

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie van de heer Marc Loewenstein, de heer Willem Draps, de heer Ridouane Chahid, mevrouw Julie de Groote, mevrouw Els Ampe, de heer Jef Van Damme en de heer Paul Delva betreffende de inning van de opbrengst van de boetes voor stedenbouwkundige overtredingen (nr. A-121/1 – 2014/2015).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Territoriale Ontwikkeling.

DEBAT OVER HET ONVEILIGHEIDSGEVOEL BIJ VROUWEN BIJ VERPLAATSINGEN IN DE STAD

De voorzitter.- Het Uitgebreid Bureau heeft op mijn voorstel en gelet op de interesse van heel wat leden beslist om over het thema een debat in plenaire vergadering te organiseren.

Overeenkomstig de beslissing van het Bureau, wordt de spreektijd beperkt tot tien minuten per fractie. Na het antwoord van de regering zal elke fractie drie minuten spreektijd krijgen voor de replieken.

Vervolgens zullen wij de ontwerpen van ordonnantie bespreken.

Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Mijnheer de voorzitter, mijn interpellatieverzoek was gericht aan de minister-president omdat het onderwerp niet alleen mobiliteit of gelijke kansen, maar ook veiligheid betreft.

Kunt u mij verzekeren dat het antwoord van de aanwezige ministers het antwoord is van de hele regering, inclusief de minister-president? Hij is immers bevoegd voor veiligheid.

De voorzitter.- Ik veronderstel dat het veiligheidsaspect ook ter sprake zal komen?

De heer Pascal Smet, minister.- Mijnheer de voorzitter, wij hadden begrepen dat de vragen over

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de MM. Marc Loewenstein, Willem Draps, Ridouane Chahid, Mmes Julie de Groote, Els Ampe, MM. Jef Van Damme et Paul Delva relative à la perception du produit des amendes en matière d'infractions urbanistiques (n° A-121/1 – 2014/2015).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la Commission du développement territorial.

DÉBAT SUR LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DES FEMMES LORS DE LEURS DÉPLACEMENTS EN VILLE

M. le président.- Le Bureau élargi a décidé de mener un débat en séance plénière sur cette thématique. Je l'ai proposé, vu l'intérêt manifesté par plusieurs personnes, dont plusieurs membres dudit Bureau élargi

Conformément à la décision du Bureau, le temps de parole est limité à dix minutes par groupe politique. Après la réponse du gouvernement, chaque groupe disposera d'un temps de réplique de trois minutes.

Nous passerons ensuite à l'examen des projets d'ordonnance.

La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *M. le président, ma demande d'interpellation était adressée au ministre-président, puisque cette thématique concerne également la sécurité.*

La réponse des ministres présents est-elle celle de l'ensemble du gouvernement, y compris celle du ministre-président, compétent pour la sécurité ?

M. le président.- Je suppose que l'aspect de la sécurité sera également abordé ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les questions devaient porter sur l'espace public.*

de openbare ruimte gaan.

Als een minister antwoordt, doet hij dat trouwens steeds in naam van de regering. Het zou ongehoord zijn, mocht een minister enkel in eigen naam antwoorden.

Mevrouw Maes, als u vragen hebt over de specifieke bevoegdheden van de minister-president, dan kan ik daar niet op antwoorden, te meer omdat alles nog in ontwikkeling is. Daarenboven is de coördinerende bevoegdheid inzake politie en veiligheid van de minister-president speciaal geregeld en specifiek aan hem toegewezen. Ik heb daarom enige schroom om op vragen over die aspecten in naam van de regering te antwoorden.

Mijn collega-minister zal een algemeen antwoord verstrekken. Ikzelf zal het hebben over de openbare ruimte en openbare werken, en wat daarin de rol van de politie kan zijn.

Mevrouw Annemie Maes (Groen). - Mijnheer de voorzitter, dan hebben we toch een probleem. Mijn vragen betreffen specifiek de bevoegdheden van de minister-president. Ik leid af uit de verklaring van minister Smet dat hij daarop niet echt kan antwoorden.

Wat doen we dan met de vragen met betrekking tot de nieuwe ION Brussel Preventie en Veiligheid, die ik op voorhand had ingediend?

De voorzitter. - Het Uitgebreid Bureau heeft beslist dat minister Smet en staatssecretaris Debaets op de vragen zouden antwoorden. Daar ben ik zeker van.

Dat betekent niet dat de problematiek niets te maken zou hebben met de bevoegdheden van de minister-president, al was het maar zijdelings.

Indien de antwoorden van beide ministers voor u niet volstaan, staat het u uiteraard vrij om de minister-president bij een volgende gelegenheid een vraag te stellen.

Mag ik er trouwens nog eens op wijzen dat de minister-president geen uitvoerende bevoegdheid heeft, maar de coördinatie van de preventie voor zijn rekening neemt. Zelfs als hij aanwezig zou zijn, zou zijn antwoord u teleurstellen, aangezien hij niet bevoegd is voor concrete en operationele

Mme Maes, je ne peux pas vous répondre, étant donné que la compétence de coordination en matière de police et de sécurité est dévolue au ministre-président.

Ma collègue ministre fournira une réponse générale et j'aborderai l'espace public et les travaux publics ainsi que le rôle potentiel de la police dans ce cadre.

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais). - *Mes questions concernent spécifiquement les compétences du ministre-président et le ministre Smet ne peut apparemment pas y répondre. Quid de mes questions sur le nouvel OIP Bruxelles - Prévention & Sécurité ?*

M. le président. - Le Bureau élargi a décidé que le ministre Smet et la secrétaire d'État Debaets y répondraient.

Si les réponses des deux ministres ne vous suffisent pas, vous êtes libre de questionner le ministre-président en une prochaine occasion.

Par ailleurs, je tiens à signaler une fois de plus - et je rédigerai une note en ce sens pour le Bureau élargi - que le ministre-président n'a pas de compétence opérationnelle, mais une compétence de coordination de la prévention. Par conséquent, même si le ministre-président était présent, ses réponses vous sembleraient sans doute décevantes, car il n'est pas compétent pour les actions concrètes et opérationnelles.

Quoi qu'il en soit, vous pourrez interpellier le

maatregelen.

Uiteraard kunt u de minister-president wel tijdens een volgende vergadering interpellieren.

In overeenstemming met de beslissing van het Uitgebreid Bureau zullen mevrouw Fatoumata Sidibé, mevrouw Viviane Teitelbaum en mevrouw Annemie Maes in dit debat als eersten het woord krijgen.

Mevrouw Sidibé heeft het woord.

Mevrouw Fatoumata Sidibé (FDF) *(in het Frans).*- Uit een studie van Brussels Studies die in juni verscheen, namelijk "Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies" blijkt dat mannen en vrouwen zich binnen Brussel op verschillende manieren verplaatsen.

In Brussel wordt er steeds meer gestapt: 37% van de verplaatsingen gebeurt te voet, tegenover 32% met de auto en 24% met het openbaar vervoer van de MIVB.

Uit een onderzoek van Pro Velo blijkt dat 70% van de fietsers in Brussel een man is. Het aantal fietsende vrouwen nam de voorbije vijftien jaar slechts licht toe.

Volgens een artikel in La Libre Belgique is meer dan de helft van de Brusselse voetgangers een vrouw. We herinneren ons nog de documentaire "Femme de la rue" uit 2012, die het lastigvallen van vrouwen op straat aan de kaak stelde.

Vrouwen zijn om verschillende redenen benadeeld. Heel wat vrouwen beschikken niet over een voertuig. Omdat ze vaak korte afstanden afleggen, stappen ze meer. Ze maken ook meer gebruik van het openbaar vervoer.

Er bestaat een groot verschil tussen het onveiligheidsgevoel bij vrouwen en de werkelijke onveiligheid. Volgens de studie van Brussels Studies worden jonge mannen het vaakst met geweld in de openbare ruimte geconfronteerd, terwijl vrouwen gemiddeld drie keer meer angst voor misdrijven vertonen.

Dat heeft niets met de menselijke aard of opvoeding te maken. Vrouwen zijn niet van nature of door hun

ministre-président lors d'une prochaine séance.

Mmes Fatoumata Sidibé, Viviane Teitelbaum et Annemie Maes seront les premières intervenantes dans ce débat, conformément à la décision du Bureau élargi.

La parole est à Mme Sidibé.

Mme Fatoumata Sidibé (FDF).- Ce mois de juin, Brussels Studies a présenté une étude de Marie Gilow, "Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies". Cette étude pointe les nombreuses inégalités entre les hommes et les femmes en matière de déplacement en ville.

À Bruxelles, on se déplace de plus en plus à pied. En effet, 37% des déplacements internes à Bruxelles sont piétons, contre 32% effectués en voiture et 24% en transport en commun de la STIB.

Pro Velo a également mené une enquête montrant que 70% des cyclistes recensés à Bruxelles sont des hommes. La part des femmes n'accuse qu'une légère progression depuis quinze ans.

Selon l'article de La Libre Belgique titré "Piétonnes en péril à Bruxelles ?", plus de 50% des piétons bruxellois sont en fait des piétonnes. On se souvient du documentaire "Femme de la rue" de Sofie Peeters en 2012, qui avait sensibilisé l'opinion publique au harcèlement de rue dont les femmes sont victimes.

Les femmes représentent un groupe d'usagères spécifique. Elles sont défavorisées pour différentes raisons. Et pourtant, ce sont surtout elles qui accompagnent les enfants à l'école, font les courses. Beaucoup de femmes n'ont pas les moyens d'avoir un véhicule. Si les hommes utilisent davantage leur véhicule pour se rendre directement à leur travail ou pour leurs loisirs, les femmes par contre font souvent de petits trajets entre le domicile, la crèche, l'école, le travail et les magasins. Elles sont également surreprésentées dans les transports en commun.

opvoeding banger of kwetsbaarder dan mannen.

Het heeft meer te maken met een onopvallend, maar schadelijk mechanisme, namelijk het zich eigen maken van machtsstructuren, in het bijzonder in onze sociale relaties. Het onveiligheidsgevoel beperkt zich niet tot een probleem dat we met meer beveiliging kunnen oplossen.

Uit de studie blijkt duidelijk hoe dat in zijn werk gaat. In het eerste deel lezen we over de strategieën die vrouwen uitdokteren om zich in Brussel te verplaatsen.

Het onveiligheidsgevoel kan tot vermijdingsstrategieën leiden, zoals het oversteken van de straat, de kleding aanpassen, een bepaalde plaats in de metro uitkiezen en zich vooraf een duidelijk beeld van het af te leggen traject vormen.

Vrouwen mijden zelfs plaatsen die als onveilig bestempeld worden en verplaatsingen laat op de avond. Zo ontstaan er onzichtbare muren tussen mannen en vrouwen.

Uit de studie blijkt nog dat sociale vaardigheden, voldoende financiële middelen, een goede opleiding en de mogelijkheid om over een auto te beschikken, het onveiligheidsgevoel kunnen terugdringen.

Het onveiligheidsgevoel bekruipt ons 's avonds op straat of in een lange metrogang, waardoor we bepaalde plaatsen mijden. Braakliggende terreinen, zwerfafval, leegstaande gebouwen en een ontoereikende verlichting maken het gevoel nog erger.

Het onveiligheidsgevoel weegt zwaarder dan het gevoel veilig te zijn. Iedereen kent wel iemand die fysiek of verbaal werd lastiggevallen of met agressie, ongepaste gebaren of uitspraken werd geconfronteerd. De studie toont het bestaan van die fenomenen aan.

In 2012 publiceerde de vzw Garance de resultaten van een proefproject inzake participatief onderzoek naar de ontwikkeling van een openbare ruimte waarbij met het oog op de veiligheid rekening wordt gehouden met genderaspecten.

Garance mat het onveiligheidsgevoel tijdens verkennende wandelingen in de negentien Brusselse gemeenten. De vzw formuleerde toen heel wat aanbevelingen en eisen.

La mobilité n'est pas neutre. Nous savons qu'il existe un décalage entre l'insécurité telle qu'elle est vécue par les femmes et l'insécurité réelle. Je cite l'étude de Marie Gilow : "Si les jeunes hommes sont le groupe le plus exposé aux actes de violence dans l'espace public, les femmes expriment en moyenne trois fois plus souvent la peur du crime que les hommes."

Ce décalage ne trouve pas son origine dans l'essence des hommes, ni dans une éducation toujours genrée, à leur insu. Les femmes ne sont, ni par nature ni par éducation, plus craintives ou plus vulnérables que les hommes.

Il faut faire l'effort intellectuel d'y voir un mécanisme plus silencieux et pernicieux : celui de l'intériorisation des structures du pouvoir, notamment dans nos rapports sociaux. Le sentiment d'insécurité ne se limite pas à un problème de sécurité qui demanderait une solution sécuritaire.

L'étude de Marie Gilow dans Brussels Studies étudie précisément la manière dont l'intériorisation des structures de pouvoir affecte les pratiques de mobilité des Bruxelloises. La première partie, portant sur l'organisation des trajets, témoigne de tous les petits subterfuges et stratagèmes auxquels se livrent les femmes pour se déplacer à Bruxelles.

Le sentiment d'insécurité peut conduire à renoncer à la mobilité à certains endroits : cela va du changement de trottoir au choix des vêtements, en passant par la place choisie dans le métro et l'établissement préalable d'une cartographie mentale des déplacements.

Les femmes vont même jusqu'à éviter les endroits jugés peu sûrs ou les déplacements tardifs. Il y a donc des murs invisibles qui se dressent et délimitent les espaces entre les hommes et les femmes.

Concernant l'espace public, l'étude montre que les compétences sociales, les ressources économiques et intellectuelles, la possibilité d'avoir une voiture constituent autant de facteurs qui peuvent influencer les femmes et repousser les limites de ce sentiment d'insécurité que nous connaissons tous.

Ce sentiment d'insécurité, c'est celui qui nous envahit quand nous traversons la rue le soir ou un

Natuurlijk moeten vrouwen ook aangespoord worden om de openbare ruimte te gebruiken. Wanneer er alleen mannen zijn, zullen vrouwen binnen blijven om hun blikken te ontwijken. We moeten maatregelen nemen die de aanwezigheid van zowel mannen als vrouwen in de openbare ruimte stimuleren.

De vzw Arab Women's Solidarity Association-Belgium (AWSA-Be) maakt uitstappen met vrouwen naar plaatsen waar vooral mannen komen, zoals cafés in wijken waar een groot deel van de inwoners uit Arabische landen afkomstig is. Zo wil de vereniging tolerantie en respect tussen mannen en vrouwen bevorderen.

Uit de studie blijkt ook dat het onveiligheidsgevoel niet altijd psychologisch is. De openbaarvervoersmaatschappij van Montreal voerde in 1996 bijvoorbeeld een systeem in waarbij vrouwen vanaf een bepaald uur tussen twee haltes kunnen uitstappen. Bij ons bestaat zo'n systeem niet.

De studie wijst op het gebrek aan vrouwelijke inbreng bij planning en beheer, zeker wat mobiliteit betreft.

Onlangs wees de pers nog op de mogelijkheid om roze taxi's in te voeren, taxi's voor vrouwen die door vrouwen worden bestuurd. Heel wat verenigingen vonden dat een pleister op een houten been.

Bent u op de hoogte van de VN-aanbevelingen? Welk standpunt neemt u daarover in?

Leidde de studie van Brussels Studies tot bepaalde inzichten die uw beleid kunnen beïnvloeden?

Hoe past u in uw beleid de Brusselse ordonnantie in verband met de integratie van de genderdimensie toe?

Op welke manier werkt u met de verenigingen samen? Houdt u rekening met hun aanbevelingen?

Welke oplossingen ziet u voor het onveiligheidsgevoel? Hoe wilt u de veiligheid in de openbare ruimte verhogen?

Is het mogelijk om een systeem in te voeren waarbij een bus op aanvraag tussen twee haltes stopt, zeker als de afstand tussen die twee haltes groot is?

long couloir de métro vide. C'est un sentiment qui nous empêche de fréquenter certains lieux et qui peut être exacerbé par divers facteurs : les terrains vagues, les immondices, les immeubles abandonnés ou le faible éclairage.

On sait qu'il existe un certain décalage entre les deux sentiments de sécurité et d'insécurité. Nous avons tous été confrontés, de près ou de loin, à des cas de harcèlement physique, de violence verbale, d'agression, de gestes ou de regards déplacés, etc. L'étude menée démontre l'existence de ces phénomènes.

