



**MOBILITEITSPACT  
VOOR ANTWERPEN**



In oktober 2017 werden er op korte tijd drie fietsers doodgereden op verschillende kruispunten in het Antwerpse verkeer. Onze stad blijkt niet veilig voor fietsers en voetgangers. De mobiliteit is de voorbije jaren hard veranderd, het aantal fietsers en conflicten in het verkeer namen sterk toe. Net als aan meer respect voor elkaar en voor de verkeersregels is er dringend nood aan een update van de hele verkeersomgeving met meer ruimte voor de voetgangers en fietsers en een efficiënt openbaar vervoer. Enkel zo zullen we komen tot de gewenste verkeersbalans die is afgesproken in het **Toekomstverbond** tussen overheid en de burgerbewegingen. Minder autoverkeer in de stad komt bovendien rechtstreeks de gezondheid en levenskwaliteit van alle stedelingen ten goede.

**Antwerpenize, Bezorgde Ouders, Fietsersbond, prof. Lauwers, Plan A en de Voetgangersbeweging** nemen het initiatief om te zoeken naar een breed gedragen pact dat kan leiden tot een veilige en slimme stadsmobiliteit in Antwerpen. Meer dan vijftig burgers en experts gaven in december 2017 op een Plan A-avond in Het Steen bijkomende input voor deze basistekst.

Dit pact zet krijtlijnen uit voor iedereen die verantwoordelijkheid draagt in het verkeer. Dat zijn alle gebruikers van de publieke ruimte, maar vooral onze overheid, want die bepaalt de condities waarbinnen wij deelnemen aan het verkeer en gebruikmaken van straten, pleinen en vervoersmiddelen.



Voor het mobiliteitsbeleid worden **vijf ambities** vastgelegd voor de komende zeven jaar: dit omvat het laatste jaar van de huidige bestuursploeg in het Stadhuis en de zes jaar van de coalitie die zal worden gevormd op basis van de komende gemeenteraadsverkiezingen in oktober 2018.

Per ambitie formuleren we enkele 'sleutels' of voorwaarden om die ambities waar te maken.

De initiatiefnemers laten ruimte voor statements van de ondertekenaars. Bewegingen, organisaties, vakspecialisten en zeker ook politieke partijen kunnen het pact helpen realiseren op basis van eigen programma- en actiepunten.

## VIJF AMBITIES

### #1 Verkeersveiligheid:

Het verkeer moet veel veiliger worden in Antwerpen, zeker voor fietsers en voetgangers. Verkeersveiligheid krijgt de hoogste prioriteit bij elke ingreep in de verkeersorganisatie.

### #2 Levenskwaliteit:

Antwerpen moet een stad zijn waar het gezond en goed leven is: burgers en beleid werken samen aan ruimte voor mobiliteit die de leefkwaliteit in de stad verbetert.

### #3 Bereikbaarheid:

Antwerpen moet opnieuw een goed bereikbare stad worden. Enkel zo groeit de bedrijvigheid in de stad en de haven.

### #4 Mobiliteit is een dienstverlening:

Mobiliteit moet uitgebouwd worden als een soepele en betrouwbare service voor wie zich wil verplaatsen in de stad.

### #5 Nieuwe balans:

Mobiliteit moet anders in de stad: meer te voet en per fiets, meer openbaar vervoer en minder autoverplaatsingen.





### #1 Verkeersveiligheid:

## HET VERKEER MOET VEEL VEILIGER WORDEN IN ANTWERPEN.

Uiteindelijk willen we komen tot een slachtoffervrij verkeerssysteem. (De Wereldgezondheidsorganisatie noemt dit de 'vision zero'). Binnen zeven jaar moet het jaarlijkse aantal ernstige verkeersslachtoffers (verkeersdoden en zwaargewonden) gehalveerd zijn tegenover 2017.

Omdat er de voorbije jaren geen gunstige evolutie was voor de slachtoffers onder de actieve verkeersdeelnemers moet het aantal slachtoffers onder fietsers en voetgangers binnen de zeven jaar 2/3 lager liggen dan in 2017.

