het lijkt er niet op dat het mogelijk is voor een vervoerregio om lokaal een sturende kilometerheffing in te voeren.

- Vandaag rijden de vrachtwagens overwegend daar waar ze geacht worden te rijden. Anders had men het routenetwerk al aangepast. Voor de hele discussie over het vrachtroutenetwerk moet men zich baseren op cijfers, niet op de perceptie van de burgers.
- De omrijfactor heeft een economische kost, die doorgerekend zal worden aan de opdrachtgevers.
- Omrijden heeft ook een impact op de bedrijven en de lokale handelaars die beleverd moeten worden.
- De omrijfactor heeft ook een ecologische kost: men wil de omrijfactor tot maximaal 30 à 40% doen oplopen, maar 40% meer kilometers resulteert in heel wat extra uitstoot.
- Veel meer dan bij personenverkeer is er bij vrachtverkeer veel internationaal verkeer. Dat verkeer zoekt ook zijn weg op onze wegen. Met maatregelen zoals ANPR-camera's en dergelijke zul je dit verkeer niet tegenhouden.
- Men zegt vaak dat vrachtwagenchauffeurs de kilometerheffing ontlopen door op het onderliggend wegennet te rijden. Maar de cijfers van Viapass tonen aan dat dit niet klopt. Tot 50% van de totale vervoerskost is de personeelskost. Die kost is veel hoger dan die van de tolheffing, dus een slimme transporteur zal zijn chauffeurs niet op het tragere onderliggende wegennet sturen om de kilometerheffing te ontlopen.
- Tonnagebeperkingen zijn problematisch als ze niet afgestemd zijn over de gemeentegrenzen heen.
- We moeten streven naar wegen die zo zijn ingericht dat wat vrachtwagenchauffeurs dreigen te verliezen door te moeten omrijden gecompenseerd wordt door een goede doorstroming.
- Europa heeft duidelijke richtlijnen over de minimum- en maximumtarieven voor een kilometerheffing. Als vervoerregio kun je hier niet veel aan veranderen. Die Europese tarieven hangen ook af aan de inrichting van de wegen. Je kunt dus niet zomaar doen wat je wil.
- Er zijn veel regels voor vrachtwagenchauffeurs, maar het wordt hen niet gemakkelijk gemaakt om aan alles te kunnen voldoen. Als ze bijvoorbeeld in een file terechtkomen, riskeren ze mogelijks om hun rust- en rijtijden niet te halen en moeten ze soms op slechts een halfuur van hun bestemming aan de kant staan voor acht uur. Zoiets zou niet mogen.
- In het buitenland werkt men vaak met stadsdistributie. Zo moeten vrachtwagens niet in het centrum rijden, want dat is gevaarlijk.
- De pakjesdiensten en de vele bestelwagens die ze rondsturen om alle pakjes te bezorgen vormen een groot probleem.

- Binnen de vork E17 en E34 zijn er heel wat lokale bedrijvenzones. Die zijn allemaal vergund door de lokale overheden om de activiteit uit te voeren die ze vandaag uitvoeren. Die activiteiten genereren allemaal vrachtwagens. Als je hier als overheid een vergunning voor verleent, moet je ook zorgen voor ontsluiting, anders bedrieg je het bedrijf aan wie je de vergunning verleent. Het zijn deze zones die wij willen ontsluiten naar de E17 en de E34.
- Er zijn in Vlaanderen al heel wat proefprojecten geweest met stadsdistributie. We moeten hiermee doorgaan, maar vandaag blijken die meestal niet economisch rendabel te zijn. Er wordt vaak voorbij gegaan aan het economisch model dat erachter zit. Dat lijkt theoretisch interessant, maar in de realiteit is het vaak niet zo.
- De kwaliteit van de wegen van en naar de autosnelwegen moet voldoende hoog zijn.
- Met een sturende kilometerheffing voor vrachtwagens tref je vooral de bedrijven zelf.

CONCLUSIE

De actieprincipes van het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Waasland worden eerder kritisch onthaald door de stakeholders. Sommige principes konden op bijval rekenen, maar over andere principes was er vooral discussie. Bij het thema openbaar vervoer kwam de frustratie over enkele dossiers naar boven die al lang een probleem vormen maar tot op vandaag niet werden aangepakt, zoals een halfuurverbinding op spoorlijn 54 en een functioneel hoppinpunt aan het station van Temse. Bij het thema auto viel de bezorgdheid op over de bestaande en toekomstige laadinfrastructuur. Bij het thema vracht kwam de doorstroming van het vrachtverkeer meermaals aan bod, net zoals de bezorgdheid om de omrijfactor binnen het kader van het nieuwe vrachtroutenetwerk niet te hoog te doen oplopen. Bij het thema fiets viel op dat de richtlijnen van het huidige Fietsvademecum als voldoende ambitieus worden beschouwd, maar dat ze in de praktijk ook wel degelijk uitgevoerd moeten worden. De belangrijkste punten uit de input van de stakeholders zijn hieronder opgelijst:

- Maak fietspaden breed genoeg.
- Geef de fiets voorrang op de auto op fietssnelwegen die autowegen kruisen.
- Het schrappen van overwegen maakt het de fietser moeilijker om op een fietssnelweg te geraken.
- Leg een fietspad aan in Temse tussen de Scheldebrug en de betonbedrijven langs de N16.
- Zorg ervoor dat fietspaden over het hele traject afgescheiden zijn van gemotoriseerd verkeer, en niet slechts op bepaalde stukken.
- Maak dat fietspaden dezelfde voorrangsregels hebben op het hele traject.
- Leg nieuwe fietspaden steeds aan volgens de laatste nieuwe richtlijnen van het Fietsvademecum.
- Hou trage wegen voorbehouden aan voetgangers en zet ze niet in voor fietsverkeer, behalve als ze breed genoeg en halfverhard zijn.
- Zorg voor verlichting op functionele fietspaden.

- Het aanleggen van afgescheiden fietspaden mag de doorstroming van het vrachtverkeer niet verminderen.
- Neem geen ruimte van de voetganger af ten voordele van de fietsers, maar van gemotoriseerd verkeer.
- Een halfuurverbinding op spoorlijn 54 kan er volgens officiële informatie nooit komen, ook al is het broodnodig. De twee grootste hinderpalen zijn de scheepvaart en het enkel spoor.
- Passagiers moeten vlot en gemakkelijk van het ene naar het andere vervoermiddel kunnen overschakelen.
- Zorg voor een halfuurverbinding voor bussen en treinen.
- Stem de verschillende openbaar vervoermiddelen op elkaar af.
- Treinen moeten later op de avond rijden.
- Hou rekening met het goederenvervoer over het spoor als de frequentie van het personenvervoer verhoogt.
- Maak dat het nieuwe ziekenhuis Vitas goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.
- Pas het huidige openbaar vervoer in Sint-Niklaas zelf niet aan. Dat is momenteel top.
- Bussen moeten tot in de kern zelf komen en mogen niet stoppen aan de stadsrand.
- Laat alle bussen in Temse aan het station zelf stoppen.
- Zorg dat de digitale drempel om gebruik te kunnen maken van openbaar vervoer en vervoer op maak zo laag mogelijk is.
- Zorg voor één ticket voor alle openbaar vervoerswijzen, inclusief deelfietsen.
- Deelfietsen mogen er niet komen ten nadele van het aanbod van openbaar vervoer.
- Zorg voor voldoende mogelijkheden voor vervoer op maat waar reguliere buslijnen wegvallen.
- Vergemakkelijk de procedure om vervoer op maat te reserveren.
- Hou sluipverkeer tegen met onder andere ANPR-camera’s en een goed doordachte inrichting die de chauffeur duidelijk maakt dat hij zich niet op een weg voor doorgaand verkeer bevindt.
- Hou sluipverkeer tegen met snelheidsmaatregelen die goed gehandhaafd worden.
- Calamiteitenvervoer moet steeds mogelijk zijn.
- Maak het veiliger voor de zwakke weggebruiker via infrastructurele maatregelen, en voer enkel zones 30 in waar deze maatregelen de situatie niet veiliger kunnen maken.
- Hou bij de visie over laadpalen ook rekening met vrachtwagens en taxi’s.
- Bereid het elektriciteitsnet voor op de komst van de vele bijkomende elektrische wagens en de laadpalen die ervoor nodig zullen zijn.
- Zorg voor een regionale coördinatie bij de visie rond laadpalen.
- Elektrische wagens zorgen wel voor minder uitstoot, maar ze lossen het mobiliteitsprobleem niet op.
- Het vrachtroutenetwerk heeft draagvlak als de doorstroming van het vrachtverkeer gegarandeerd blijft en de omrijfactor niet overdreven groot is.
- Compenseer de omrijfactor van vrachtwagenchauffeurs door middel van een goede doorstroming.
- Zet in op distributiecentra aan de rand van de stad.
- Pak het verkeer door de vele pakjesbezorgers aan.
- Ga door met proefprojecten rond stadsdistributie, maar weet dat die momenteel nog niet rendabel zijn.
- Maak dat bedrijventerreinen goed ontsloten zijn naar de Europese en Vlaamse hoofdwegen.

- Zorg dat de wegen van en naar de autosnelwegen kwalitatief zijn.
- Een sturende kilometerheffing voor vrachtwagens is niet gewenst, en ook niet mogelijk binnen de bestaande Europese regelgeving.