En 2012, l'asbl Garance avait publié les résultats d'un projet pilote intitulé "Espace public, genre et sentiment d'insécurité", dont l'objectif était de mener une recherche participative pour développer une lecture genrée de l'espace public en termes de sécurité.

Leur démarche se situait au croisement du genre, de l'espace public et du sentiment d'insécurité. Ce dernier avait été mesuré à l'aune des marches exploratoires effectuées dans dix-neuf communes bruxelloises. À l'époque, l'asbl Garance avait émis beaucoup de recommandations et revendications.

Évidemment, il faut inciter à investir l'espace public quand c'est possible. Quand il n'y a que des hommes dans un lieu, les femmes ont une stratégie d'autosanction pour éviter leurs regards. Il faut travailler la mixité de genre. Les mesures et aménagements qui favorisent la présence des femmes dans l'espace public sont un levier d'encouragement très important.

L'asbl Arab Women's Solidarity Association-Belgium (AWSA-Be) a lancé l'initiative "Femmes au café", qui consiste à organiser des sorties dans des lieux majoritairement occupés par des hommes. Selon cette asbl, dans les quartiers qui hébergent une large population originaire du monde arabe, nombre de cafés sont uniquement fréquentés par des hommes. C'est sur la base de ce constat que l'asbl organise des visites visant à créer un espace de mixité de genre, mais également d'origine et de classe, dans le but de favoriser des échanges sincères, tolérants et respectueux entre les hommes et les femmes.

L'étude de Marie Gilow pointe également toute une série de sentiments d'insécurité qui ne sont pas uniquement d'ordre psychologique. En 1996, la

Hoe staat u tegenover de invoering van roze taxi's?

Betrekt Brussel Mobiliteit vrouwen voldoende bij de planning, zodat ze het beleid kunnen beïnvloeden?

(Applaus bij de meerderheid)

Société de transport de la communauté urbaine de Montréal a mis en place un système permettant aux femmes de descendre entre deux arrêts le soir à partir de certaines heures. Un service similaire a été mis en place à Toronto et à Québec. Chez nous, de tels services n'existent pas.

À ce sujet, l'étude de Marie Gilow met en cause la faible présence féminine dans la planification et la gestion, notamment en matière de mobilité.

Tout récemment, la presse a relayé la possibilité, mise en évidence par l'étude bruxelloise Mobil2040, d'instaurer en Région bruxelloise un système de taxis roses. Beaucoup d'associations se sont interrogées sur cette proposition, considérée comme un emplâtre sur une jambe de bois. Il s'agirait de taxis pour femmes exclusivement conduits par des femmes, à l'instar de ce qui se passe dans d'autres villes comme Beyrouth, New York, Dubaï et dans quelques villes européennes.

Avez-vous connaissance des recommandations de l'Organisation internationale des Nations unies (ONU) en la matière ? Comment vous positionnez-vous par rapport à ces dernières ?

L'étude de Brussels Studies a-t-elle apporté un éclairage spécifique permettant d'influencer vos politiques ?

Comment appliquez-vous l'ordonnance bruxelloise portant sur l'intégration de la dimension de genre dans vos différentes politiques ?

Quelles collaborations menez-vous avec le secteur associatif et tenez-vous compte de leurs recommandations ?

Quelles solutions comptez-vous apporter au sentiment d'insécurité tel que nous venons de l'évoquer et pour améliorer la sécurité dans l'espace public ?

La possibilité d'avoir un arrêt de bus à la demande, à certaines heures de la nuit et pour certaines lignes, est-elle envisageable, surtout lorsque la distance entre deux arrêts est grande, comme c'est déjà le cas au Canada ?

Que pensez-vous de la création d'un service de taxis roses ?

Enfin, il importe que les femmes soient intégrées à

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) *(in het Frans).*- Een onderzoek van Brussels Studies toont aan dat vrouwen zich onveiliger voelen bij verplaatsingen in de stad dan mannen. Dat is te wijten aan straatpesterijen tegen vrouwen, zoals de reportage van Sofie Peeters "Femme de la rue" laat zien. Daardoor zullen vrouwen minder gebruikmaken van de openbare ruimte of hun gedrag aanpassen. Zo zullen vrouwen zich zelden op bepaalde uren of alleen verplaatsen, zullen ze de wagen gebruiken of vroeger huiswaarts keren, zullen ze zich anders kleden en hun houding aanpassen om niet verloren of bevreesd te lijken. Dat kan leiden tot isolement, zeker bij kwetsbare vrouwen.

De studie toont eveneens aan dat desalniettemin jonge mannen het vaakst slachtoffer zijn van geweld in de openbare ruimte, maar dat moet wel genuanceerd worden wanneer het seksueel geweld betreft. Gemiddeld hebben vrouwen tot drie keer meer schrik voor criminaliteit en wellicht heeft dat te maken met de vrees voor seksueel geweld.

Er zijn dus niet alleen meer veiligheidsmaatregelen nodig. U moet er ook voor zorgen dat vrouwen hun plaats in de openbare ruimte heroveren. In Toronto is het voor vrouwen bijvoorbeeld mogelijk om 's avonds tussen twee bushaltes zo dicht mogelijk bij hun bestemming af te stappen.

Sommige verenigingen organiseren wandelingen samen met beleidsmakers en planologen om probleempunten voor vrouwen in de stad aan te duiden. Hebt u al deelgenomen aan zulke wandelingen? Zo ja, heeft u dat geïnspireerd tot initiatieven?

Vzw Garance onderstreept in haar rapport over de publieke ruimte, gender en onveiligheidsgevoel dat het stedenbouwkundig beleid rekening moet houden met het principe 'zien en gezien worden'. Gebeurt dat al?

tous les niveaux de la planification. Le sont-elles suffisamment, à Bruxelles Mobilité, pour influencer sur les politiques ?

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- L'étude de Brussels Studies met en exergue les inégalités qui subsistent entre les hommes et les femmes en matière de déplacement dans la ville. Ma collègue a rappelé qu'il subsiste, de fait, un net déséquilibre lié au sentiment d'insécurité, celui-ci étant surtout éprouvé par les femmes.

Le reportage de Sofie Peeters, "Femme de la rue", a mis en évidence la problématique du harcèlement de rue, qui cible particulièrement les femmes et qui leur envoie un signal selon lequel leur présence n'est pas acceptée ou respectée dans certains lieux publics.

Un tel signal incite les femmes à "consommer" moins d'espace public et à ne se déplacer que moyennant de gros efforts organisationnels et dans l'unique but fonctionnel de se rendre d'un point à un autre, sans s'attarder en chemin.

L'étude souligne que les femmes usent de divers stratagèmes pour se sentir en sécurité. Ainsi, elles évitent de se déplacer seules ou à certaines heures ; elles préfèrent la voiture ou rentrent plus tôt pour prendre les transports en commun et éviter ainsi de rentrer à pied ; elles adaptent leur trajet pour éviter certaines zones ; elles modifient leur manière de s'habiller, évitant parfois de porter des jupes ; elles contrôlent leur attitude, leur vitesse et leur regard afin de ne paraître ni perdues, ni effrayées.

L'étude indique aussi que ces adaptations peuvent mener à l'isolement des femmes, en particulier lorsqu'elles sont déjà précarisées.

Ainsi que ma collègue l'a rappelé, l'article souligne le décalage entre le sentiment d'insécurité et l'insécurité réelle. Les jeunes hommes formeraient en effet le groupe le plus exposé aux actes de violence dans l'espace public. Cette allégation doit toutefois être nuancée, car, en termes de violence sexuelle, les femmes demeurent évidemment les premières victimes. Les chiffres montrent

In London zijn er taxi's bestuurd door vrouwen en bestemd voor vrouwen. In Rio en Tokyo zijn sommige metrowagens uitsluitend voor vrouwen. Maar dergelijke maatregelen lossen het probleem niet helemaal op: het geweld blijft aanwezig.

Sommige maatregelen kunnen vlug worden genomen. Ik denk aan de renovatie van trottoirs, zodat vrouwen niet naar beneden hoeven te kijken om te zien waar ze lopen, maar naar de omgeving kunnen kijken. Ook een goede verlichting is belangrijk.

Kortom, de regering moet voor elk beleidsdomein rekening houden met gender. Zo luidt ook het advies van de Brusselse Raad voor de Gelijkheid tussen Vrouwen en Mannen, die tevens eenvoudige voorstellen doet in verband met mobiliteit en het beheer van de openbare ruimte.

Kent u de aanbevelingen van die raad? Welke ervan staan nu op de agenda? De raad meent dat het overstappen moeilijker is voor vrouwen, die vaak tassen dragen of kindervagens voortduwen, dan voor mannen. Er zijn zeker nog eenvoudige maatregelen op te sommen, waardoor vrouwen zich veiliger voelen in de openbare ruimte.

Hebt u bijvoorbeeld gedacht aan betere verlichting of aan de inzet van gemeenschapswachters in parken, zodat het er ook 's avonds veilig is voor vrouwen? Met een genderbegroting zou uit de analyse onmiddellijk duidelijk worden dat zulke investeringen nodig zijn.

Een studie van Pro Velo stelt vast dat in 2014 70% van de fietsers mannen zijn en dat het aandeel vrouwelijke fietsers slechts met 4 procentpunt is toegenomen tegenover 2000. Hebt u al een strategie uitgewerkt om vrouwen aan te moedigen de fiets te gebruiken?

Ook al is het parlement niet direct bevoegd, het is ook belangrijk om werk te maken van de relationele en seksuele voorlichting en van administratieve sancties tegen straatpesterijen, om komaf te maken met allerlei vooroordelen tegen vrouwen.

Kent u de aangehaalde studie? Hoe zal de regering rekening houden met de conclusies in de uitwerking van het beleid? Welke maatregelen zult u nemen, opdat vrouwen in Brussel hun plaats in de stad kunnen opeisen? In dat verband is een gezonde mix cruciaal.

clairement qu'elles subissent le plus d'actes et d'agressions pouvant aller jusqu'au viol.

En moyenne, les femmes expriment trois fois plus souvent la peur du crime que les hommes. Sans doute est-ce parce que le traumatisme qui accompagne le viol, l'agression sexuelle ou simplement la peur de celles-ci, est plus marquant que celui résultant de la crainte d'être bousculé ou même frappé.

Il ne s'agit donc pas uniquement de mener des politiques augmentant la sécurité, mais surtout d'apporter des solutions en vue de permettre aux femmes de se réapproprier l'espace public afin qu'elles aussi puissent profiter pleinement des parcs, des trottoirs et de la ville en général.

De nombreuses solutions sont évoquées dans cette étude. À Toronto, il est désormais possible, en soirée, de descendre du bus entre deux arrêts pour se rapprocher au maximum de sa destination. Des "marches exploratoires" sont également préconisées par les associations. Ces marches, organisées en soirée en compagnie de décideurs et décideuses politiques ainsi que d'urbanistes, permettent d'identifier les problèmes rencontrés par les femmes dans la rue.

Avez-vous déjà participé à ce type de marche ? Le cas échéant, un rapport a-t-il été rédigé et des mesures, proposées ? L'asbl Garance organise ce genre de marche. Elle souligne dans son rapport 2012 "Espace public, genre et sentiment d'insécurité" qu'en matière de politique urbanistique, il importe de mettre l'accent sur le principe de "voir et être vue". Cette notion est-elle prise en compte dans vos politiques ?

Des villes comme Londres proposent des taxis réservés aux femmes et conduits par des femmes. À Rio ou Tokyo, des voitures de métro sont réservées aux femmes. Selon moi, cette solution ne s'attaque aucunement à la source du problème ; elle donne bonne conscience, mais ne règle les problèmes de violence que pendant le trajet. En dehors des rames, la violence demeure présente et la problématique reste entière, voire accrue à la sortie.

Certaines mesures peuvent toutefois être prises rapidement, à condition d'avoir un regard genré sur la ville. Par exemple, des trottoirs en bon état permettraient aux femmes de ne pas regarder leurs

Overweegt u specifieke maatregelen om straatpesterijen te verminderen?

Plant u een overleg met uw collega's van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, de Cocof en de VGC?

(Applaus bij de MR)

pieds lorsqu'elles marchent, et de pouvoir ainsi observer leur environnement. Ce n'est pas seulement une question de santé, mais aussi d'appropriation de l'espace public. Des éclairages adaptés peuvent également améliorer la perception de l'environnement et de la sécurité.

Il est donc important que la Région aborde enfin ses politiques en tenant compte du genre. C'est d'ailleurs ce qu'a soulevé hier le Conseil bruxellois pour l'égalité entre les femmes et les hommes lors de la réunion du comité d'avis : "La transversalité des intentions politiques d'atteindre une égalité des femmes et des hommes par la mise en œuvre des politiques publiques proposées par la Région bruxelloise n'est pas assez affirmée". Le conseil fait également des propositions simples en matière de mobilité et de gestion de l'espace public.

Avez-vous pris connaissance des recommandations du Conseil bruxellois pour l'égalité entre les femmes et les hommes ? Certaines mesures sont-elles à l'ordre du jour ? Le cas échéant, lesquelles ? Le conseil estime, par exemple, que les ruptures de charge sont encore plus pénalisantes pour les femmes que pour les hommes. En plus d'être des usagères régulières, elles voyagent en effet parfois avec des poussettes ou des sacs à provisions.

D'autres mesures simples peuvent également être prises afin de donner aux femmes un accès différent à l'espace public.

Par exemple, si le jogging est un sport particulièrement pratiqué par les femmes, celles-ci y renoncent dès la tombée de la nuit, faute d'éclairage. Il serait donc judicieux d'aménager un accès sécurisé aux parcs en soirée en y plaçant, par exemple, des éclairages et des gardiens de la paix. Quelles sont les mesures prises et envisagées à cet égard ?

Un budget genré permettrait, de manière assez simple, de mettre la nécessité de ce type d'investissement en évidence, puisque celle-ci ressortirait immédiatement de l'analyse et des index.

Par ailleurs, une étude publiée en février par Pro Velo fait remarquer qu'en 2014, près de 70% des cyclistes étaient des hommes. Cette même étude montre que la part des femmes dans cette pratique n'a guère évolué en quinze ans. En effet, si la

proportion de femmes est aujourd'hui de 31%, elle était de 27% en 2000. Il est donc regrettable d'observer qu'en quinze ans, l'augmentation n'est que de 4%. Des stratégies sont-elles envisagées afin d'encourager également les femmes à utiliser leur vélo ?

Enfin, même s'il est vrai que ce point ne touche pas directement notre assemblée, il est également important de travailler sur l'éducation à la vie relationnelle, affective et sexuelle (Evras) d'une part et sur les sanctions administratives d'autre part, afin de diminuer le harcèlement de rue et de venir à bout du préjugé qui voudrait qu'une femme seule dans un parc soit une bonne mère de famille en journée et une prostituée la nuit.

Avez-vous pris connaissance de cette étude ? Le cas échéant, quelles sont les influences qu'elle aura sur les politiques menées par le gouvernement ? Quelles sont les mesures déjà inscrites à l'agenda afin d'améliorer cette perception, mais aussi l'appropriation de la ville par les Bruxelloises ? À cet égard, la mixité est évidemment un point crucial.

Envisagez-vous des mesures particulières afin de réduire le harcèlement de rue ?

Ce problème touchant différents niveaux de pouvoir, une concertation avec vos collègues de la Cocom, de la Cocof et de la VGC est-elle prévue ?

(Applaudissements sur les bancs du MR)

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Onveiligheidsgevoelens bepalen de manier waarop mensen zich in de stad verplaatsen. In 2011 bleek uit het onderzoek 'Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France' dat er een groot verschil is tussen de onveiligheidsgevoelens die mannen en vrouwen ervaren wanneer ze het openbaar vervoer nemen: 43,4% van de vrouwen zou soms last hebben van angst voor de eigen veiligheid in de metro, tegenover 19,1% van de mannen. Recent is er ook in Brussel een verkennend onderzoek uitgevoerd over het onderwerp. De studie, die gepubliceerd werd in het onlinetijdschrift Brussels Studies, was gebaseerd op uitvoerige diepte-interviews met tien vrouwen die in Brussel wonen. Uit het onderzoek blijkt dat

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *D'après une recherche exploratoire menée récemment auprès de dix Bruxelloises et publiée dans le journal en ligne Brussels Studies, il apparaît que, bien que les femmes soient moins souvent victimes de violences physiques en ville que les hommes, elles se considèrent comme moins en sécurité qu'eux. Ce sentiment a un impact direct sur leur qualité de vie, car il limite leur autonomie et leur accès à l'espace public.*

Le sentiment d'insécurité peut influencer de différentes manières les déplacements des femmes. D'après cette étude, cela peut aller du renoncement à des déplacements, à l'évitement de déplacements à certaines heures ou par certains

hoewel vrouwen in de stad minder vaak het slachtoffer zijn van zwaar fysiek geweld dan mannen, zij toch een veel groter onveiligheidsgevoel hebben. Dat heeft een rechtstreekse impact op hun levenskwaliteit, aangezien hun autonomie en hun toegang tot de openbare ruimte erdoor worden beperkt.