### #2 Levenskwaliteit:

## ANTWERPEN, EEN STAD WAAR HET GOED LEVEN IS.

Minstens drie kwart van de Antwerpenaars moet binnen zeven jaar tevreden zijn over de aanleg van de straten in zijn buurt en er voldoende groen vinden. (Nu is dat iets meer dan de helft.)

In alle districten wordt in samenwerking met bewoners een verkeerscirculatieplann opgesteld. Bij alle projecten waar straten en pleinen heringericht worden is er inbreng van bewoners en gebruikers. Burgerbegrotingen laten toe in alle districten ingrepen te doen in minstens drie straten of pleinen per jaar op voorstel van de bewoners.

### #3 Bereikbaarheid:

## EEN GOED BEREIKBARE EN BEDRIJVIGE STAD.

De filezwaarte wordt elk jaar met minstens 10% verminderd. Het havenverkeer en het doorgaand verkeer worden vlotter en met minder overlast voor de stadsbewoners afgewikkeld. Bedrijven dragen ook financieel bij tot hun bereikbaarheid. Goederenvervoer in de stad wordt op een stadsvriendelijke manier georganiseerd.

### #4 Mobiliteit is een dienstverlening:

## MOBILITEIT WORDT EEN SOEPELE EN BETROUWBARE SERVICE.

Gedeelde mobiliteit (deelfietsen, deelauto's, delen van autoritten) en openbaar vervoer werken daarvoor samen. Binnen zeven jaar geraakt wie geen auto bezit dankzij deelmobiliteit (deelfietsen, deelauto's, gedeelde ritten en klassiek openbaar vervoer) gelijk waar in de stad vlotter dan wie dat met zijn eigen auto wil doen.

### #5 Nieuwe balans:

## MEER TE VOET, PER FIETS EN OPENBAAR VERVOER, MINDER MET DE AUTO.

In de binnenstad en in de woonstraten gebeurt binnen zeven jaar nog maximum een kwart van de verplaatsingen met de auto. In de ganse stad (met uitzondering van het doorgaand verkeer op de Ring) is dat nog maximum één derde, in de agglomeratie (stad + randgemeenten) maximum de helft (nu is dat 70%).



“Een stad op kindermaat  
is een veilige stad.”

Katrien Van den Bleeken (Bezorgde Ouders)



## #1 Verkeersveiligheid:

# HET VERKEER MOET VEEL VEILIGER WORDEN IN ANTWERPEN.

**SLEUTEL 1.** De verkeersveiligheid en de kwetsbare verkeersdeelnemers vormen de belangrijkste focus bij mobiliteitsbeslissingen. De autodruk in woonstraten en hoofdstraten in de stad en de districten wordt verminderd. Vervoersvormen die minder gevaar veroorzaken voor andere verkeersdeelnemers worden bevorderd, autoverkeer wordt ontmoedigd. Verkeersveiligheid krijgt overal voorrang op autodoorstroming. Wachttijden voor fietsers en voetgangers aan verkeerslichten worden beperkt, zo nodig door ze twee keer groen te geven t.o.v. één keer voor de auto's.

**SLEUTEL 2.** Verkeerssituaties worden eenduidiger en intuïtiever: begrijpbaarheid door kinderen is de maatstaf. Kruispunten en straten worden goed 'leesbaar' ingericht: ook voor kinderen, ouderen, nieuwkomers moeten ze begrijpbaar zijn. Samen met scholen, buurten en instellingen worden de moeilijke punten aangepakt. Liever minder maar duidelijke verkeerssignalisatie. Dit kan door lichtenregelingen conflictvrij te maken ('groen licht = veilig oversteken'), door voorrang op een éénduidige manier aan te geven.

