

Memorandum 2023

Heroes for Zero



De Brusselse regering wil nul doden en zwaargewonden in het verkeer in 2030. Maar ondanks enkele positieve tendensen zien we geen daling van het aantal slachtoffers. Aan het huidige tempo zullen we dit doel niet halen. De komende zes jaar is de “legislatuur van de laatste kans” en moeten de inspanningen versnellen.

Onze sleutelprincipes

Vision Zero: Nul doden en zwaargewonden is het enige moreel aanvaardbare doel binnen onze samenleving.

Hiërarchie van verantwoordelijkheden:

Verkeersveiligheid is een zaak van iedereen, maar “sterkere” bestuurders zoals auto- en vrachtwagenchauffeurs hebben een zorgplicht tegenover de “zwakkere”, zoals fietsers en voetgangers.

Onze 10 prioriteiten

- 1. Snelheidsovertredingen voorkomen en zone 30 versterken.** Betere controles, effectievere straffen, en verkeersveiligheid als prioriteit voor politie en justitie.
- 2. Heraanleg infrastructuur.** Meer vrijliggende fietspaden, de “heiligerverklaring” van voetpaden en oversteekplaatsen, en woonstraten met meer verkeersfilters.
- 3. Druk van gemotoriseerd verkeer verminderen.** Minder sluipverkeer, meer fietsbrigades en gemeentelijke mobiliteitscommissies, beter openbaar vervoer, snellere uitvoering van circulatieplannen, tol- of kilometerheffing, einde van de bedrijfswagen.
- 4. Verkeersagressie aanpakken, online en op het terrein.** Betere monitoring, opleiding van agenten, een online klachtensysteem en hulplijn voor slachtoffers, bewustmakingscampagnes, rijbewijs met punten.
- 5. Zwaar verkeer en de dode hoek.** Verplicht gebruik van dode-hoek-technologieën en het aanmaken van een veiligheidslabel, toegang voor grote leveringsvoertuigen en SUV's in de stad beperken, openbaar vervoer veiliger maken.
- 6. Rekening houden met het subjectieve onveiligheidsgevoel van actieve weggebruikers.** Monitoring en geografische visualisatie van het onveiligheidsgevoel, meer “Low Danger Zones”, het verkeersveiligheidsgevoel opnemen bij beslissingen over zwarte punten en in het Gewestelijke Actieplan voor Verkeersveiligheid.
- 7. Hiërarchie van verantwoordelijkheden in bewustmakingscampagnes.** Focus op meest voorkomende en gevaarlijke overtredingen van automobilisten, voorkomen van ‘victim blaming’.
- 8. Een publiek toegankelijke gegevensbank over ernstige en dodelijke aanrijdingen.** Sneller verzamelen van gegevens door systematische samenwerking tussen de politiezones, het Gewest en de gemeenten, en transparanter delen volgens de matrix “slachtoffers/tegenpartij”.
- 9. Rekening houden met sociale rechtvaardigheid en gender.** Voorrang voor zwarte punten in armere wijken, een ondersteuningsloket voor families van verkeersslachtoffers, een mobiliteitsbeleid gekoppeld aan het woon- en handelsbeleid dat preciaire bewoners/winkeliers niet benadeelt in verbeterde openbare ruimten, extra inspanningen om autodelen en actieve mobiliteit bekend te maken bij specifieke groepen, een vrouwvriendelijker mobiliteitsbeleid, en opleidingen, veiligheidsuitrusting en arbeidscontracten voor koeriers.
- 10. Meer investering in openbaar vervoer.** Gewestelijke investeringen toespitsen op oplossingen met grootste impact op de modal shift, extra aanwervingen bij MIVB en Brussel Mobiliteit; betere integratie van MIVB, NMBS, De Lijn en TEC, en treingebruik binnen Brussel optimaliseren.



Mémorandum 2023

Heroes for Zero



Le gouvernement bruxellois souhaite réduire à zéro le nombre de morts et de blessés graves dans la circulation d'ici 2030. Mais malgré certaines tendances positives, nous ne constatons pas de diminution du nombre de victimes. Au rythme actuel, nous n'atteindrons pas cet objectif. Les six prochaines années constituent la législature de la dernière chance, et les efforts doivent s'accélérer.

Nos principes clés

Vision Zéro : zéro mort et zéro blessé grave est le seul objectif moralement acceptable dans notre société.

Hiérarchie des responsabilités : la sécurité routière est l'affaire de tous, mais les conducteurs les plus "forts", comme les chauffeurs de camion, ont un devoir de diligence envers les plus "faibles", comme les cyclistes.

La ville aux enfants : L'autonomie des enfants dépend en grande partie de leur capacité à se déplacer seuls dans leur quartier sans que ce soit perçu comme dangereux par les parents. La domination de la voiture l'en empêche.

Justice sociale et intersectionnalité : Nos solutions prennent en compte les multiples formes de dominations et d'inégalités.