Het onveiligheidsgevoel kan op verschillende manieren een invloed hebben op de verplaatsingen van vrouwen. Het kan er om te beginnen toe leiden dat vrouwen hun mobiliteit volledig opgeven. Volgens de studie stellen de ondervraagde vrouwen de terugreis van een feestje uit tot 's ochtends door bij een kennis in de buurt te blijven slapen. Anderen vermijden bepaalde trajecten te voet en nemen enkel het openbaar vervoer of de fiets om veilig thuis te geraken.

Overigens merk ik op dat uit de cijfers inderdaad blijkt dat er meer mannelijke dan vrouwelijke fietsers zijn in Brussel. Een goed fietsbeleid dat erop gericht is om zo veel mogelijk veilig afgebakende fietspaden te realiseren, zal meer vrouwen ertoe aanzetten de fiets te gebruiken.

In de studie van Brussels Studies antwoordde een respondente dat de fiets in tegenstelling tot te voet gaan een alternatief kan zijn om weer vrij in de openbare ruimte te kunnen bewegen.

Een andere respondente voelde zich veiliger omdat een Villo-abonnement haar minder afhankelijk maakt van het openbaar vervoer. Dit spoort trouwens volledig met mijn persoonlijke ervaringen. De fiets is in deze stad vanaf een bepaald uur wel degelijk een veilig transportmiddel. Ik heb het dan niet over verkeersveiligheid, want dat aspect houdt dan weer een aantal vrouwen tegen om in Brussel de fiets te gebruiken. Het beleid moet daarop inspikken.

Zelf ben ik geen typisch voorbeeld, omdat ik al jaren dagelijks fiets. We moeten vooral een beleid voeren voor de vrouwen die met een onveiligheidsgevoel kampen en niet durven te fietsen. Toch blijkt ook uit de studie dat sommige vrouwen 's nachts liever fietsen dan het openbaar vervoer te nemen.

Respondenten gaven ook aan dat ze soms hun staptempo of hun lichaamstaal aanpassen om zo weinig mogelijk de aandacht te trekken. Sommigen gaan niet langer alleen uit. Bepaalde locaties

trajets ou encore au choix de ne se déplacer qu'en transports publics ou en vélo.

En effet, dans l'étude, selon une femme interrogée, le vélo pourrait constituer une alternative pour se déplacer à nouveau librement dans l'espace public, tandis que pour une autre, disposer d'un abonnement Villo permet de se sentir plus en sécurité parce qu'il réduit la dépendance aux transports en commun. L'étude révèle aussi que la nuit, certaines femmes préfèrent rouler à vélo plutôt que d'avoir recours à la STIB.

Cela confirme mon expérience : à partir d'une certaine heure, le vélo est un moyen de transport sûr à Bruxelles. Et je ne parle pas de la sécurité routière, qui est un frein aux déplacements à vélo pour beaucoup de femmes, moins nombreuses que les hommes à adopter ce moyen de transport. Une bonne politique vélo et l'aménagement d'un maximum de pistes cyclables inciteraient davantage de femmes à emprunter le vélo.

Pour de nombreuses femmes, se déplacer en ville est devenu un défi qui leur demande de développer des stratégies. Certaines affirment ainsi adapter parfois leur rythme de marche ou leur langage corporel pour éviter d'attirer l'attention, ne plus sortir seules, éviter certains endroits ou adapter leur style vestimentaire.

D'où vient ce problème ? Comme le confirment de nombreuses études, il est associé à la manière dont les femmes perçoivent la présence masculine en ville. L'organisation urbanistique est encore trop le produit d'une pensée masculine. Il faut réaménager l'espace public et le faire avec des spécialistes féminines.

D'après l'étude, les femmes voient dans les hommes inconnus une menace potentielle pour leur intégrité. En outre, il règne la conviction bien ancrée que les femmes sont le sexe faible et que la présence de femmes ou de l'identité féminine est marginale.

D'après la recherche, il ne faut pas seulement mettre l'accent sur la répression. Les comportements abusifs ne peuvent évidemment pas rester impunis, mais le réaménagement de l'espace public et l'organisation de la mobilité sont aussi des aspects importants.

J'adresse mes questions à M. Vervoort parce qu'il

worden gemeden en de kledingstijl wordt aangepast. Een verplaatsing in de stad is voor heel wat vrouwen een uitdaging geworden, zodat ze een bepaalde strategie moeten ontwikkelen om daarmee om te gaan.

Waaraan ligt dit probleem nu eigenlijk? De meeste vrouwen wijzen naar de manier waarop ze de mannelijke aanwezigheid percipiëren in de stad. Dit wordt in nogal wat studies bevestigd. De stedenbouwkundige organisatie gebeurt nog te vaak vanuit het mannelijke denken. De herinrichting van de openbare ruimte is dan ook nodig en moet mee door vrouwelijke specialisten gestuurd worden.

Volgens de studie zien vrouwen in onbekende mannen potentiële schenders van hun integriteit. Bovendien is er de diepgewortelde overtuiging dat vrouwen het 'zwakke' geslacht zijn en de aanwezigheid van vrouwen of de vrouwelijke identiteit marginaal is.

Het onderzoek leert dat niet alleen op repressie moet worden ingezet. Grensoverschrijdend gedrag mag natuurlijk nooit onbestraft blijven, maar de inrichting van de openbare ruimte en de organisatie van de mobiliteit zijn ook belangrijke aspecten in dit debat.

Ik richt mijn vragen ook tot minister-president Vervoort, omdat hij bevoegd is voor preventie.

Ik hoop dat er in het kader van het Veiligheidsplan rekening mee wordt gehouden dat niet alleen repressie, maar evenzeer preventie en de vrouwelijke inbreng bij de inrichting van de openbare ruimte relevante factoren zijn.

Om het onveiligheidsgevoel te milderen, worden in de studie een aantal praktische oplossingen opgesomd, zoals de zogenaamde 'roze taxi's', met vrouwelijke chauffeurs, of een afzetdienst tussen twee haltes van het openbaar vervoer. Ook de fiets wordt in de studie als een veilig transportmiddel beschouwd, hoewel er nog zeer veel werk is op het gebied van verkeersveiligheid.

Misschien is het nog belangrijker dat er aandacht wordt besteed aan stedenbouw. Ook de vzw Garance doet een aantal interessante aanbevelingen. Omdat het bevorderlijk is voor het veiligheidsgevoel als je weet welke richting je uit moet, pleit de vzw voor betere wegwijzers en duidelijkere straatnaamborden, een beter overzicht

est en charge de la prévention.

J'espère que le Plan sécurité ne misera pas que sur le volet répressif, mais aussi sur la prévention et l'apport féminin dans l'aménagement de l'espace public.

Pour atténuer le sentiment d'insécurité, l'étude énumère plusieurs solutions pratiques, comme les 'taxis roses', conduits par des femmes, ou la possibilité de descendre entre deux arrêts. Le vélo aussi est considéré comme un moyen de transport sûr, bien qu'il y ait encore beaucoup à faire du point de vue de la sécurité routière.

Il est peut-être encore plus important d'être attentif à l'urbanisme. L'asbl Garance formule aussi une série de recommandations intéressantes. L'asbl plaide notamment pour de meilleurs panneaux indicateurs et des plaques de rue plus claires ainsi que pour un éclairage suffisant et ce, afin de permettre aux piétonnes de mieux s'orienter et d'évoluer en milieu urbain.

Elle recommande par ailleurs de toujours pouvoir entendre les autres, ce que le volume de la musique ne permet pas toujours dans les stations de métro, le placement de suffisamment de boutons d'alarme, de panneaux indicateurs vers des bureaux de police, une meilleure propreté publique et un meilleur travail de proximité.

Le gouvernement a-t-il connaissance de cette étude ? Qu'envisagez-vous pour répondre à ces cris d'alarme ?

Quelles mesures le gouvernement a-t-il déjà prises pour diminuer le sentiment d'insécurité éprouvé par les femmes dans leurs déplacements ? Quelles chances y a-t-il que les suggestions de l'étude soient mises en œuvre ?

En 2012, une ordonnance visant à intégrer la dimension de genre dans la politique bruxelloise a été adoptée. A-t-elle déjà été mise en pratique dans le domaine de compétence dont nous parlons ?

Le Plan sécurité comporte-t-il un chapitre relatif à l'insécurité pour les femmes ?

(Applaudissements sur les bancs de Groen)

van het straatbeeld en voldoende verlichting. Zo moet een wildgroei van reclameborden en andere zaken die het zicht belemmeren worden vermeden.

Een andere aanbeveling is dat andere mensen je altijd moeten kunnen horen, wat in metrostations soms verhinderd wordt door te luide muziek. Ook het plaatsen van voldoende noodknoppen, wegwijzers naar politiekantoren, een betere openbare netheid en een betere buurtwerking worden aanbevolen. Zeker in Brussel moeten we nog veel meer inzetten op netheid.

Kent de regering dit onderzoek? Welke stappen zullen er gezet worden om tegemoet te komen aan deze alarmkreten?

Welke maatregelen heeft de regering al genomen om het onveiligheidsgevoel dat vrouwen bij hun verplaatsingen ervaren, te verminderen? Wat zijn de kansen dat suggesties uit de studie gerealiseerd worden?

In 2012 is er een ordonnantie aangenomen die als doel heeft de genderdimensie te integreren in het Brussels beleid. Deze ordonnantie vereist dat elk ontwerp onderworpen moet worden aan een gendertest en dat elke minister de genderdimensie in alle beleidslijnen, maatregelen en acties die onder zijn of haar bevoegdheid vallen, moet integreren. Wordt deze ordonnantie al in praktijk omgezet voor het beleidsdomein waarover we het nu hebben?

Komt er een hoofdstuk over onveiligheid bij vrouwen in het Veiligheidsplan?

(Applaus bij Groen)

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Ik ben blij dat we hier vandaag over het onveiligheidsgevoel van vrouwen discussiëren. De aanpak ervan is immers een constant aandachtspunt, waarbij verschillende bevoegdheidsdomeinen betrokken zijn. Aangezien minister Smet aanwezig is, spits ik mij toe op het openbaar vervoer.

Een aantal jaren geleden peilde een grootschalige enquête van de VUB bij ongeveer 2.000 personen

M. le président.- La parole est à Mme Dejonghe.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *L'approche du sentiment d'insécurité des femmes recouvre plusieurs domaines de compétence. Vu la présence du ministre Smet, je me concentrerai sur les transports publics.*

Une grande enquête réalisée voici quelques années par la VUB auprès de 2.000 personnes a révélé que 23,9% des personnes interrogées, dont un tiers d'hommes et deux tiers de femmes, se

naar het onveiligheidsgevoel op het openbaar vervoer in Brussel. Het begrip 'onveiligheidsgevoel' is natuurlijk relatief, maar toch waren de resultaten op zijn minst verrassend te noemen: 23,9% van de respondenten, onder wie een derde mannen en twee derde vrouwen, voelde zich regelmatig onveilig op het openbaar vervoer. Het onveiligheidsgevoel heeft dan ook niet meteen te maken met het geslacht van de respondenten.

De voornaamste redenen voor een gevoel van ongemak en onveiligheid waren hangjongeren in de stations of in de buurt van haltes, een gebrekkige infrastructuur, gebrek aan verlichting, gebrek aan netheid en verlaten stations. Ook de leeftijd en het uur waarop iemand gebruikmaakt van het openbaar vervoer, bleken bepalend te zijn.

Ik heb toen een aantal voorstellen gedaan om de veiligheid en het comfort te verbeteren. Een opwaardering van het openbaar vervoer zal automatisch een positieve impact hebben op het veiligheidsgevoel. De waarheid mag ook gezegd worden: de MIVB heeft de afgelopen jaren enorme inspanningen geleverd om het onveiligheidsgevoel te verminderen. Er werden nieuwe metrostellen aangekocht, die meer sociale controle toelieten. Er kwamen metropoortjes, meer camera's en meer personeel op het terrein.

Uit de cijfers blijkt dat die maatregelen een positieve invloed hebben op het aantal gepleegde feiten, maar een onveiligheidsgevoel staat niet noodzakelijk in verhouding tot het aantal gepleegde misdrijven. Ik denk daarom dat het belangrijk is om zichtbare inspanningen te leveren om de openbare ruimte veiliger te maken.

Er zijn geen magische oplossingen. We moeten ons absoluut inzetten voor meer openbare netheid en een beter onderhoud van de publieke ruimte. Ik neem aan dat iedereen intussen wel beseft hoe nauw die twee zaken met elkaar verbonden zijn. Soms kunnen kleine ingrepen al het verschil maken. Reizigers van het openbaar vervoer voelen zich veiliger, wanneer ze weten waar ze zich bevinden en hoe ze vlot de uitgang kunnen bereiken dankzij goede en uniforme wegwijzers. Ik geef het voorbeeld van het metrostation Kunst-Wet. Ik geef toe dat daar werkzaamheden aan de gang zijn, maar het is daar een echte doolhof.

Mensen voelen zich veiliger wanneer ze zien en gezien worden. Daartoe kan men visuele obstakels

sentent régulièrement en insécurité dans les transports publics à Bruxelles. Le sentiment d'insécurité ne touche donc pas exclusivement les femmes.

Le sentiment d'insécurité est dû principalement à la présence de jeunes qui traînent dans les stations ou à proximité des arrêts, une infrastructure défectueuse, un manque d'éclairage et de propreté, et des stations désertes. L'âge des usagers et l'heure d'utilisation des transports en commun s'avèrent également déterminants.

Une modernisation des transports publics améliorera automatiquement le sentiment de sécurité et la STIB a déjà consenti des efforts considérables en la matière ces dernières années : achat de nouvelles rames de métro facilitant le contrôle social, portiques, augmentation du nombre de caméras et du personnel sur le terrain.

Si les chiffres indiquent que ces mesures ont un effet positif sur le nombre de faits commis, le sentiment d'insécurité n'y est pas nécessairement proportionnel.

Nous devons absolument nous employer à améliorer la propreté et l'entretien des espaces publics, qui contribuent au sentiment de sécurité. En outre, les usagers des transports en commun se sentent plus en sécurité lorsqu'ils savent où ils se trouvent et peuvent aisément rejoindre la sortie grâce à des indications uniformes. Ce qui n'est absolument pas le cas dans la station de métro Arts-Loi, par exemple.

Les personnes se sentent plus en sécurité lorsqu'elles voient et sont vues. Songeons donc à supprimer les obstacles visuels : taillons les buissons, bloquons l'accès aux coins sombres, remplaçons l'éclairage défectueux ou prévoyons une vidéosurveillance.

Un programme intitulé "Une ville à la mesure des femmes", qui se concentre sur la sécurité dans la ville du point de vue des femmes, a été mis au point à Montréal voici quelques années. L'espace public y a été réaménagé ou amélioré sur cette base et certaines initiatives ont eu un impact direct sur le sentiment de sécurité des femmes, comme le système "Entre deux arrêts".

À partir d'une certaine heure selon la saison, les femmes peuvent demander au chauffeur de bus de

wegnemen. Ik denk aan het snoeien van struiken of het ontoegankelijk maken van donkere hoeken of het vervangen van defecte verlichting of het voorzien in cameracontrole. U hebt overigens al een programma in gang gezet om defecte verlichting zo snel mogelijk op te sporen.

In Montreal werd een aantal jaren geleden een interessant programma met de titel 'Une ville à la mesure des femmes' ontwikkeld, dat ik reeds meermaals besproken heb in het parlement. Het focuste op veiligheid in de stad vanuit een vrouwelijk perspectief. Volgens mij vallen er veel lessen uit te trekken waar iedereen baat bij kan hebben. De openbare ruimte werd in Montreal op basis van een aantal uitgangspunten uit dat programma heringericht of verbeterd. Enkele maatregelen hadden een directe invloed op het veiligheidsgevoel van vrouwen, zoals het systeem 'Entre deux arrêts'.