**SLEUTEL 3.** Zwaar vrachtverkeer wordt gescheiden van fietsroutes en voetgangersroutes, minstens op de momenten dat er veel fietsers zijn. Enkel in straten waar een vrijliggend fietspad is zal doorgaand vrachtverkeer toegelaten zijn. Door venstertijden voor vrachtwagens die ingesteld worden in

woonzones en/of overeengekomen zijn met de bouwsector, winkeliersverenigingen, scholen, logistieke bedrijven e.d., worden conflicten vermeden op de drukste plaatsen en momenten voor fietsers en voetgangers.

**SLEUTEL 4:** De 'zwarte punten' worden systematisch weggewerkt: veiligheid primeert er op doorstroming van auto's. Per jaar worden er minstens 10 punten aangepakt. Bij herinrichting wordt verkeersveiligheid als eerste prioriteit gesteld. Indien het betreffende zwart punt een lichtengeregeld kruispunt is, wordt dit conflictvrij geregeld.

**SLEUTEL 5.** Zone 30 is de regel binnen de bebouwde kom. De straten worden ingericht naar die snelheidslimiet, die gehandhaafd wordt door de politie. Uitzonderlijk kan op een aantal belangrijke assen in de bebouwde kom 50km/u toegelaten blijven. Op die assen zal steeds een volwaardig fietspad aanwezig zijn. Oversteken moeten in 50 km/u straten 'beschermd' zijn, minstens met een zebrapad en waar nodig met conflictvrije verkeerslichten.

**SLEUTEL 6.** De politie verhoogt de inspanningen tegen overtredingen die levensbedreigend zijn in het verkeer (de 'killers'). Dit moet ertoe leiden dat het aantal slachtoffers ten gevolge van overdreven snelheid, alcohol- en drugsgebruik ook met minstens de helft verminderd wordt op zeven jaar.

**SLEUTEL 7.** Verkeerseducatie en campagnes gericht op veilig verkeersgedrag en respect voor andere verkeersdeelnemers. Scholen (zowel in het basis- als secundair onderwijs) besteden aandacht aan de verkeerseducatie, zij krijgen daarbij ondersteuning vanuit de Stad. Campagnes van de verkeerspolitie vermijden verkeersdeelnemers tegen mekaar op te zetten. Daarom zijn ze gericht op gevaarlijke of hinderlijke vormen van gedrag en niet op één verkeerscategorie.

**SLEUTEL 8.** In elk district komen er commissies voor verkeersveiligheid. Stadsbreed wordt elk jaar een staten-generaal voor de verkeersveiligheid georganiseerd. Naast politici nemen ook burgers en experts aan deze commissies deel. Middenveldorganisaties en mobiliteitsbewegingen spelen er een actieve rol. De verkeerspolitie en de dienst Mobiliteit van de Stad leveren er de nodige gegevens en kunnen er gevraagd worden om voorstellen doen.





## #2 Levenskwaliteit:

# ANTWERPEN, EEN STAD WAAR HET GOED LEVEN IS

**SLEUTEL 1.** Mobiliteit respecteert de drempels voor gezonde levenskwaliteit in de stad.

Zo snel mogelijk wordt het verkeer zo gereorganiseerd dat in alle straten in de stad de luchtkwaliteitsnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie (fijnstof, NOx) gehaald worden. De Europese luchtkwaliteitsnormen worden in ieder geval ten laatste binnen vijf jaar gehaald.

**SLEUTEL 2.** Stadsontwikkeling richt zich op plekken die goed gelegen zijn voor verplaatsingen te voet, per fiets en met het openbaar vervoer. De omgeving van de overkapte ring is een plaats bij uitstek voor nieuwbouwprojecten, mits er goede fietsinfrastructuur en hoogwaardig openbaar vervoer wordt voorzien. Verdichting in de kernen van de districten, de 19de- en 20ste-eeuwse wijken.

**SLEUTEL 3.** Er wordt meer ruimte vrijgemaakt voor rustplekken, speel- en sportplekken en groen in het openbaar domein. Bij elke herinrichting wordt ruimte teruggewonnen op rijdend autoverkeer en/of parkeerplekken. Tijdelijk gebruik voor beter leven (speel- en leefstraten, autovrije schoolstraten, braderijen, stoeten, sportevents, muziek...) gaat voor op het autoverkeer.