Nos 10 priorités

- 1. Prévenir les excès de vitesse et renforcer les zones 30.** De meilleurs contrôles, des sanctions plus efficaces et la sécurité routière comme priorité de la police et de la justice.
- 2. Aménager les infrastructures.** Davantage de pistes cyclables séparées, la "sanctification" des voies piétonnes et des passages pour piétons, et des rues résidentielles avec davantage de filtres de circulation.
- 3. Réduire la pression du trafic motorisé.** Réduire le trafic de transit, plus de brigades cyclistes et de commissions communales de la mobilité, de meilleurs transports publics, une mise en œuvre plus rapide des plans de circulation, des péages ou des taxes kilométriques, la fin de la voiture de société.
- 4. Lutter contre les agressions routières, en ligne et sur le terrain.** Meilleur contrôle, formation des agents, système de plainte en ligne et ligne d'assistance pour les victimes, système de monitoring, campagnes de sensibilisation, introduction du permis de conduire à points.
- 5. Véhicules lourds en ville.** Utilisation obligatoire des technologies de l'angle mort et création d'un label de sécurité, restriction de l'accès des gros véhicules de livraison et des SUV dans les villes, rendre les transports publics plus sûrs.
- 6. Tenir compte de l'insécurité subjective des usagers actifs.** Suivi et visualisation géographique du sentiment d'insécurité, davantage de "Low Danger Zones", prise en compte du sentiment d'insécurité subjective dans les décisions relatives aux points

noirs et dans le plan d'action régional pour la sécurité routière.

- 7. Hiérarchie des responsabilités dans les campagnes de sensibilisation.** Se concentrer sur les infractions les plus courantes et les plus dangereuses commises par les automobilistes, éviter de blâmer les victimes.
- 8. Une base de données accessible au public sur les collisions graves et mortelles.** Collecte plus rapide des données grâce à une coopération systématique entre les zones de police, la région et les municipalités, et partage plus transparent et présentation des données selon la matrice "victime/contrepartie".
- 9. Tenir compte de la justice sociale et du genre.** Priorité aux points noirs dans les quartiers défavorisés, bureau d'aide aux familles des victimes de la route, accoupler les politiques de mobilité à des politiques de logement et de commerce qui ne pénalisent pas les résidents/commerçants précaires dans des espaces publics améliorés, efforts supplémentaires pour faire connaître le covoiturage et la mobilité active à des groupes marginalisés, politique de mobilité plus favorable aux femmes, améliorer les conditions de travail pour les coursiers.
- 10. Davantage d'investissements dans les transports publics.** Concentrer les investissements régionaux sur les solutions ayant le plus d'impact sur le transfert modal, recrutement supplémentaire à la STIB et à Bruxelles Mobilité ; meilleure intégration de la STIB, de la SNCB, de De Lijn et de TEC, et optimisation de l'utilisation des trains à Bruxelles.



Memorandum 2023

Heroes for Zero



The Brussels government wants zero deaths and serious injuries on our streets by 2030. But despite some positive trends, we do not see a decrease in the number of casualties. At the current rate, we will not achieve this goal. The next six years will be the “last chance legislature”, and efforts must accelerate.

Our key principles

Vision Zero: Zero deaths and serious injuries is the only morally acceptable goal within our society.

Hierarchy of responsibilities: road safety is everyone’s concern, but drivers of heavier vehicles like cars and trucks have a duty of care towards the “more vulnerable” ones like cyclists and pedestrians.

The city belongs to the children: Children’s autonomy largely depends on their ability to safely move about their neighbourhood by themselves. The domination of the car on our streets prevents this.

Social justice and inter-sectionality: Our solutions take into account the multiple forms of domination and social inequalities.

Our 10 priorities

- 1. Preventing speeding and strengthening zone 30.** Better controls, more effective punishment, and road safety to be a greater priority for police and the justice system.
- 2. Rebuilding infrastructure.** More separate cycle paths, the “sanctification” of sidewalks and crossings, and more traffic filters on residential streets.
- 3. Reducing pressure from motorised traffic.** Fewer cut-through traffic, more police bicycle brigades and municipal mobility committees, better public transport, faster implementation of circulation plans, tolls or mileage charges, end of the company car.
- 4. Tackling traffic aggression, online and on the ground.** Monitoring acts of road rage, training of officers, creating an online complaint system and helpline for victims, awareness campaigns, implementing the penalty point system for driving licences.
- 5. Heavy vehicles in the city.** Mandatory use of blind-spot reduction technologies and safety labels, restrict terms of access for large vehicles and SUVs in cities, make public transport safer.
- 6. Taking into account active road users’ subjective feeling of insecurity.** Monitoring and geographical visualisation of the feeling of feeling unsafe, creating more “Low Danger Zones”, making subjective insecurity a factor of decision-making when dealing with black spots and in the Regional Road Safety Action Plan.
- 7. Hierarchy of responsibilities in awareness campaigns.** Focus on the most common and dangerous offences committed by car drivers, avoid “victim blaming”.
- 8. A publicly accessible database on serious and fatal collisions.** Improved data collection through systematic cooperation between police zones, the Region and municipalities, more transparent sharing, presenting of data according to the “victim/counter party” matrix.
- 9. Taking social justice and gender into account.** Priority to address black spots in poorer neighbourhoods, a support desk for families of traffic victims, combining mobility policies with housing and commercial policies that do not penalise precarious residents/traders in improved public spaces, additional efforts to make car-sharing and active mobility known to marginalised groups, a more women-friendly mobility policy, and improving working conditions for couriers.
- 10. More investment in public transport.** Focus regional investments on solutions with the biggest impact on a modal shift; additional recruitment at STIB and Bruxelles Mobilité; better integration of STIB, SNCB, De Lijn and TEC; and optimised train use within Brussels.