Het systeem bestaat erin dat vrouwen 's avonds vanaf een bepaald uur, dat afhankelijk is van het seizoen, de buschauffeur kunnen vragen om te stoppen tussen twee haltes, zodat ze dichterbij huis kunnen uitstappen. Begin vorige legislatuur heb ik aan voormalig minister van Mobiliteit, Brigitte Grouwels, gevraagd of zo'n systeem ook in Brussel ingevoerd kon worden. Een proefproject via het nachtnetwerk zou toen een van de opties geweest zijn. Ik heb er echter niets meer over vernomen. Dat is een gemiste kans. Misschien kan tijdens de wintermaanden een proefproject op het getouw worden gezet in de buitenwijken van Brussel.

Ik ben benieuwd naar de manier waarop het gewest de problematiek zal oplossen. Het lijkt me duidelijk dat de gemeenten daarin ook een zeer belangrijke rol te spelen hebben. Hoe zult u ze aansporen om het onveiligheidsgevoel op hun grondgebied aan te pakken?

Met het openbaar vervoer gaat een reiziger niet alleen van het ene naar het andere punt. Hij of zij krijgt ook een eerste en doorslaggevende indruk van een stad. Door te investeren in comfort en veiligheid zal de beeldvorming van het openbaar vervoer verbeteren en daardoor ook het imago van Brussel. Denk maar aan de gang in het station Brussel-Centraal. Sinds die werd gerenoveerd, komen treinreizigers via een mooie toegangspoort onze stad binnen.

(Applaus bij de meerderheid)

s'arrêter entre deux arrêts afin de se rapprocher de leur domicile. Au début de la précédente législature, j'ai suggéré à la ministre Grouwels de mettre en place un projet pilote de cette nature à Bruxelles dans le cadre du réseau de nuit, mais je n'ai pas eu de retour sur mon idée. Nous pourrions lancer un tel projet durant les mois d'hiver dans les quartiers extérieurs de Bruxelles.

Outre la Région, les communes ont également un grand rôle à jouer dans la lutte contre le sentiment d'insécurité sur leur territoire et doivent être incitées à agir.

Lorsqu'il emprunte les transports en commun, l'usager se fait une première idée, souvent déterminante, d'une ville. Investir dans le confort et la sécurité permettra d'améliorer l'image des transports publics et, partant, de Bruxelles. Par exemple, depuis la rénovation du long couloir de la gare de Bruxelles-Central, les usagers du train pénètrent dans notre ville par une belle porte d'accès.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- De studie van Brussels Studies toont aan dat ook Brussel kampt met het wereldwijde probleem van de onveiligheid van vrouwen tijdens hun verplaatsingen. Vrouwen moeten bij hun verplaatsingen een reeks strategieën hanteren, die mannen niet nodig hebben. Dat is het gevolg van onze seksistische en weinig egalitaire samenleving.

(De heer Fouad Ahidar, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Vrouwen voelen zich niet veilig, niet zozeer uit angst voor dieven of andere criminelen, maar omdat ze vrouw zijn. De finale boodschap lijkt wel dat vrouwen niet welkom zijn in de openbare ruimte.

Volgens de beschikbare statistieken zijn mannen veel vaker het slachtoffer van agressie. De reden daarvoor is dat heel wat kleine vormen van verbale of visuele agressie niet geregistreerd worden.

Sommige mannen kleden vrouwen echt uit met hun ogen. Dat soort gedrag is onaanvaardbaar. Zo worden vrouwen er voortdurend aan herinnerd dat ze niet helemaal in de openbare ruimte thuishoren. En dat leidt ertoe dat vrouwen zich ook daadwerkelijk minder in de openbare ruimte begeven.

Ze verplaatsen zich enkel als ze ergens naartoe moeten. Zelf spreek ik 's avonds nooit op straat af, want ik weet hoe het gaat met een vrouw die ergens alleen staat te wachten.

Wat kan de overheid daaraan doen? Waarom zijn de investeringen in openbare speel- en sportruimte vooral op jongens gericht? Ik denk bijvoorbeeld aan sportterreinen en skateparken. Er moet ook infrastructuur komen waar vrouwen een plaats hebben.

Op sommige tijdstippen en plaatsen kunnen vrouwen zich probleemloos verplaatsen, maar daarbuiten is dat problematisch.

(De heer Charles Picqué, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

Studies als die van Brussels Studies beschrijven de

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- L'étude de Brussels Studies, dont nous avons largement parlé aujourd'hui et qui est le prétexte à ce débat, met surtout en lumière le fait que Bruxelles n'échappe pas à un problème largement étudié de par le monde : les déplacements des femmes et la sécurité.

Les déplacements des femmes ne sont pas qu'une question de sécurité ; beaucoup de questions de logistique sont en effet particulières aux femmes. Le point important, c'est qu'à Bruxelles comme partout ailleurs, et particulièrement en ville, les femmes sont obligées d'adopter une série de stratégies pour se déplacer dans l'espace public.

Tout cela s'inscrit dans le cadre d'une société profondément inégalitaire et machiste, mais on commence à admettre le fait que, pour une femme, se déplacer n'est pas aussi facile que pour un homme, pour toute une série de raisons, dont l'insécurité et le sentiment d'insécurité.

(M. Fouad Ahidar, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

Bien entendu, se pose toute la question du comportement. Les femmes se sentent en insécurité dans l'espace public parce qu'elles sont des femmes. On ne parle pas ici de se faire voler son téléphone, son portefeuille ou son appareil photo ; le message, in fine, est que les femmes ne sont pas à leur place dans l'espace public.

C'est bien le fond de l'affaire, car les statistiques montrent que les hommes sont fondamentalement plus touchés par les agressions. C'est dû au fait que les statistiques négligent toutes les agressions qui ne sont pas rapportées ou répertoriées : des petites agressions verbales ou visuelles.

Je vous invite à observer à partir d'une terrasse la manière dont les hommes regardent les femmes. C'est choquant ! Certains déshabillent les femmes du regard. D'abord, on se dit qu'en passant derrière elles, on va avoir droit au même traitement, ce qui est désagréable. Ensuite, il est tout simplement inconvenant de regarder les gens de cette manière.

Pourquoi est-ce dérangeant ? Parce que c'est un rappel constant du fait que les femmes n'ont pas

strategieën die vrouwen toepassen om zich veiliger te voelen. Eigenlijk gaat het om een inperking van hun vrijheid tijdens hun verplaatsingen.

Wat het openbaar vervoer betreft, voelen vrouwen zich niet veilig in lege ondergrondse gangen, ook al hangen er tien camera's. Ze wandelen liever bovengronds, waar ze eventueel iemand ter hulp kunnen roepen.

Vrouwen vermijden liever ook lange wandelingen door verlaten wijken. Daarom zouden er meer bus- en tramhaltes moeten komen, zodat ze minder ver moeten stappen. Net in dergelijke verlaten wijken hebben vrouwen immers vaak niet de mogelijkheid om zich met de wagen te verplaatsen.

Kortom, het openbaar vervoer moet zoveel mogelijk oplossingen aanreiken opdat vrouwen zich minder bedreigd voelen en zich durven verplaatsen.

Er is veel werk aan de winkel en de eerste vraag is wat het gewest concreet kan doen. De ongelijke behandeling van vrouwen is immers onrechtvaardig en ontoelaatbaar. Hoe zult u daarmee rekening houden bij uw investeringen in de openbare ruimte en het openbaar vervoer?

(Applaus bij Ecolo, Groen, het FDF en de sp.a)

tout à fait leur place dans l'espace public. Il suffit de regarder n'importe quelle femme en jupe, belle ou moins belle selon les critères normatifs actuels : elle sera détaillée des pieds à la tête. Face à ce message implicite selon lequel elles n'ont pas tout à fait leur place dans l'espace public, on se rend compte qu'elles l'occupent effectivement de moins en moins.

Elles s'y déplacent d'un point A à un point B parce qu'elles n'ont pas à traîner. Personnellement, je refuse de fixer un rendez-vous en rue le soir, car je sais ce que l'on pense d'une femme qui attend seule sur un trottoir. J'ai appris cela à quatorze ans : j'attendais une copine sur un trottoir et on m'a fait une proposition de rapport tarifé ! Les femmes ont donc appris à ne faire que passer dans l'espace public.

Comment les pouvoirs publics peuvent-ils intervenir sur ce plan ? Outre la question de l'éducation se pose celle des infrastructures et des investissements. Pourquoi les investissements dans les activités situées sur l'espace public s'adressent-ils principalement aux garçons ? Les filles restent le plus souvent au bord des plaines de sport ou des skateparks. Rares sont celles qui occupent le terrain. Lorsque des investissements sont consentis dans des infrastructures liées à des activités pratiquées dans l'espace public, il importe de réserver aux femmes la place qui leur revient, à savoir une bonne moitié.

J'en viens aux déplacements. Les femmes peuvent se déplacer à certaines heures et dans certains lieux. En dehors de ces heures et de ces lieux, cela devient moins normal, source d'anxiété ou d'inquiétude. Il suffit de suivre une femme dans une rue vide : elle se retournera pour savoir qui est derrière elle. Comment est-ce possible ?

(M. Charles Picqué, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

C'est évidemment anormal et cela nous amène à des études telles que celle menée par Brussels Studies, qui décrit une série de comportements adoptés par les femmes pour se sentir plus en sécurité et se déplacer malgré tout. Cela implique donc une limitation des déplacements et c'est anormal ! On constate que les femmes n'aiment pas être seules dans la rue le soir, quand les quartiers sont déserts. Les quartiers déserts provoquent un grand sentiment d'insécurité.

Ce qui concerne étroitement M. Smet, c'est ce qui est fait pour que les transports publics tiennent compte de ces perceptions. Peu de femmes se sentent en sécurité dans un couloir vide en sous-sol, quand bien même dix caméras y seraient branchées. Elles se sentent bien plus en sécurité en surface, dans la rue, où elles peuvent faire appel à quelqu'un ou voir un chauffeur. Honnêtement, vous ne me verrez jamais vers minuit dans certaines stations de métro dotées de longs couloirs totalement déserts !

Le rapport dit aussi que les femmes n'aiment pas devoir marcher longtemps non accompagnées dans des quartiers déserts. Il faut donc des arrêts de bus et de tram à proximité, dans les quartiers, et certainement pas un rallongement des temps de parcours. Soit les femmes ont les moyens et circulent en voiture ou prennent le taxi, soit elles n'ont pas les moyens mais font tout de même le sacrifice, parce qu'elles n'ont pas le choix.

M. le ministre, il est urgent de s'inquiéter d'offrir un réseau de transport public qui répond aux préoccupations des femmes, qui s'adapte tout autant à leurs besoins de déplacement et qui limite les contraintes qu'elles subissent en raison de leur condition de femme.

Il serait intéressant de consulter le hashtag #safedanslarue sur Twitter et de relever le nombre de stratégies que les femmes mettent en œuvre pour se sentir plus en sécurité dans la rue. Il est tout aussi intéressant de voir les réactions qui s'en sont suivies, comme la suggestion faite aux hommes de changer de trottoir quand ils croisent une femme dans une rue déserte. Ce fut un tollé général, alors que les femmes sont souvent amenées à changer de trottoir !

Un grand chantier s'ouvre devant nous et la première question est de savoir comment l'intégrer dans les investissements concrets. Les femmes sont tout aussi bonnes contribuables que les hommes dans cette Région, alors qu'elles subissent une inégalité injuste et inadmissible. Dans les investissements, dans l'espace public, dans la manière de concevoir les transports publics, qu'allez-vous mettre en œuvre pour intégrer cette dimension et tenter de rendre aux femmes le droit de se déplacer et de rester en rue selon leur volonté ?

(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo, de

De voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Met de studie van Brussels Studies over het onveiligheidsgevoel bij vrouwen tijdens verplaatsingen in Brussel wordt bevestigd wat vele vrouwen in Brussel al wisten: de stad voelt niet veilig aan. Dat heeft een rechtstreekse impact op de zelfstandigheid van vrouwen. Ze zullen bepaalde plaatsen mijden, durven 's avonds niet alleen uit te gaan of kleden zich anders.

Vrouwen voelen zich onveiliger. Toch zijn ze in werkelijkheid minder vaak het slachtoffer van criminele feiten. Die vaststelling mag evenwel niet gebruikt worden om de problematiek weg te wuiven of te relativiseren. De beste manier om het onveiligheidsgevoel te doen verdwijnen, is te zorgen voor zichtbare maatregelen die bevorderlijk zijn voor de veiligheid.

Donkere straten en lege metrostellen dragen niet bij tot een veiligheidsgevoel, maar evenmin tot een veilige omgeving. Vrouwen zijn fysiek kwetsbaarder dan mannen. Hopelijk kan de studie een aantal zaken in beweging brengen. Het garanderen van de veiligheid is het absolute minimum van wat van een overheid verwacht kan worden. Veiligheid is een basisrecht! De overheid moet alles in het werk stellen om Brussel zo veilig mogelijk te maken en alle vormen van criminaliteit efficiënt aan te pakken.

De voornoemde studie is dan ook een mooie aanleiding om het Brusselse beleid te evalueren. Om het onveiligheidsprobleem aan te pakken, hebben we visie en een geïntegreerde aanpak nodig. Daarin moeten preventie, repressie en nazorg voor slachtoffers worden gecombineerd.

Wat staat er met betrekking tot de veiligheidsproblematiek in het regeerakkoord? Brussel zou Brussel niet zijn mocht daarvoor niet een aantal instellingen opgericht worden. Ik som ze even op: een autonome gewestelijke veiligheids- en preventiedienst, waarover al een ordonnantie is aangenomen, een permanente conferentie van de openbare veiligheidsinstanties en een overkoepelend Brussels overlegorgaan van de preventie-instanties. Wat is de stand van zaken? Werden er al resultaten geboekt?

Groen, des FDF et du sp.a)

M. le président.- La parole est à Mme Dhaene.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais).*- *L'étude de Brussels Studies sur le sentiment d'insécurité des femmes dans leurs déplacements à Bruxelles confirme qu'elles ne s'y sentent pas en sécurité et que leur autonomie s'en trouve directement affectée.*

La meilleure façon de combattre ce sentiment consiste à adopter des mesures visibles qui favorisent la sécurité.

Il est à espérer que cette étude fera bouger les choses. La sécurité est un droit fondamental, qui doit être garanti par les pouvoirs publics. Ces derniers sont tenus de tout mettre en œuvre pour rendre Bruxelles aussi sûre que possible et appréhender efficacement toutes les formes de criminalité.

Cette étude fournit donc l'occasion d'évaluer la politique bruxelloise. En effet, nous avons besoin d'une vision et d'une approche intégrée, combinant prévention, répression et aide aux victimes.

L'accord de gouvernement prévoit la création de plusieurs organismes dans le domaine de la sécurité, à savoir : un service autonome régional de la sécurité et de la prévention, une conférence permanente des autorités publiques pour la sécurité et une coupole bruxelloise de concertation des acteurs de la prévention. Des résultats ont-ils déjà été engrangés ?

L'accord de gouvernement met également l'accent sur la prévention dans les quartiers et la participation des acteurs locaux, sans toutefois préciser les moyens à mettre en œuvre à cette fin. Je cite l'exemple des partenariats locaux de prévention (PLP), qui sont des initiatives locales de collaboration entre les habitants d'un quartier et la police locale. Les habitants signalent les agissements suspects à la police, tandis que la police associe les habitants à l'établissement d'un plan de sécurité, au bénéfice de la cohésion sociale.

Il serait bon que la Région bruxelloise encourage et facilite la mise en place de ce type d'initiative, vu les désaccords entre communes à ce sujet.

In het regeerakkoord wordt de nadruk gelegd op preventie in de wijken en op het betrekken van lokale actoren. Er wordt echter niet gespecificeerd hoe men dit wil realiseren. In deze context vermeld ik de buurtinformatienetwerken (BIN). Dat zijn zeer waardevolle lokale initiatieven waarbij er in een bepaalde buurt of wijk een samenwerkingsverband wordt gesloten tussen de bewoners en de lokale politie. Wie iets verdachts ziet, informeert de politie. Omgekeerd betreft de politie de bewoners bij het opstellen van een veiligheidsplan, hetgeen de sociale samenhang en de sociale controle in die buurt versterkt.