**SLEUTEL 4.** Burgers spelen een hoofdrol bij de selectie van welke straten en pleinen heraangelegd zullen worden en hoe dit zal gebeuren. Burgers kunnen via een stedelijke

burgerbegroting meebeslissen hoe een deel van het mobiliteitsbudget besteed wordt. Burgers kunnen zelf ook projecten indienen om de mobiliteit en de verkeersveiligheid te verhogen. Burgers worden actief ondersteund bij de realisatie van de door hen voorgestelde projecten. Schoolomgevingen worden aangepakt in samenspraak met de schoolgemeenschappen.

**SLEUTEL 5.** Ruimte voor experiment.

Bewoners worden ondersteund om lokaal te experimenteren in straten en op pleinen met tijdelijke inrichtingen om te ervaren en onderzoeken hoe een andere mobiliteitssituatie kan werken (experimentele fietsstraten, toekomststraten, tuinstraten, ...).

**SLEUTEL 6.** Elk jaar is er een mobiliteitsoverleg tussen de stad en de districten. Dit overleg dient om de stedelijke bevoegdheid over mobiliteit en de districtsbevoegdheden over het openbaar domein beter op elkaar af te stemmen.

**SLEUTEL 7.** Grote infrastructuurprojecten zoals de sluiting en aanpassing van de ring worden opgevat als stadsprojecten. Bewoners en burgerbewegingen worden actief betrokken bij de ontwerpen. Het initiatief 'Over de Ring' krijgt vervolg en ook voor andere werken wordt samenwerking met de burgers de standaard.



“ We geven de ruimte  
weg aan vormen van  
mobiliteit die ons de  
das omdoen.”

Tom Dhollander (Voetgangersbeweging)

### #3 Bereikbaarheid:

## EEN GOED BEREIKBARE EN BEDRIJVIGE STAD.

**SLEUTEL 1.** Logistiek en goederenvervoer in de stad moeten veel slimmer. Zware vrachtwagens horen niet in stadsstraten, binnen zeven jaar komen ze er helemaal niet meer. Overslagpunten aan de stadsrand en in de regio moeten het vervoer in de stad en in de regio veel efficiënter en milieuvriendelijker maken. E-commerce-leveringen gebeuren enkel nog stadsvriendelijk. Er moeten meer diensten komen om dit slimme vervoer te organiseren en via apps toegankelijk te maken. Stads- en de Havenbestuur stimuleren innovaties.

**SLEUTEL 2.** De bereikbaarheid van Antwerpen vergt investeringen in grote infrastructuurprojecten: de Oosterweelverbinding (light-versie zoals bepaald in het Toekomstverbond), het noordelijk Haventracé maar ook de tweede spoorontsluiting van de haven, nieuwe tramlijnen en een fietsbrug over de Schelde. Het stadsbestuur, de Vlaamse overheid en de vervoermaatschappijen moeten samenwerken met burgerbewegingen voor de versnelde realisatie ervan. Deze projecten gebeuren met respect voor de levenskwaliteit van de omwonenden en zullen de gezondheid en leefbaarheid verbeteren.

**SLEUTEL 3.** Een gewestelijk expresnet van treinen, een aanvullend tramnet en snelbusdiensten en fietssnelwegen worden uitgebouwd tot een volwaardig alternatief voor het autoverkeer. Binnen de agglomeratie zijn openbaar vervoer en fietsen tijdens de spits snellere en betrouwbare alternatieven

voor het autoverkeer. Binnen zeven jaar zijn de ontbrekende schakels in het stadsregionaal tram- en busnet opgelost. Een netwerk van fietssnelwegen is tegen dan volledig uitgebouwd.

**SLEUTEL 4.** Een slimme kilometerheffing is binnen zeven jaar operationeel in de Antwerpse regio. Deze kilometerheffing zal zowel gelden voor goederen- als personenautoverkeer. Ze moet zowel zorgen voor een bewuster dus beperkter gebruik van de auto als voor de financiering van de mobiliteitsinfrastructuur.