De burgemeester van Brussel-Stad, Yvan Mayeur, is na een verzoek van N-VA-gemeenteraadslid Johan Van den Driessche bereid om de oprichting van buurtinformatienetwerken te ondersteunen, terwijl zijn ambts- en partijgenoot uit Anderlecht op een gelijkaardig verzoek afwijzend reageert. In Anderlecht had gemeenteraadslid Nadine Van Lysebetten namelijk ook om die maatregel gevraagd. Het zou goed zijn mocht het Brussels Gewest op dit vlak een stimulerende en faciliterende rol willen spelen.

In het regeerakkoord wordt verwezen naar de noodzaak van een forse verhoging van het aantal Brusselse politieagenten. Hoeveel agenten werden inmiddels aangeworven?

Meer politie is niet voldoende. Het belangrijkste is meer blauw op straat. Politieagenten moeten worden ingezet voor politietaken en burgers voor administratieve taken. Wat is uw visie daarop? U zou bijvoorbeeld politiebusjes kunnen uitrusten met nieuwe technologie, zodat er minder politiekantoren nodig zijn en agenten 's nachts kunnen patrouilleren in plaats van tijd door te brengen in het politiebureau.

Gemeenschapswachten zijn de ogen van de politie. Hebt u al gezorgd voor meer gemeenschapswachten en preventie- en veiligheidspersoneel in het openbaar vervoer?

Camerabeveiliging kan de overlast terugdringen en de identificatie van daders van misdrijven vergemakkelijken. Er is nood aan camerabeveiliging in en rond overheidsgebouwen en bij centrale en drukbezochte plaatsen, zoals metro- en treinstations. Er moet een camerabeleid worden uitgewerkt, dat onder meer mogelijke locaties voor de plaatsing van camera's onderzoekt.

L'accord de gouvernement évoque la nécessité d'une augmentation significative du nombre d'agents de police bruxellois. Combien d'agents ont-ils déjà été engagés ?

La police doit surtout être davantage sur le terrain et déléguer les tâches administratives à des civils. Quel est votre point de vue à ce propos ? Des fourgons de police pourraient être équipés d'une nouvelle technologie afin de réduire le nombre de bureaux de police et permettre aux agents de patrouiller la nuit.

Avez-vous déjà augmenté le nombre de gardiens de la paix et de personnel de sécurité et de prévention dans les transports en commun ?

La vidéosurveillance, qui réduit les nuisances et facilite l'identification des auteurs de délits, est nécessaire dans les bâtiments publics et aux alentours, ainsi qu'aux endroits centraux et très fréquentés. Quels sont les progrès réalisés par la Région dans l'installation d'un système de vidéosurveillance ?

Des stations de métro et arrêts de bus bien éclairés et entretenus améliorent le sentiment de sécurité et la sécurité en général. Avez-vous déjà élaboré un plan d'éclairage ?

Enfin, n'oublions pas la prévention. La note d'orientation sur l'égalité des chances de la secrétaire d'État Debaets annonce des campagnes de sensibilisation à grande échelle, surtout contre le sexisme en rue. Quelles campagnes avez-vous lancées pour atténuer le sentiment d'insécurité des femmes en ville ?

(Applaudissements sur les bancs de la N-VA)

Hoe ver is het gewest gevorderd met de installatie van een videobewakingssysteem?

Openbare plaatsen zoals metrostations of bushaltes, die goed worden verlicht en degelijk worden onderhouden, dragen bij tot een hoger veiligheidsgevoel en meer reële veiligheid. Hebt u al een lichtplan uitgewerkt?

Ten slotte is preventie belangrijk. In de oriëntatienota betreffende gelijke kansen kondigt staatssecretaris Debaets grootschalige bewustmakingscampagnes aan, zeker met betrekking tot seksisme op straat. Welke campagnes hebt u gelanceerd om het onveiligheidsgevoel van vrouwen in de stad te verminderen?

(Applaus bij de N-VA)

De voorzitter.- Mevrouw Geraets heeft het woord.

Mevrouw Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- Bijna een op drie vrouwen voelt zich niet altijd veilig in de stad. Verschillende studies tonen aan dat dat onveiligheidsgevoel duidelijk verband houdt met hun vrouw-zijn en met de maatschappelijke ongelijkheden tussen mannen en vrouwen. Dat onveiligheidsgevoel kan vrouwen ertoe aanzetten om zich terug te trekken in de privésfeer, bepaalde openbare ruimten te vermijden of hun activiteiten buitenshuis te beperken. Op sommige plaatsen zie je alleen nog maar mannen. Het is aan de politici om te vermijden dat vrouwen de indruk krijgen dat ze uit de openbare ruimte worden weggejaagd.

We horen vaak de paternalistische reactie dat de stad een gevaarlijke plaats is, terwijl vrouwen juist thuis het meest gevaar lopen en het vaakst slachtoffer worden van geweld.

Enkele jaren geleden stelde een Brusselse schepen voor om seksistisch gedrag te bestraffen met administratieve boetes. Die maatregel werd met veel bombarie aangekondigd, maar had amper een ontradend effect en leidde tot een stigmatisering van bepaalde wijken of gemeenschappen.

Bovendien bood de maatregel slechts een individuele oplossing, terwijl seksisme bij de wortel en op een meer algemene manier moet worden aangepakt. Seksisme houdt immers niet op aan de

M. le président.- La parole est à Mme Geraets.

Mme Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!).- Près d'une femme sur trois éprouve un sentiment d'insécurité en ville. Différentes études montrent que ce sentiment d'insécurité a un lien clair avec l'identité féminine et avec les rapports inégalitaires entre hommes et femmes. L'un des risques de ce sentiment d'insécurité est le repli des femmes sur l'espace privé. Ce sentiment peut conduire les femmes à éviter ou à désertier les espaces publics, à restreindre leurs activités et leur participation à la vie collective.

Certains lieux sont devenus au fil des années strictement masculins. Aux politiques, dès lors, de développer des outils et des pistes de solution qui n'encouragent pas ce sentiment d'exclusion de l'espace public.

Deux fausses bonnes réponses sont largement développées pour lutter contre le sentiment d'insécurité des femmes en rue. La première est la réponse paternaliste martelant aux femmes que la ville est le lieu de tous les dangers. C'est du pain bénit pour chasser les femmes de l'espace public et pour les faire rentrer chez elles, alors que c'est justement là qu'elles sont le plus en danger et qu'elles subissent le plus de violences conjugales et intrafamiliales.

La deuxième réponse est la réponse sécuritaire, comme celle proposée à l'époque par un échevin

grenzen van het stadscentrum, maar wordt door iedereen uitgedragen, met name via reclame, films, feuilletons, moppen enzovoort.

Seksisme beperkt zich niet tot bepaalde gemeenschappen of religies, maar is een algemeen probleem, dat ook voorkomt in de journalistiek of de politieke en academische kringen.

Als wij het veiligheidsgevoel van vrouwen op straat willen verbeteren, moeten wij het machogedrag bestrijden dat zo diep in onze maatschappij geworteld is dat het banaal is geworden, terwijl het een vorm van geweld blijft. Wij moeten een stad creëren waar vrouwen zich vrij mogen bewegen. Welke concrete maatregelen plant u daarvoor?

Mobiliteit moet daarbij de eerste prioriteit zijn. Wij moeten ervoor zorgen dat vrouwen hun autonomie kunnen ontwikkelen en zich vrij in de stad kunnen verplaatsen. Uit de studie van Brussels Studies blijkt dat het beperkte aanbod van openbaar vervoer vrouwen benadeelt, waardoor ze letterlijk worden buitengesloten uit bepaalde wijken.

Voorts is het belangrijk om bij de invulling van de openbare ruimte rekening te houden met het aspect gender. De vzw Garance heeft op dat vlak een aantal nuttige tips voorgesteld.

De vzw heeft in een tiental gemeenten voettochten georganiseerd met kleine groepjes vrouwen die de stedelijke ruimte dagelijks gebruiken om na te gaan wat hun verwachtingen en behoeften waren.

Uit die voettochten is gebleken dat het cliché dat vrouwen zich alleen veilig voelen in het stadscentrum totaal niet klopt. Het onveiligheidsgevoel is bijvoorbeeld ook groot in de Europese wijk, waar heel veel kantoren zijn, of in winkelbuurten.

De vrouwen vragen onder meer een grotere controle op seksistische reclame in het straatbeeld, meer gratis openbare toiletten, een betere afvalophaling of meer aandacht voor ouderen, die sociale spanningen kunnen temperen.

Bij de inrichting van de openbare ruimte moet rekening worden gehouden met het aspect gender. In dat kader is het belangrijk om te investeren in een betere openbare dienstverlening. Het openbaar vervoer moet worden uitgebreid in de avonduren en er moet meer personeel in de metrostations komen.

bruxellois, consistant à sanctionner les auteurs du sexisme par des amendes administratives. Cette mesure tenait davantage de l'effet d'annonce que de l'effet de dissuasion, mais a eu vite fait de stigmatiser certains quartiers ou certaines communautés.

Elle n'offre en outre aux femmes que des solutions individuelles, alors que le sexisme doit être combattu à la racine, de manière collective et globale.

En effet, la réalité est plus nuancée qu'il n'y paraît et le sexisme ne s'arrête pas aux portes des beaux quartiers pour se concentrer dans le centre-ville. Bien au contraire, le sexisme est véhiculé par tous et partout, notamment via la publicité, les films ou les feuilletons, les blagues, etc.

Même les hommes politiques ne font pas toujours preuve de retenue. Chacun, ici, se souviendra de la tribune des femmes journalistes parue dans Libération. Le phénomène dénoncé est-il typiquement français ? Assurément pas. Johanne Montay a fort bien résumé la situation en quelques mots : "En Belgique aussi, 50 nuances de lourd."

Le sexisme, loin de ne concerner que certaines communautés ou religions, est un phénomène transversal, également vécu dans les milieux journalistiques, politiques et même académiques. Je rappelle l'attitude du doyen de la faculté de psychologie de la Vrije Universiteit Brussel (VUB) qui, dans les jours qui ont suivi le suicide de Steve Stevaert, s'est offusqué sur la place publique du fait que les femmes victimes d'un viol ne portaient pas plainte immédiatement.

Si nous voulons améliorer le sentiment de sécurité des femmes en rue, nous devons lutter contre un machisme à ce point ancré dans notre société qu'il en devient banal, alors qu'il demeure une forme de violence. Quelles mesures concrètes pouvons-nous alors retenir pour envisager une ville femmes admises ?

En termes de mobilité, il faut faire en sorte que les femmes développent leur autonomie, se réapproprient l'espace public et puissent bouger librement dans la ville. Comme de nombreux intervenants l'ont rappelé ce matin, la mobilité est une priorité. L'étude de Brussels Studies révèle en effet que l'offre limitée de transports en commun handicape davantage les femmes en les excluant

Er is ook nood aan meer stadswachten in de straten, een betere afvalophaling en meer controle op reclameboodschappen. Al die factoren kunnen het onveiligheidsgevoel verkleinen.

Welke maatregelen zult u daarvoor nemen?

(Applaus)

littéralement de certains quartiers.

Il faut aussi développer une approche genrée de l'espace public. Pour lutter contre le préjugé selon lequel les femmes seraient des êtres vulnérables ou fragiles qu'il faudrait à tout prix protéger, l'asbl Garance propose différentes pistes visant à organiser l'espace de manière à ce que chacun se l'approprie sur un pied d'égalité.

Cette asbl a organisé une vingtaine de marches exploratoires dans une dizaine de communes. Le but de ces marches est de développer des pistes de réflexion et de propositions concrètes, qui partent des attentes et des besoins des femmes. Il s'agit, avec un petit groupe de femmes, d'explorer leur quartier pour observer et analyser les atouts ou les faiblesses de l'espace urbain que ces habitantes empruntent quotidiennement. Il s'agit donc bien d'être à l'écoute de leurs besoins concrets et quotidiens.

À la suite de ces marches, l'asbl Garance a déjà rassemblé différentes propositions d'aménagement de l'espace public dans les quartiers. Une première conclusion de l'asbl va à l'encontre du cliché qui voudrait que les femmes ne se sentent en sécurité que dans les quartiers du centre-ville. Rien n'est plus faux ! Ainsi, en soirée, le quartier européen, qui concentre un grand nombre de bureaux, ou les quartiers commerciaux, sont aussi source d'insécurité.

Les propositions qui ressortent du travail de l'asbl Garance sont aussi riches que variées et abordent le besoin de contrôle public des panneaux publicitaires à caractère sexiste, la nécessité d'installer des toilettes publiques gratuites, le ramassage des ordures, ou encore l'importance de développer des espaces réfléchis pour les personnes âgées, qui forment un groupe susceptible d'apaiser les tensions sociales.

La configuration et l'aménagement de l'espace public doivent donc être pensés de manière genrée. Dans ce cadre, un investissement dans des services publics de qualité est également prioritaire. Il faut des transports publics plus développés, étendus aux horaires de nuit et avec plus de personnel dans les stations de métro. Il faut également une présence de gardiens de la paix en rue, de meilleurs services de ramassage des déchets et plus de contrôles des affichages publicitaires. Voilà autant de facteurs qui peuvent enrayer le

De voorzitter.- De heer Ghysels heeft het woord.

De heer Marc-Jean Ghysels (PS) *(in het Frans).*- *Het onveiligheidsgevoel bij vrouwen is natuurlijk niet objectief, want het gaat in de eerste plaats om een perceptie waarvan de reële impact moeilijk te in te schatten is. 43% van de vrouwen is bang in het openbaar vervoer, tegenover 19% van de mannen. Die angst is echter nefast voor de autonomie van vrouwen.*

Volgens het Brusselse adviescomité voor gelijke kansen voor mannen en vrouwen kunnen technologische controlemiddelen, gecombineerd met de aanwezigheid van voldoende personeel en een aangename omgeving ervoor zorgen dat reizigers zich goed voelen.

Het onveiligheidsgevoel is nauwelijks meetbaar, maar de tevredenheidsenquêtes van de MIVB geven toch een zeker beeld. Daaruit blijkt dat de avondfrequentie, het onveiligheidsgevoel in metrostations en het gebrek aan comfort en netheid problematisch blijven.

De MIVB beloofde dit jaar om daarin te investeren. Hoe zit het met de verbetering van het Noctis-net, de frequenties, het comfort, de netheid en de verlichting in metrostations?

Zijn er cijfers over geweld tegen vrouwen in metrostations en in het openbaar vervoer? Bent u van plan om daar onderzoek naar te laten doen?

Hoe worden de MIVB-investeringen dit jaar afgestemd op deze problematiek? Op welke lijnen en in welke stations is de situatie het ergst? Hoe komt dat? Wordt er meer personeel ingezet op het openbaar vervoer om het onveiligheidsgevoel bij vrouwen tegen te gaan?

In 2009 voerde de MIVB twee preventieacties die specifiek op vrouwen en hun gevoel van onveiligheid gericht waren. Gebeuren er nog zulke acties? Hebt u daar meer informatie over? Bent u

sentiment d'insécurité.

Monsieur le ministre, Madame la secrétaire d'État, quelles mesures comptez-vous prendre en ce sens à l'avenir ?

(Applaudissements)

M. le président.- La parole est à M. Ghysels.

M. Marc-Jean Ghysels (PS).- Au sein du Parti socialiste, des hommes se préoccupent aussi du sentiment d'insécurité des femmes. Ce sentiment n'est bien entendu pas objectif, puisqu'il s'agit avant tout d'une perception dont l'impact réel sur l'individu est assez complexe à définir. Ainsi, 43% des femmes ont peur dans les transports en commun, contre 19% des hommes. Ce sentiment restreint bien entendu leur mobilité, leur autonomie et leur utilisation de l'espace public.

Selon le Conseil bruxellois de l'égalité entre hommes et femmes, il est primordial de combiner les moyens de contrôle technologiques et une présence suffisante de personnes et d'animations des lieux, afin d'accroître le sentiment de bien-être des usagères et des usagers.

Ce sentiment d'insécurité est difficilement mesurable, mais nous disposons de données grâce aux enquêtes de satisfaction menées par la STIB. Il semblerait à cet égard que quelques problèmes demeurent, comme la fréquence des navettes, surtout en soirée, le sentiment d'insécurité dans les stations de métro, ainsi que l'insuffisance de confort ou de propreté aux arrêts.

En 2015, la STIB a promis des investissements dans ces matières. Qu'en sera-t-il de l'amélioration du réseau Noctis, des fréquences, du confort, de la propreté et de l'éclairage dans les stations de métro ?

Disposez-vous de chiffres concernant les agressions et les violences envers les femmes dans les stations, mais aussi dans les transports en commun en général ? Comptez-vous réaliser une enquête sur le sujet ?

Comment les nouveaux investissements de la STIB tiennent-ils compte de ces aspects en 2015 ? Quelles sont les lignes et stations qui semblent les plus problématiques ? Pourquoi ? Qu'en est-il de la

van plan om daar meer geld voor uit te trekken?

Volgens mij kunnen duidelijke informatieborden, die de weg wijzen naar een ziekenhuis, politiekantoor of administratie, het gevoel van veiligheid gunstig beïnvloeden, net zoals het wegwerken van hoeken en obstakels in het stadsmeubilair, goede verlichting aan de ingang van parkeergarages of een gratis nummer om incidenten te melden.

Ook het beperken van lawaai is bevorderlijk voor het veiligheidsgevoel, omdat mensen zich dan makkelijker hoorbaar kunnen maken en ook beter horen wat er om hen heen gebeurt. Netheid en de aanwezigheid van mensen spelen ook een positieve rol.

Hoe kunt u de infrastructuur verbeteren en de openbare ruimte toegankelijker maken voor iedereen, want dat is toch ons aller bedoeling?

(Applaus bij de PS, het FDF en de Open Vld)

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het debat van vandaag geeft mij een dubbel gevoel. Enerzijds is het natuurlijk een goede zaak dat dit debat plaatsvindt in de plenaire vergadering. Anderzijds valt het te betreuren dat de toestand dermate is geëscaleerd dat er een parlementair debat aan moet worden gewijd.

Het gaat om een complex en transversaal probleem dat niet in een vingerknip kan worden opgelost. Er werden hier al heel wat elementen van de problematiek besproken. Mij valt bij het lezen van

mise en place d'agents fixes dans les transports en commun pour lutter contre le sentiment d'insécurité ressenti par les femmes ?

En collège de police, M. Picqué, président de la zone de police de ma commune, me rappelait qu'en 2009, la STIB avait mené deux actions de prévention visant spécifiquement les femmes et leur sentiment d'insécurité dans les transports en commun. Qu'en est-il actuellement de ce type d'action ? Disposez-vous d'informations complémentaires ? Envisagez-vous de renforcer de telles dispositions ?

Je conclurai par quelques recommandations. Il semble qu'une information précise fournie par des panneaux - direction à suivre vers un hôpital, un bureau de police ou une administration - soit de nature à accroître le sentiment de sécurité. Cela vaut aussi pour la visibilité, la transparence, la suppression des angles morts et des barrières dans le mobilier urbain, les rampes de parking bien balisées ou un numéro vert permettant de signaler rapidement tout incident, tel que l'absence d'éclairage dans un couloir de métro.

Un abaissement du niveau sonore participe aussi à ce sentiment de sécurité, puisqu'il permet aux personnes d'être entendues et d'entendre ce qu'il se passe alentour. La propreté et la présence humaine exercent également une influence positive.

De quels moyens disposez-vous pour améliorer les infrastructures et rendre l'espace public plus accessible aux femmes et aux hommes, puisque tel est notre objectif commun ?

(Applaudissements sur les bancs du PS, des FDF et de l'Open Vld)

M. le président.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *D'un côté il est positif que ce débat ait lieu en séance plénière, mais d'un autre, il est à déplorer que la situation se soit tellement aggravée qu'il faille y consacrer un débat parlementaire.*

Il s'agit d'un problème complexe et transversal qui ne peut être résolu d'un claquement de doigts. Je tire de la lecture de l'étude que la présence d'autres personnes est essentielle pour contrer le sentiment d'insécurité des femmes.

de studie op dat de aanwezigheid van andere mensen een essentiële factor is bij het bestrijden van het gevoel van onveiligheid bij vrouwen.

Ook de herinrichting van de openbare ruimte lijkt cruciaal te zijn. Ik denk dan aan metrostations en ondergrondse parkings. Ik weet dat de minister bijzonder veel belang hecht aan het realiseren van een stad waar het goed samenleven is. De ruimtelijke ordening in deze stad bevat echter nog een aantal concepten uit de jaren zeventig. De herinrichting zal dan ook heel wat tijd vergen.

Soms gaat het om ingrepen die heel zichtbaar zijn. Een aantal jaren geleden is de MIVB bijvoorbeeld overgestapt van een combinatie van meerdere metrostellen naar één langere wagon. Dat was voor heel wat vrouwen het moment om opnieuw de metro te nemen.

De problematiek van het verbaal geweld tegen vrouwen is in de actualiteit gekomen door de documentaire 'Femmes de la rue'. De documentaire geeft een ontluisterend beeld van de manier waarop vrouwen in de Brusselse straten het slachtoffer zijn van verbaal geweld vanwege mannen. 'Femmes de la rue' heeft heel wat stof doen opwaaien en was er de oorzaak van dat Brussel-Stad besliste om mensen die vrouwen lastigvallen een GAS-boete op te leggen.

Naast deze repressieve maatregel zijn er evenzeer preventieve acties nodig. Jongens moeten consequent respectvol omgaan met vrouwen in de straat. Eigenlijk moet het gaan om respect voor vrouwen 'tout court'. Daar ligt namelijk het kalf gebonden bij heel wat jongeren in onze stad. We moeten op de eerste plaats het heersende mentaliteitsprobleem aanpakken en dat is voor het beleid een heel heikel punt. De opvoeding start thuis. Ook op school kunnen jongeren bewustgemaakt worden van seksisme en verbaal geweld.

Het verbaal geweld in onze straten is geen recent fenomeen. Mevrouw Grouwels, de voormalige staatssecretaris voor Gelijke Kansen, heeft dit probleem al veel langer aangekaart. In 2007 wou ze een meldpunt oprichten waar slachtoffers van verbaal geweld met hun klachten terecht konden. Ook huidig staatssecretaris Debaets heeft als parlements lid herhaaldelijk de aandacht op het probleem gevestigd. Ze stelt nu alles in het werk om de ordonnantie inzake gendermainstreaming uit

Le réaménagement de l'espace public - stations de métro, parkings souterrains - semble également être essentiel. Par exemple, il y a quelques années, le passage de plusieurs à un seul long wagon de métro a permis à de nombreuses femmes de reprendre le métro. Mais l'aménagement du territoire étant encore empreint de concepts datant des années septante, cela demandera du temps.

Le documentaire "Femmes de la rue" a mis la question de la violence verbale contre les femmes à la une et a été à l'origine de la décision de Bruxelles-Ville d'infliger des sanctions administratives communales (SAC) à ceux qui importunent les femmes.

À côté de cette mesure répressive, des actions préventives sont nécessaires. Nous devons agir sur les mentalités : les jeunes doivent se comporter de manière respectueuse envers les femmes, et pas seulement dans la rue. L'éducation commence à la maison, mais à l'école, il est aussi possible de conscientiser les jeunes aux questions du sexisme et de la violence verbale.

La violence verbale dans nos rues n'est pas un phénomène récent. En 2007, Mme Grouwels avait voulu créer un service où les victimes de violences verbales adressent leurs plaintes, et Mme Debaets avait attiré à plusieurs reprises l'attention sur ce problème lorsqu'elle était parlementaire. Maintenant qu'elle est secrétaire d'État, elle travaille à la mise en œuvre de l'ordonnance relative à l'approche intégrée de la dimension du genre.

Le CD&V espère que les débats dans cette assemblée et au Comité d'avis pour l'égalité des chances entre les femmes et les hommes feront de la sécurité de chaque femme une priorité, et pas seulement dans les rues, car ailleurs, ce pourrait être encore pire.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

te voeren.

De CD&V hoopt dat de debatten, niet alleen in deze vergadering maar ook binnen het Adviescomité voor Gelijke Kansen, ertoe zullen leiden dat het gewest werk maakt van de prioritaire aanpak van de veiligheid van elke vrouw, niet alleen in het straatbeeld maar ook daarbuiten. Als we zien wat er alleen al in het straatbeeld gebeurt, houd ik mijn hart vast voor hoe de situatie daarbuiten is.

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- De studie is erg interessant, maar niettemin beperkt. Er zouden dus aanvullende studies moeten komen om te bepalen welke factoren bijdragen tot het reële of vermeende onveiligheidsgevoel bij vrouwen.

Op basis van die studies zou er dan een concreet actieplan moeten komen, met structurele antwoorden op maat van specifieke toestanden. Dat zou een taak kunnen zijn voor het nieuwe Brussel Preventie en Veiligheid.

Iedereen die vanochtend het woord genomen heeft, vindt het niet kunnen dat een vrouw bang is om zich alleen te verplaatsen. Hetzelfde geldt voor andere bevolkingsgroepen zoals ouderen, kinderen of mensen met een handicap.

Het onveiligheidsgevoel is mede toe te schrijven aan de stadsaanleg, de netheid of het gebrek aan verlichting.

Andere stadselementen kunnen het onveiligheidsgevoel bij bepaalde bevolkingsgroepen nog verhogen: hangjongeren, weinig vrouwen op straat in bepaalde wijken, de mate van diversiteit van de mensen op straat, wat er op straat of in een park gebeurt, enzovoort.

Verkennde wandelingen bieden een inkijk in hoe vrouwen zich in de openbare ruimte voelen en kunnen een basis vormen om een 'no woman's land' om te vormen tot gezellige plek voor iedereen. Er zijn al eerder zulke experimenten gedaan in Brussel en het zou interessant zijn om vaker volgens participatieve methodes te werken.

M. le président.- La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Bien qu'extrêmement intéressante, cette étude reste toutefois limitée dans son mode opératoire et dans son champ d'exploration. Elle mériterait dès lors d'être approfondie par des études complémentaires, afin de mieux identifier l'ensemble des éléments qui participent à ce sentiment réel ou ressenti d'insécurité chez les femmes.

Ces études pourraient à leur tour déboucher sur un plan d'action concret, qui permettrait d'apporter des réponses structurelles et spécifiques en fonction des différents quartiers et topologies de notre Région. Cela pourrait constituer l'une des missions que votre gouvernement confiera au nouvel outil dont la Région s'est dotée pour analyser la sécurité à Bruxelles : Bruxelles prévention et sécurité.

Comme tous les intervenants l'ont souligné à la tribune ce matin, il est absolument anormal, aberrant et lamentable qu'une femme ait peur de se déplacer seule, préférant parfois rester chez elle ou utiliser d'autres stratégies pour éviter des quartiers ou des groupes de personnes. Ce constat est également valable pour d'autres catégories de populations comme les seniors, les enfants, ou les personnes souffrant d'un handicap.

Plusieurs éléments alimentent ce sentiment de manière générale, comme la configuration urbanistique, la propreté, ou le manque d'éclairage.

D'autres éléments de notre environnement urbain peuvent générer des surcroûts de sentiment d'insécurité auprès de publics plus spécifiques : attroupements de jeunes, faible présence visible

Al die maatregelen zijn nodig, maar vormen geen mirakeloplossing. Een andere concrete actie bestaat erin het aspect veiligheid beter te integreren in de stadsplanning. Dat betekent dan een grotere aanwezigheid van politie of overheid in de wijken. Op initiatief van de federale minister van Binnenlandse Zaken en Gelijkheid van Kansen werd de strijd tegen discriminatie en seksisme vorig jaar opgevoerd.

Deze regering heeft ambitieuze plannen om de levenskwaliteit in Brussel te verbeteren, door ingrepen op het vlak van ruimtelijke ordening, mobiliteit, huisvesting en leefmilieu.

Het gaat hier duidelijk om beleid waarbij meerdere bevoegdheden komen kijken.

Anderzijds moeten we ons ervoor hoeden om mensen in hokjes te stoppen. Ik denk dan aan maatregelen als een aangepaste busdienst voor vrouwen of roze taxi's. Het cdH is van mening dat het veiligheidsgevoel verhoogd moet worden met inclusieve maatregelen, veeleer dan exclusieve.

Praktische ingrepen kunnen het veiligheidsgevoel verhogen, maar scholen spelen een fundamentele rol om jongeren voor te bereiden op een leven in de maatschappij met respect voor iedereen die daar deel van uitmaakt. Ook verenigingen zijn in deze een essentiële partner.

(Applaus bij de meerderheid)

des femmes dans certains quartiers, diversité ou non des populations rencontrées dans l'espace public, degré d'animation d'une rue ou d'une place, etc.

Les marches exploratoires constituent une bonne méthode pour obtenir l'opinion des femmes sur l'espace public. Des expériences en ce sens ont été menées en France et au Canada. Elles permettent d'identifier très précisément, quartier par quartier, les éléments qui permettraient de transformer un "no woman's land" en lieu de vivre ensemble. Des expériences de ce type ont déjà été menées à Bruxelles, mais il serait intéressant de multiplier ces méthodes participatives, qui peuvent nous amener à proposer des initiatives et des idées insoupçonnées.

Toutes ces mesures sont nécessaires mais ne constituent pas la panacée. Une autre action concrète consiste à intégrer davantage la question de la sécurité dans la réflexion urbanistique, ce qui passe par un renforcement de la présence policière ou de l'autorité publique dans nos quartiers. Je voudrais rappeler à cet égard qu'il y a un an, à l'initiative de la ministre fédérale de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, est entré en vigueur un projet de loi visant à renforcer la lutte contre les discriminations et le sexisme. Le projet politique intégrant la dimension de genre défendu par la ministre se voulait un soutien clair aux victimes, en affirmant leur liberté d'aller et venir dans l'espace public.

Cette législature est marquée par les grandes ambitions du gouvernement en termes d'amélioration de la qualité de vie à Bruxelles. Celles-ci se traduisent au niveau de l'aménagement du territoire, de la mobilité, du logement et de l'environnement.

Toutes ces politiques se caractérisent par la transversalité. Dans le débat qui nous anime aujourd'hui, la transversalité des mesures est assurément le maître-mot.

Par ailleurs, je voudrais vous inviter à la vigilance, afin de ne pas opérer des choix qui mèneraient à la catégorisation des genres. Je pense ici aux réponses en termes de mobilité citées dans l'étude, comme la mise en œuvre d'un service de bus adapté aux femmes, qui permettrait de descendre entre deux arrêts, ou encore les taxis roses.

Pour le cdH, les moyens déployés pour assurer un

De voorzitter.- De heer Ahidar heeft het woord.

De heer Fouad Ahidar (sp.a)- Voor de sp.a moet iedereen, mannen, vrouwen en kinderen, zich te allen tijde veilig kunnen verplaatsen in Brussel.

Er wordt hier gesproken over een onveiligheidsgevoel, maar er bestaat ook wel degelijk een veiligheidsprobleem.

(verder in het Frans)

Mensen krijgen werkelijk te maken met agressie.

(verder in het Nederlands)

Het gaat dus niet alleen om een gevoel. Onze vrouwen, onze dochters, onze moeders, onze vriendinnen worden in dit gewest dagelijks gepest.

Natuurlijk zal een betere verlichting helpen, maar als de pesterijen gebeuren op de Gentsesteenweg in Molenbeek of in de Louizalaan in Elsene bij klaarlichte dag, dan heeft dat niets te maken met een slecht verlichte openbare ruimte, maar wel met de mentaliteit van de daders. Daar moeten wij iets aan doen.

(verder in het Frans)

Die mentaliteitsverandering moet er koste wat kost komen: we kunnen niet aanvaarden dat mannen, vrouwen, kinderen, homo's of andere mensen lastiggevalen worden!

(Applaus)

meilleur sentiment de sécurité et le bien-être doivent être inclusifs plutôt qu'exclusifs. Nous devons développer le vivre ensemble plutôt que le vivre séparé, tel que ces mesures le préconisent.

Enfin, si des mesures pratiques peuvent contribuer au bien-être, le rôle des écoles est fondamental pour éduquer les jeunes à la vie en société qui respecte toutes ses composantes. Le rôle du secteur associatif est tout aussi essentiel pour obtenir des résultats sur le long terme en développant le dialogue, le respect, la découverte d'autrui et le mieux vivre ensemble.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. le président.- La parole est à M. Ahidar.