**SLEUTEL 5.** Bedrijven dragen ook financieel bij tot hun bereikbaarheid. Er wordt een urbanisatietaks ingevoerd op parkeerplaatsen op terrein of in gebouwen van bedrijven. Dit gebeurt door een verschuiving in de gemeentelijke belasting van bedrijven (taks op drijfkracht, urbanisatietaks), zodat de bedrijfswereld globaal niet extra belast wordt.

**SLEUTEL 6.** Er wordt een samenwerkingsverband tussen het stadsbestuur, de Vlaamse instellingen voor mobiliteit en openbare werken, de provincie en het bedrijfsleven opgezet om spitsmijden te bevorderen. Bestaande initiatieven worden gebundeld, zowel organisatorisch als qua financiële middelen.



“ De modal shift is  
essentieel, er komen  
de volgende jaren  
meer dan 50.000  
bewoners bij.”

Renaat Van Hoof (Fietzersbond)



#### #4 Mobiliteit is een dienstverlening:

## MOBILITEIT WORDT EEN SOEPELE EN BETROUWBARE SERVICE.

**SLEUTEL 1.** Eén overzichtelijk informatiesysteem en een soepel betaalsysteem voor mobiliteit in Antwerpen. De Stad zorgt voor een platform dat informatie van alle mobiliteitsdiensten in de stad weergeeft en dat er een soepel en ééngemaakt betaalsysteem bestaat. Het platform sluit geen mobiliteitsdienst uit en integreert dus ook informatie rond Parkeer & Reis (Park&Ride), Parkeer & Fiets (Park&Bike), fietsverkeer, openbaar en gemeenschappelijk vervoer.

**SLEUTEL 2.** Het systeem van deelfietsen en van deelauto's wordt uitgebreid in heel de stad. Elke Antwerpenaar heeft op maximum 400m van zijn woning deelfietsen en op 600m deelauto's ter beschikking. Elke Antwerpenaar moet wanneer hij er nood aan heeft een beroep kunnen doen op een deelfiets of een deelauto.

**SLEUTEL 3.** Het stadsbestuur regisseert marktinitiatieven om tot een slimmere mobiliteit te komen. Zeker innovatieve bedrijven worden ondersteund. Het 'Slim naar Antwerpen'-initiatief wordt uitgebreid. Het richt zich niet uitsluitend op pendelaars en bezoekers van de stad maar ook op bewoners en wordt dus ook 'Slim in Antwerpen'.

**SLEUTEL 4.** In elke wijk en bij de 'poorten' van de stadsagglomeratie zijn er mobiliteitsknooppunten waar vlot kan overstapt worden. Stations, belangrijke tram- en bushaltes en randparkings worden uitgebouwd tot overstappunten waar ook deelfietsen, deelauto's en andere vormen van gemeenschappelijk vervoer beschikbaar zijn.

**SLEUTEL 5.** Gratis bestaat niet, ook niet voor parkeren. Bewonersparkeren op straat wordt duurder maar zekerder voor wie een vergunning heeft. Gratis parkeren leidt alleen tot overdruk en lange parkeerzoektijden. Wijk per wijk worden betaalde bewonersvergunningen ingevoerd, waarbij er wel voor gezorgd wordt dat er voor wie daarvoor betaalt een redelijke kans bestaat om een parkeerplaats te vinden in de eigen woonbuurt. Andere mobiliteitservices (deelauto's, deelfietsen, openbaar vervoer) vormen kwaliteitsvolle alternatieven voor gezinnen die hun tweede of eerste wagen wegdoen.

**SLEUTEL 6.** De Stad zorgt ervoor dat het platform duurzame mobiliteitsdiensten prioriteit geeft. Dit kan onder andere door parkeerplaatsen te vervangen door fietsparkings, maar ook door een financieel voordeel te koppelen aan verplaatsingen die met de fiets of het openbaar vervoer gemaakt worden.





“ Er is nood aan een persoonlijk mobiliteitspakket afgestemd op je noden, dat de concurrentie kan aangaan met de wagen.”

Nils Wuytens (Antwerp Management School)



## #5 Nieuwe balans:

# MEER TE VOET, PER FIETS EN MET HET OPENBAAR VERVOER, MINDER MET DE AUTO

**SLEUTEL 1.** De verkeersruimte wordt herverdeeld: meer ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer en minder voor de auto. Er komen meer stallingsmogelijkheden voor fietsen dan parkeerplaatsen in de woonstraten. In hoofdstraten krijgt ruimte voor fietspaden voorrang op ruimte voor parkeren. Parkeerplaatsen in de kernen worden vervangen door randparkeerplaatsen in verhouding tot de gewenste modal shift.

**SLEUTEL 2.** Vlotte bereikbaarheid van stadkern, kernen van districten en buurten wordt georganiseerd volgens het STOP-principe: stappers, trappers, openbaar vervoer en privé-autoverkeer. In die volgorde. Buurtvoorzieningen worden goed bereikbaar gemaakt voor voetgangers, ook voor kinderen en wie slechter te been is. De ontbrekende schakels in hoogwaardige fiets- en tramverbindingen tussen de districten worden binnen de zeven jaar aangelegd. Op de tram- en fietsassen krijgen groene golven voor openbaar vervoer en fietsers voorrang op doorstroming voor het autoverkeer.

**SLEUTEL 3.** Buurten krijgen ondersteuning bij de opmaak van een bereikbaarheidsplan, wijken bij de opmaak van een fietsrouteplan. In samenspraak met scholen, rusthuizen en verenigingen worden plannen opgemaakt om de bereikbaarheidseisen in de omgeving van deze voorzieningen in kaart te brengen en worden de nodige ingrepen gedaan op

basis van deze plannen. Hoe befietsbaarheid van de wijken kan verbeteren, wordt in de wijken zelf uitgewerkt. Hoofdstraten krijgen ofwel een fietspad ofwel een snelheidsbeperking tot 30 km/u. Lokale fietsroutes kunnen uitgebouwd worden als fietsstraat, zone 30, woonerf, winkelstraat in overleg tussen stadsbestuur, districtsbestuur, fietsers en bewoners.

**SLEUTEL 4.** Waar zich problemen voordoen worden wijkcirculatieplannen opgemaakt om sluipverkeer en overdruk van zoekparkeren in woonstraten tegen te gaan. In overleg tussen bewoners, districtsbestuur en stadsbestuur worden buurtcirculatieplannen opgemaakt. Objectieve meet- en telgegevens en klachten van bewoners vormen de basis om vast te stellen waar en hoe het sluipverkeer moet worden aangepakt.

**SLEUTEL 5.** Bij nieuwe ontwikkelingen wordt erover gewaakt dat zij geen verkeersdruk veroorzaken die de leefkwaliteit in de omgeving bedreigt. Er wordt een vork ingevoerd van minimum- en maximumaantal te voorziene parkeerplaatsen bij bouwprojecten. Er worden stimulansen (ook financiële) voorzien om nieuwe bewoners of bezoekers aan te zetten te kiezen voor alternatieven voor autobezit.



“ Het gaat niet langer over hoeveel auto's we door een straat krijgen, maar over hoeveel mensen.”

Mikael Colville-Andersen,  
Copenhageneze

## TOELICHTING - WAAROM

Recent werden er in een periode van minder dan drie weken drie fietsers doodgereden in het Antwerpse verkeer. Voor velen was dit een wake-upcall: de verkeersonveiligheid is zeker voor de niet-beschermden verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) veel te hoog. Het besef groeide dat de stadsmobiliteit de voorbije jaren sterk veranderd is (ongeveer 4% groei van het fietsverkeer in 2016, dus op één jaar tijd) en dat de verkeersomgeving daar niet aan aangepast is.