M. Fouad Ahidar (sp.a) (en néerlandais)- *Le sp.a estime que tout le monde, sans distinction, doit pouvoir se déplacer à tout moment en sécurité à Bruxelles.*

Au-delà du sentiment d'insécurité évoqué, il existe un réel problème de sécurité et de mentalités.

(poursuivant en français)

Des gens se font effectivement agresser.

(poursuivant en néerlandais)

Dans notre Région, épouses, filles, mères et amies sont importunées chaque jour.

Un meilleur éclairage est évidemment utile, mais n'apporte aucune solution aux harcèlements perpétrés en plein jour chaussée de Gand à Molenbeek ou avenue Louise à Ixelles.

(poursuivant en français)

Le changement de mentalité doit s'opérer à tout prix : nous n'acceptons pas que les gens se fassent importuner pour leurs différences, qu'il s'agisse d'hommes, de femmes, d'enfants, d'homosexuels ou autres !

(Applaudissements)

(poursuivant en néerlandais)

Le débat dépasse le clivage entre majorité et

(verder in het Nederlands)

Daarover moeten wij duidelijkheid scheppen. Het debat overstijgt trouwens de tegenstellingen tussen meerderheid en oppositie, want uiteindelijk gaat het over rechtvaardigheid. Als politici hebben wij daarin een taak te vervullen.

(verder in het Frans)

Ik ben in de politiek gegaan om het onrecht te bestrijden. Ik ben gelovig, maar dit heeft niets te maken met goddelijk recht of onrecht, maar met de middelen die we hebben om het onrecht te bestrijden.

De verenigingen luiden nu de alarmbel.

(verder in het Nederlands)

De vzw's smeken ons om te handelen, zo niet zullen honderdduizenden vrouwen in deze stad morgen gewoon thuisblijven. Dat is niet goed voor onze economie, onze samenleving en ook niet voor de betrokkenen.

Er is dus geen gevoel van onveiligheid, maar een echt probleem, dat we allemaal samen moeten aanpakken. Wij moeten er geen doekjes omwinden. Uiteindelijk gaat het evenmin over deze of gene gemeenschap, want onze vrouwen, onze dochters, onze collega's worden dagelijks op straat gepest.

Misschien heeft de documentaire "Femme de la rue" groepen gestigmatiseerd, maar tegelijk heeft ze de deur geopend voor een grondig debat. Als mijn mooie dochter van veertien jaar, die door haar lengte volwassen lijkt, tram 19 niet durft te nemen om naar de muziekacademie te gaan, dan is er echt een probleem.

(verder in het Frans)

Een mooie vrouw loopt altijd meer risico, ook al is dat onaanvaardbaar. Het is niet normaal dat jonge meisjes of vrouwen elke dag lastiggevalen worden in Brussel.

Een tijd geleden was er een interessant filmpje op internet. Op parodiërende toon bracht het vrouwelijk machisme ten aanzien van mannen in beeld om aan mannen duidelijk te maken hoe een vrouw zulke agressie ervaart.

opposition, car il s'agit en définitive de justice, un domaine au niveau duquel les parlementaires ont une action à fournir.

(poursuivant en français)

Je dis souvent aux gens qui m'interrogent sur mon parcours que je suis entré en politique pour corriger des injustices. Je suis croyant et je dis souvent que cela n'a rien à voir avec la justice ou l'injustice de dieu, mais avec les moyens qui nous ont été accordés pour pouvoir corriger des injustices.

Aujourd'hui, la population tire la sonnette d'alarme via le réseau associatif.

(poursuivant en néerlandais)

Les asbl nous supplient d'agir pour éviter que des centaines de milliers de Bruxelloises finissent par ne plus oser sortir de chez elles, ce qui n'est bon ni pour notre économie, ni pour notre société, ni pour les intéressées.

Il s'agit donc d'un réel problème que nous devons appréhender tous ensemble. Une communauté n'est pas plus concernée qu'une autre, car nos épouses, filles et collègues sont harcelées chaque jour dans la rue.

Si le documentaire "Femmes de la rue" a stigmatisé certains groupes, il a aussi initié un débat approfondi sur cette question. Que ma fille de quatorze ans, qui paraît adulte en raison de sa taille, n'ose pas prendre le tram 19 pour se rendre à l'académie de musique, est grave.

(poursuivant en français)

Il est certain qu'une belle femme encourra toujours plus de risques, même si cette situation est intolérable et que nous devons trouver un moyen d'y remédier. Il n'est pas normal que des jeunes filles ou des femmes se fassent importuner tous les jours à Bruxelles.

Une vidéo intéressante avait circulé sur internet à un moment donné. Sur le ton de la parodie, elle montrait le "machisme" de femmes envers des hommes afin de réveiller certaines consciences et de faire comprendre aux hommes comment les femmes perçoivent ces agressions.

Het spreekt voor zich dat het allesbehalve fijn is voor een vrouw om zich spreekwoordelijk te laten uitkleden door nieuwsgierige blikken.

(verder in het Nederlands)

Het is genoeg geweest.

Het ergste is nog wel de straffeloosheid. Tenslotte gaat het 'maar' om woorden. Er is ook een duidelijk signaal nodig van de federale politie dat zulke handelingen strafbaar zijn.

Waarom vallen daders vrouwen lastig? Zonder een mentaliteitswijziging zal het probleem nooit worden opgelost.

(Applaus)

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *In de praktijk stoppen MIVB-chauffeurs 's nachts soms al tussen twee haltes om passagiers dicht bij hun bestemming te laten afstappen. Het zou goed zijn, mijnheer de minister, mocht die praktijk in het reglement van de MIVB worden ingeschreven.*

Mijnheer Smet, Ik feliciteer u met uw plan in verband met de veilige fietspaden. U hebt echter 44 miljoen geïnvesteerd in de installatie van poortjes om de metrostations af te sluiten. Het was de bedoeling om de veiligheid te verbeteren, maar veel dames voelen zich daardoor net onveilig omdat ze vaker geduwd worden.

(Opmerkingen van de heer Cerexhe)

Een dertigtal jaar geleden kon een reiziger nog terecht aan een loket voor een biljet of voor informatie. Nu verdwijnt alsmaar vaker de menselijke aanwezigheid en is er dus minder hulp aan de reizigers. Daarover klagen ook de loketbediendes bij de NMBS, waar maar liefst 33 loketten gesloten worden. Zulke maatregelen zijn nefast voor de informatieverstrekking en hulpverlening aan passagiers.

U bevordert alvast niet het veiligheidsgevoel bij vrouwen door de plaatsing van poortjes en machines.

Il est certain qu'une femme déshabillée du regard de haut en bas a de quoi se sentir mal à l'aise !

(poursuivant en néerlandais)

Cela doit cesser.

L'impunité des auteurs, au motif qu'il ne s'agit finalement "que" de mots, est inacceptable. La police fédérale doit donner un signal fort concernant le caractère punissable de ces faits.

Le problème ne sera jamais résolu sans un changement de mentalité.

(Applaudissements)

M. le président.- La parole est à M. Handichi.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Tout a été dit, mais je souhaitais apporter deux petites corrections. J'ai entendu cette histoire de demande entre deux arrêts la nuit pour les femmes en difficulté, afin de les rapprocher un peu plus de leur domicile. Dans la pratique, mes collègues de la STIB et moi-même le faisons. On nous demande : "M. le chauffeur, je suis chargée, mon fils s'est endormi, puis-je descendre ?" Au quotidien, la grande majorité de mes collègues de la STIB vous ouvrent les portes. Si cela pouvait être intégré dans le règlement de la STIB, ce serait un plus.

Quand Mme Debaets a parlé tout à l'heure des trajectoires de vélo sécurisées, je vous ai félicité, M. Smet. Par contre, concernant les portiques, vous avez investi 44 millions d'euros dans ce système et vous avez créé un nouveau sentiment d'insécurité. Quand les dames, et très souvent les dames âgées y passent, elles se font bousculer. Les portiques ne sont pas une bonne chose.

(Remarques de M. Cerexhe)

À l'époque, il y avait une mezzanine et une présence humaine dans chaque station. Un agent de la STIB pouvait vous offrir ticket, petite discussion, information. C'était il y a une petite trentaine d'années. Petit à petit, on se dirige vers des portiques et moins de présence humaine. On ferme des kiosques. Je fais le lien avec la grève qui

(Applaus)

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben blij met dit debat en net zoals de heer Ghyssels vindt ik het heel belangrijk dat ook mannen het woord genomen hebben. We moeten het debat vanuit een vrouwelijke invalshoek voeren, want er zal altijd een verschil zijn tussen mannen en vrouwen, maar dan zonder de realiteit van andere doelgroepen, zoals homo's of allochtonen uit het oog te verliezen.*

We hebben vanzelfsprekend kennis genomen van de studie van Brussels Studies over het respect tussen mannen en vrouwen, met name in de openbare ruimte. Sommigen zullen tegenwerpen dat er slechts tien vrouwen ondervraagd werden, terwijl het geweest er 600.000 telt, maar veel mensen herkenden zich in hun verhalen.

Ik heb de auteur van de studie uitgenodigd om zijn werk voor te stellen aan mijn kabinet en mijn administratie, zodat iedereen in zijn dagelijkse werk rekening kan houden met de kwestie.

(verder in het Nederlands)

We leven met zijn allen samen in de openbare ruimte. Deze regering wil Brussel teruggeven aan de Brusselaars en vindt de levenskwaliteit in de stad zeer belangrijk.

We kunnen die levenskwaliteit verbeteren met stedenbouwkundige ingrepen, door de stad beter te verlichten en te verfraaien. We moeten de stad op zo'n manier inrichten dat mensen zin krijgen om in

se déroule en ce moment même à la SNCB où 33 guichets vont être fermés. C'est ce que dénoncent les guichetiers, partout dans le pays, par leur grève. Cette suppression de 33 guichets est synonyme de moins d'information et de moins d'aide aux usagers.

D'un côté, vous dites que la présence humaine est nécessaire pour augmenter le sentiment de sécurité. De l'autre, vous fermez des agences et vous diminuez la présence physique dans les stations. Vous êtes en faveur de portiques et de machines, mais ce n'est pas cela qui va favoriser le sentiment de sécurité des femmes.

(Applaudissements)

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis content que ce débat soit mené et que des hommes se soient aussi exprimés sur cette question. Dans ce genre de débat, où le comportement des hommes est mis en cause, il est en effet important que ces derniers prennent conscience des conséquences de leurs comportements.

M. Ghyssels a raison de dire qu'il est important que les hommes s'expriment sur le sujet. M. Ahidar et d'autres en ont aussi parlé ; il s'agit d'un débat sur le respect et sur la relation entre les gens. Il est judicieux d'entamer le débat sous l'angle féminin, car il y aura toujours une différence entre hommes et femmes, mais il est aussi important d'adopter d'autres angles. Celui des homosexuels, par exemple. Les lesbiennes, gays, bisexuels et transsexuels (LGBT) ou les personnes d'une autre origine auraient certainement beaucoup d'expériences à relater en la matière.

Plusieurs groupes peuvent s'identifier à ce débat et les hommes politiques ne doivent pas tomber dans le piège consistant à n'observer la situation qu'à partir du point de vue des femmes ou de ne proposer que de fausses bonnes idées.

Concernant le débat sur le respect entre les hommes et les femmes dans la société en général et dans l'espace public en particulier, nous avons bien entendu pris connaissance de l'étude de Brussels Studies. Certains pourraient objecter que seules dix femmes ont été interrogées, alors que la Région compte 600.000 Bruxelloises. De

Brussel te wonen en elkaar hier te ontmoeten.

Dat moet het uitgangspunt zijn wanneer we pleinen, centrale lanen en straten opnieuw aanleggen. Niets is zo bepalend voor het subjectieve onveiligheidsgevoel als de manier waarop we onze openbare ruimte inrichten.

Met straatverlichting en door de openbare ruimte net te houden, kunnen we een gevoel van veiligheid en leefbaarheid creëren.

Daarom zullen we tijdens deze regeerperiode onder andere het Schumanplein opnieuw laten aanleggen. We krijgen regelmatig klachten van vrouwelijke Europese ambtenaren die op dat plein met ongewenst gedrag geconfronteerd worden. Dat plein is een zeer goed voorbeeld van slechte stedenbouw.

(Opmerkingen van mevrouw Zamouri)

Dat is niet goed voor het imago van Brussel. U mag dat niet onderschatten. In de Europese wijk werken journalisten die verslag uitbrengen over Brussel.

Bij de heraanleg wordt het Schumanplein helemaal opengetrokken. Samen met de minister-president zorg ik voor verlichting op het plein die mensen zin doet krijgen om daar zowel overdag als 's avonds naartoe te trekken.

We moeten onze openbare ruimte zo inrichten dat iedereen op elk moment van de dag overal zonder problemen kan komen.

Samen met de minister-president werk ik aan een lichtplan voor Brussel. We buigen ons niet alleen over de verlichting van de belangrijkste gebouwen, maar ook over de manier waarop we met verlichting in het algemeen omspringen. Brussel heeft wat dat betreft een grote achterstand in te halen.

(verder in het Frans)

In deze context kunnen we natuurlijk ook niet om het veiligheidsgevoel in het openbaar vervoer heen. Ik ben het eens met de heer Cerexhe dat we ons moeten hoeden voor ideeën die op het eerste zicht goed lijken, maar eigenlijk louter symptoombestrijding zijn, zoals bijvoorbeeld roze taxi's.

nombreuses personnes qui s'intéressent à la question se sont toutefois reconnues dans les histoires racontées. Elles reflètent donc un sentiment bien présent dans la société.

J'ai invité l'auteure de l'étude à la présenter devant mon cabinet, mais également devant l'administration, afin que les collaborateurs et les fonctionnaires tiennent compte de cette question dans leur travail quotidien.

(poursuivant en néerlandais)

Ce gouvernement veut rendre Bruxelles aux Bruxellois et accorde une grande importance à la qualité de vie, que nous pouvons améliorer en éclairant mieux la ville, en l'embellissant. Nous devons aménager Bruxelles de manière à ce que les gens aient envie d'y habiter et de s'y rencontrer.

Ce principe doit nous guider dans le réaménagement de l'espace public qui influe sur un sentiment d'insécurité par nature subjectif.

C'est dans cette optique que nous allons réaménager le rond-point Schuman, théâtre de nombreux harcèlements envers les fonctionnaires européennes et exemple-type de mauvaises décisions urbanistiques. Un éclairage suffisant sera prévu durant les travaux pour y attirer du monde tant en journée qu'en soirée.

(Remarques de Mme Zamouri)

L'image de Bruxelles pâtit de cette situation, car les journalistes qui travaillent dans le quartier européen rendent compte de ce qui se passe à Bruxelles.

Le plan d'éclairage que j'élabore avec le ministre-président ne porte pas seulement sur l'éclairage des principaux bâtiments, mais également sur la manière dont nous gérons l'éclairage en général. Bruxelles a un grand retard dans ce domaine.

(poursuivant en français)

Plusieurs questions concernent les transports en commun. Il va de soi que cet aspect est très important. Cependant, et je rejoins M. Cerexhe à ce sujet, il faut se méfier des fausses bonnes idées, car certaines mesures combattent les symptômes et non la cause d'un problème. C'est le cas des taxis

Nog zo'n voorstel is het invoeren van metrostellen die gereserveerd zijn voor vrouwen. Waarom dan ook niet meteen metrostellen voor homo's, gehandicapten of kleurlingen? Zo komen we op den duur in een soort apartheidslogica terecht en dat is het laatste wat ik wil. Als er gedragsproblemen zijn in de metro, moeten we die op een andere manier oplossen. Aparte metrostellen voor vrouwen en roze taxi's zijn dus niet aan de orde in Brussel.

Ik heb daarentegen een genuanceerdere kijk op bussen die tussen twee haltes stoppen. Die mogelijkheid bestaat nog niet in Brussel, maar ik ben ervan overtuigd dat wie de chauffeur vriendelijk vraagt om halt te houden, vaak mag uitstappen waar hij wil.

Die manier van doen opnemen in een reglement is echter niet zo eenvoudig, want dan wordt het een recht. De maximale afstand tussen twee haltes bedraagt slechts 400 m. Moeten we dan daartussen zones afleggen om uit te stappen? Moet dat in minder bevolkte gebieden zoals Haren, maar bijvoorbeeld niet in Molenbeek? Het wordt moeilijk om dat aan de reizigers uit te leggen en het is andermaal symptoombestrijding in plaats van een grondige aanpak.