Er is niet alleen een probleem van conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en actieve vormen van verplaatsing, ook op de fietspaden zelf en in voetgangersgebieden nemen de conflicten tussen fietsers onderling en tussen fietsers en voetgangers toe. We moeten leren leven met de nieuwe verkeerssituatie: er is nood aan meer respect voor de verkeersregels (voor alle verkeersdeelnemers) en vooral aan meer respect voor mekaar.

Maar er is zeker ook een aanpassing nodig van de verkeersomgeving. Om maar dit te noemen: meer ruimte voor fietsers en voetgangers. En een verkeersregeling die meer is afgestemd op deze verkeersdeelnemers: veiligere infrastructuur, groene golven voor fietsers, rechtsaf vrij voor fietsers aan verkeerslichten en gewoon ook meer en langer groen voor fietsers en voetgangers.

Mobiliteitsbeleid en verkeersveiligheidsbeleid zijn dus nauw met mekaar verweven. Rond die mobiliteit mangelt het al langer en op meerdere fronten: de autobereikbaarheid via de Ring en snelwegen wordt meer en meer een gigantisch probleem, er zijn veel klachten over de kwaliteit van het openbaar vervoer en vooral op vlak van gezondheid heeft het verkeer een negatieve impact (zie bv. het CurieuzeNeuzen-project van Ringland). Hoewel er momenteel veel 'beweegt' rond de omgeving van de Ring (ontwerpwedstrijd Over de Ring, Ringland), geldt dat niet voor de stadsmobiliteit zelf. Er is nood aan een beleid voor een stadsvriendelijke mobiliteitsverandering.

Prof. Dirk Lauwers – Antwerpenaar en mobiliteitsexpert - nam het initiatief om te zoeken naar een breed gedragen verkeersveiligheids- en mobiliteitspact dat de basis legt voor meer verkeersveiligheid en een betere mobiliteit in de stad.



## **Bijlage 02:**

# **AMBITIE VAN HET PACT**

Dit pact wil de krijtlijnen uitzetten voor al wie verantwoordelijkheid draagt ten aanzien van de mobiliteit en de verkeersveiligheid: verkeersdeelnemers maar vooral het beleid. Want dit beleid bepaalt de condities waarbinnen wij allen kunnen deelnemen aan het verkeer en gebruik kunnen maken van straten en pleinen.

Het pact heeft maar zin als het gedragen wordt door burgers en beleidsverantwoordelijken. Daarom werd het in eerste instantie opgemaakt door burgers, burgerbewegingen, mobiliteitsbewegingen en middenveldorganisatie. In een volgende stap wordt het voorgelegd aan de politieke partijen. Om zo uiteindelijk te komen tot een zo breed mogelijk gedragen pact.

# ONDERTEKENAARS MOBILITEITSPACT VOOR ANTWERPEN

## organisaties en bewegingen



ademloos.be

Ademloos



ANTWERPENIZE.BE

Antwerpenize



beweging.net

Beweging.net



Bezorgde Ouders



Chirojeugd Vlaanderen



De Roma



De Studio



Fietsersbond



FOS Open Scouting



Netwerk Duurzame Mobiliteit



Plan A

Plan A



Ringland



straten.generaal.be

Straten Generaal



VOETGANGERSBEWEGING

Voetgangersbeweging



Trein Tram Bus

Wil je als organisatie dit Mobiliteitspact voor Antwerpen mee ondertekenen en ondersteunen stuur dan een emailbericht naar: [dirk.lauwers@uantwerpen.be](mailto:dirk.lauwers@uantwerpen.be)

# ONDERTEKENAARS MOBILITEITSPACT VOOR ANTWERPEN

## Vakspecialisten mobiliteit en verkeersveiligheid

**Jens Aerts**, stedenbouwkundige • prof. dr. Em. **Georges Allaert**, mobiliteitsexpert-ruimtelijk planner • **Andre Arnauw**, adviseur prov Antw op rust • dr. **Wouter Arrazola de Oñate**, Arts-onderzoeker • **Jan Baelus**, ontwerper openbaar domein • prof dr. **Marc Bourgeois**, expert fiscaliteit mob., Liège Universit  • prof. dr. ir. **Kobe Boussauw**, mobiliteitsexpert VUB • prof. dr. **Mario Cools**, mobiliteitsexpert, Liège Universit  • prof. dr. **Tom Coppens**, ruimtelijk planner UAntwerpen • prof. dr. ir. **Hans De Backer**, verkeersveiligheidsexpert UGent • **Frank De Bruyne**, mobiliteitsexpert • **Johan De Mol**, verkeersveiligheidsexpert I-Know UGent • prof. dr. **Benedicte Deforche**, expert mobiliteit-gezondheid UGent • **Walter Dillen**, verkeersveiligheidsexpert • prof. dr. **Michel Hubert**, mobiliteitsexpert ULB • **Stuyven Koen**, mobiliteitsexpert - sted. ontwerper • ereprofessor ir. **Jan Korsmit**, verkeerskundige, voorm. adj dir. NHTV • prof.dr. **André Loeckx**, stadsplanner • prof dr. **Cathy Macharis**, mobiliteitsexpert VUB, dir. MOBI • prof. **Willy Miermans**, mobiliteitsexpert UHasselt • **Piet Minten**, verkeerskundige-stedenbouwkundige • **An Rekkers**, ruimtelijk planner VRP • prof. dr. **Michiel Rijckewaert**, stedenbouwkundige VUB • **Lieve Snoeckx**, verkeerskundige Voetgangersbeweging • prof.dr.ir. **Chris Tamp re**, verkeerskundige KULEuven • **Hans Tindemans**, mobiliteitsexpert planoloog VRP • prof dr. **Nico Van de Weghe**, mobiliteitsexpert IDM UGent • prof.em. **Jef Van den Broeck**, ruimtelijk planner • **Hans Van Hoof**, mobiliteitsexpert • **Frans Van Looveren**, adviseur Parlement op rust • **Fred Van Remmoortel**, openbaar vervoerexpert • **Pol Van Steenvoort**, communicatie expert Ringland • **Koen Vande Sompele**, mobiliteitsexpert • **Luk Vanmaele**, mobiliteitsexpert • prof. dr. **Pieter Vansteenwegen**, KU Leuven Mobility Research Center • **Peter Vermeulen**, ruimtelijk planner Ringland • **Jan Vilain**, stedenbouwkundige / expert publieke ruimte, Infopunt Publieke Ruimte • **Herman Welter**, mobiliteitsexpert • prof. dr. **Frank Witlox**, mob. expert voorzitter IDM UGent

Wil je als vakspecialist mobiliteit of expert stedelijke inrichting dit mobiliteitspact voor Antwerpen mee ondertekenen en/of je kennis op een andere manier mee ten dienste stellen aan dit project, stuur dan een emailbericht naar:  
[dirk.lauwers@uantwerpen.be](mailto:dirk.lauwers@uantwerpen.be)



# TIJDELIJKE VERENIGING MOBILITEITSPACT VOOR ANTWERPEN

prof.ir. **Dirk Lauwers**, mobiliteitsexpert UAntwerpen en UGent

**Tom DHollander**, mobiliteitsexpert Voetgangersbeweging

**Lieven Jacobs**, fietsactivist, Antwerpenize.be

**Stef Leroy**, mobiliteitsexpert Fietsersbond

**Katrien Van Den Bleeken**, Bezorgde Ouders

**Renaat Van Hoof**, mobiliteitsexpert Fietsersbond

**Wietse Vermeulen**, Plan A

**Stijn Wens**, fietsactivist, Antwerpenize.be

**Nils Wuytens**, mobiliteitsexpert Antwerp Management School

**Koen Wynants**, Commons Lab Antwerpen vzw

Wij willen een breed gedragen mobiliteitspact voor onze stad.  
Het is belangrijk dat zoveel mogelijk mensen die houden van Antwerpen ook mee dit pact willen ondertekenen.

**TEKEN HIER!**

Hartelijk dank!