De invoering van de metropoortjes kwam mij in mijn eigen partij op heel wat kritiek te staan, maar toch dragen ze bij tot het veiligheidsgevoel. De kosten zijn trouwens al terugverdiend omdat er nu veel minder zwartrijders zijn.

(Samenspraak)

Ik begrijp dat Ecolo er geen voorstander meer van is, terwijl de partij het voorstel nochtans samen met ons goedkeurde. Dat neemt niet weg dat er zich soms irritante storingen voordoen. Zo moeten er aanpassingen gebeuren voor kinderwagens en fietsen.

Over het algemeen heerst er tevredenheid over het systeem. Alleen zwartrijders verhogen het onveiligheidsgevoel omdat ze mensen in de rug duwen om door de poortjes te komen.

De aanwezigheid van personeel in de stations is belangrijk, maar het is niet de bedoeling dat ze achter glas zitten. Daarom zou het interessanter zijn om alles in de mate van het mogelijke te automatiseren, zodat de huidige loketbeambten toezicht kunnen houden in de stations.

roses.

Dans le même ordre d'idée, certains proposent, comme à Rio de Janeiro, que les métros aient des wagons réservés aux femmes. Dans cette optique, pourquoi ne pas réserver des wagons aux homosexuels, aux personnes à mobilité réduite ou aux personnes de couleurs ? En agissant de la sorte, on entre dans une logique d'apartheid dans les transports publics à laquelle je suis fondamentalement opposé.

Lorsqu'un problème de comportement se pose dans le métro, il faut le résoudre autrement qu'en proposant de fausses bonnes idées. Je dis donc très clairement que nous n'allons, à Bruxelles, proposer ni des wagons séparés pour les femmes, ni des taxis roses.

Je suis par contre plus nuancé sur la possibilité d'arrêter le bus entre deux arrêts. Cette possibilité n'existe pas encore à Bruxelles : le règlement de la STIB l'interdit. Cependant, je suis persuadé que lorsqu'un problème se pose et que l'on demande gentiment au chauffeur d'arrêter son véhicule, celui-ci fait généralement preuve de bon sens et accepte de le faire.

Inscrire cela dans le règlement peut cependant être problématique, car cela devient alors un droit. Par ailleurs, la distance maximale entre deux arrêts est de 400 mètres. S'arrêter entre les deux arrêts signifie-t-il que nous devons prévoir une zone à cet effet ? Est-ce possible partout ? Doit-on le faire dans les zones les moins peuplées comme Haren, mais ne pas le permettre à Molenbeek ? C'est compliqué à expliquer aux usagers et à organiser, d'autant que cela revient à nouveau à s'attaquer aux symptômes et non à l'origine du problème.

Lorsque nous avons introduit les portiques à Bruxelles, des membres de mon parti au niveau national ont affirmé que c'était une mauvaise idée. Ils se trompent !

En effet, ces portiques ont permis de renforcer le sentiment de sécurité de nombreuses personnes dans les transports en commun. Par ailleurs, les coûts occasionnés par leur installation ont déjà été compensés, notamment parce qu'ils permettent de lutter contre la fraude.

(Colloques)

We hebben de aanwezigheid van personeel in de stations al sterk opgevoerd en zullen dat blijven doen. Dat is trouwens mogelijk dankzij de installatie van toegangspoortjes.

De MIVB stelt momenteel in samenwerking met de vzw Amazone een expertisegroep samen met mensen uit de transportsector, de academische wereld en vrouwen. De groep zal tegen de herfst een actieplan voorstellen om het veiligheidsgevoel bij vrouwen in het openbaar vervoer en op straat te verbeteren.

Het debat van vandaag krijgt dus een concreet vervolg. Als de timing gehaald wordt, is het verslag er in september of oktober. Mevrouw Debaets, de andere regeringsleden en ikzelf zullen de aanbevelingen ter harte nemen.

Bij lopende projecten zullen we specifiek rekening houden met de factor gender. Dat zal zeker ook gebeuren bij de heraanleg van het Schumanplein.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes heeft erop gewezen dat in Brussel minder vrouwen de fiets gebruiken dan mannen. We zullen dan ook geen algemene campagnes meer voeren, maar eerst aan profiling doen. We peilen daarbij naar de redenen waarom mensen al dan niet de fiets gebruiken en op basis van onze bevindingen zullen we de hindernissen aanpakken. Daarbij hanteren we een gedifferentieerde aanpak, want dé vrouw, dé man of dé Marokkaanse Brusselaar bestaat niet. We houden echter wel rekening met verschillende groepen en zullen op grond daarvan de vooroordelen en problemen aanpakken. Dat doen we met maatregelen, maar soms ook met campagnes.

Het komende jaar maken we dus werk van profiling om na te gaan om welke redenen mensen niet fietsen in Brussel.

Ik ben ten slotte blij dat mevrouw Teitelbaum verwees naar de kasseien. Herinnert u zich mijn uitspraak, toen ik voor het eerst minister werd, dat ik kasseien haat. Soms zijn die mooi en mogen ze er wel zijn, maar ze zijn pijnlijk voor de voeten en slecht voor fietsers, vrouwen op hakken en mensen die een kinderwagen moeten duwen, tenzij het gaat om afgeplatte kasseien. Kasseien zijn achterhaald, ook al begrijp ik dat men ze voor de heraanleg van wegen opnieuw gebruikt om historische redenen.

Je prends note du fait que le groupe Ecolo n'est plus favorable aux portiques, alors qu'il a approuvé l'idée avec nous. Certes, le système des portiques connaît des dysfonctionnements, comme le système Villo, ce qui est source d'irritation.

Des problèmes subsistent effectivement avec les poussettes et les vélos et des adaptations s'imposent. Il n'empêche que, de manière générale, enquêtes à l'appui, les gens sont favorables à ce système. Le seul problème d'insécurité qui se pose est celui des fraudeurs, qui poussent d'autres personnes pour franchir les portiques.

Vous avez raison sur un point : la présence humaine dans les stations est importante, mais pas séparée des usagers par une vitre. Il serait plus intéressant d'automatiser le système au maximum, pour que les guichetiers actuels puissent assurer une présence humaine dans les stations.

Nous avons déjà considérablement renforcé la présence physique du personnel dans le métro et allons poursuivre dans cette voie. L'installation des portiques nous permet de réorienter la présence humaine vers une fonction de rencontre.

La STIB mène actuellement un projet avec l'asbl Amazone, afin de constituer un groupe d'experts - tant issus du secteur des transports en commun que du monde académique - et de femmes. Ce groupe d'experts sera chargé de préparer un rapport et un plan d'action pour l'automne 2015, axés sur les pistes d'amélioration du sentiment de sécurité des femmes, tant dans les transports en commun que dans l'espace public.

Le débat d'aujourd'hui sera donc suivi très concrètement par une procédure en cours. Si le calendrier est respecté, le rapport devrait être disponible en septembre ou en octobre prochain. Soyez assurés de l'engagement du gouvernement en la matière : Mme Debaets, les autres membres du gouvernement et moi-même nous engageons à faire appliquer les recommandations qui y seront contenues. La Commission de la diversité de la STIB jouera également un rôle important à cet égard.

En ce qui concerne l'espace public, nous veillerons à ce que les définitions de projets en cours de réalisation mentionnent explicitement la dimension liée au genre. Ce sera notamment le cas pour le plan de réaménagement du rond-point

Niet alleen in Brussel, maar ook in andere steden leeft volgens mij soms een rare reflex om terug te grijpen naar het verleden.

(verder in het Frans)

Het gewest zal dan ook alleen nog kasseien gebruiken als dat echt nodig is. Ik beveel de gemeenten aan om ons voorbeeld te volgen.

De heraanleg van de openbare ruimte is weliswaar belangrijk, maar ook de politieaanwezigheid in de stad moet anders. Politieagenten rijden te vaak met politieauto's rond. Vaak doen ze dat in ware cowboystijl!

De Brusselse politie moet op de fiets patrouilleren, en niet alleen in Brussel-Stad. Fietsende agenten staan dicht bij het publiek, kunnen makkelijker communiceren, worden sneller herkend en als minder agressief ervaren. Ze kunnen zich ook onder de voetgangers begeven. We moeten de politiezones dan ook vragen om vaker fietspatrouilles in te zetten. Ook in het debat over de veiligheid van vrouwen in de openbare ruimte zijn agenten op de fiets een sleutelement om het veiligheidsgevoel te verhogen.

De regering is zich ervan bewust dat rekening moet worden gehouden met het aspect gender voor het beheer van de openbare ruimte.

(Applaus)

Schuman.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes a signalé que moins de femmes que d'hommes utilisent le vélo à Bruxelles. Nous ne mènerons donc plus de campagnes générales, mais définirons d'abord les profils des usagers en nous intéressant aux raisons pour lesquelles les personnes utilisent ou non le vélo et nous établirons ensuite un plan d'approche des obstacles. Cette approche ne sera pas différenciée, mais tiendra cependant compte de différents groupes et combattra les préjugés qui y sont associés au moyen de mesures et de campagnes.

Enfin, je me réjouis que Mme Teitelbaum ait évoqué les pavés. Certains pavés sont beaux et doivent être conservés, mais ils sont douloureux pour les pieds et dangereux pour les cyclistes, les femmes portant des talons et les personnes poussant des voitures d'enfant, sauf s'ils sont aplatis. Même s'ils sont surannés, je comprends leur conservation pour des raisons historiques.

(poursuivant en français)

Mais cela témoigne d'une volonté de retour vers le passé, qui n'est pas toujours justifiée. Au niveau régional, nous n'utiliserons en tout cas les pavés que lorsque c'est vraiment nécessaire. Je suggère aux communes de faire la même chose.

Concernant les questions posées au ministre-président, l'aménagement de l'espace public est un aspect indéniablement important, mais il importe également de réorganiser la présence policière en ville. Les policiers circulent trop en voiture de police, parfois comme des cow-boys !

La police bruxelloise doit rouler à vélo, dans toutes les communes et pas seulement dans la Ville de Bruxelles. Les policiers à vélo sont proches des gens, ils peuvent leur parler, ils sont reconnaissables, moins agressifs, ils peuvent se mêler aux piétons. Dans leur voiture, ils ont l'air d'être contre les gens. Il est très important de demander aux zones de police de déployer davantage de brigades cyclistes.

Les Pays-Bas ont une véritable politique de police à vélo. Il pourrait être intéressant d'organiser un voyage parlementaire pour que toutes les formations politiques s'en rendent compte. L'effet

de ces brigades cyclistes est très positif, y compris à l'égard des personnes issues de l'immigration. Le vélo devient un moyen de communication. Il s'agit d'une toute autre approche.

Dans ce débat sur la sécurité des femmes dans l'espace public, les policiers à vélo sont un élément-clé pour améliorer le sentiment de sécurité. Le vélo est, de surcroît, plus intéressant que la marche, car le policier peut parcourir davantage de kilomètres en se fatigant moins.

Le gouvernement est conscient de l'importance de tenir compte de la dimension de genre dans la gestion de l'espace public. Nous aurons l'occasion de discuter plus en détails de la manière dont cette question est traitée au niveau de mes compétences, la semaine prochaine en commission.

(Applaudissements)

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris *(in het Frans).*- De resultaten in de studie van Brussels Studies en het rapport van de Verenigde Naties (VN) met de titel 'Safe public spaces for women' zijn vrij gelijklopend.

(verder in het Nederlands)

Beide studies tonen helaas aan dat de veiligheid van vrouwen in de openbare ruimte nog steeds voor problemen zorgt en dat men voldoende aandacht moet hebben voor de inrichting van die openbare ruimte. Een concept dat tot een oplossing kan bijdragen, is dat van Hans Monderman in verband met 'shared space'.

(verder in het Frans)

Dat concept steunt op het belang van sociale interactie in de openbare ruimte om de veiligheid te verbeteren.

(verder in het Nederlands)

Het onderzoek dat in Brussels Studies is verschenen, toont aan dat te veel vrouwen hun gedrag aanpassen en zich niet of anders verplaatsen. Dat is onrustwekkend.

(verder in het Frans)

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Ce sujet requiert toute notre attention. J'ai, moi aussi, lu avec beaucoup d'intérêt l'article publié par Brussels Studies, mais également un rapport très intéressant de l'Organisation des Nations unies (ONU) sur une étude réalisée à plus grande échelle et intitulée "Safe public spaces for women". Les résultats des deux études sont assez similaires.

(poursuivant en néerlandais)

Elles démontrent malheureusement que l'espace public continue de constituer un problème pour les femmes et il doit donc être réaménagé en conséquence. Le concept de l'espace partagé élaboré par Hans Monderman est une piste intéressante.

(poursuivant en français)

Ce concept souligne l'importance de l'interaction sociale dans l'espace public pour augmenter la sécurité.

(poursuivant en néerlandais)

L'étude de Brussels Studies indique que trop de femmes adaptent leur comportement, choisissant de se déplacer autrement ou pas du tout. C'est inquiétant.

Het is tenslotte niet aan het slachtoffer, maar aan de dader om zijn gedrag aan te passen.

(verder in het Nederlands)

Het onderzoek toont ook aan dat mannen en vrouwen nog vaak volgens hun genderidentiteit handelen. Dat brengt ons bij de uitvoering van de ordonnantie inzake gendermainstreaming.

(verder in het Frans)

Een van de sleutelementen is dat gender in elk regionaal beleidsdomein moet worden geïntegreerd.

(verder in het Nederlands)

Concreet zal alle wetgeving van het gewest aan een gendertoets onderworpen worden.

(verder in het Frans)

Zo kunnen we vermijden dat er nieuwe regelgeving wordt ingevoerd waardoor de ongelijkheid tussen mannen en vrouwen nog toeneemt.

(verder in het Nederlands)

Dankzij de gendertoets kan men nagaan of er in de wetgevende teksten elementen zijn die de ongelijkheid versterken.

(verder in het Frans)

Op elk kabinet en in elke administratie zal een coördinator bevoegd worden voor genderkwesties.

(verder in het Nederlands)

Het is de bedoeling om een gendernetwerk tot stand te brengen van alle gendercoördinatoren bij de administraties en kabinetten, die geregeld zullen samenzitten en een opleiding zullen krijgen.

(verder in het Frans)

Eind juni is een eerste opleiding gepland om een gewestelijk plan op te stellen dat deze zomer van start gaat.

(verder in het Nederlands)

Het wordt een geïntegreerd, gecoördineerd en

(poursuivant en français)

C'est évidemment problématique, puisque ce n'est pas à la victime - la femme - mais bien à l'auteur d'adapter son comportement !

(poursuivant en néerlandais)

Selon l'étude, les hommes et les femmes agissent encore souvent en fonction de leur identité de genre, ce qui nous amène à la mise en œuvre de l'ordonnance relative à l'approche intégrée de la dimension de genre.

(poursuivant en français)

Il s'agit également d'un élément clé de ma politique, largement repris dans ma note d'orientation. Cela signifie que la dimension de genre sera intégrée dans chaque politique régionale.

(poursuivant en néerlandais)

L'ensemble de la législation régionale fera donc l'objet d'une d'analyse en fonction du genre.

(poursuivant en français)

Ce test évitera le vote d'une nouvelle réglementation qui renforcerait encore l'inégalité entre les hommes et les femmes.

(poursuivant en néerlandais)

L'analyse en fonction du genre permettra de vérifier si les textes législatifs contiennent des éléments qui renforcent l'inégalité.

(poursuivant en français)

En d'autres termes, chaque cabinet, mais aussi chaque administration, doit désigner un coordinateur pour les questions de genre.

(poursuivant en néerlandais)

Le but est de constituer un réseau du genre qui rassemblera tous les coordinateurs en matière de genre auprès des administrations et cabinets, lesquels se réuniront régulièrement et recevront une formation.

(poursuivant en français)

globaal plan, gedragen door de volledige regering maar op basis van uitgesplitste statistieken. Die moeten ons helpen de noemenswaardige verschillen tussen mannen en vrouwen te identificeren.

Het plan zal op verscheidene beleidsdomeinen betrekking hebben, onder andere mobiliteit, huisvesting en werkgelegenheid.

Worden dienstencheques bijvoorbeeld meer door vrouwen dan door mannen aangevraagd?

(verder in het Frans)

Ik werk ook aan andere concrete projecten, zoals de invoering van een centraal meldpunt.

(verder in het Nederlands)

Het idee van een centraal meldpunt voor geweld tegen vrouwen werd destijds door mevrouw Grouwels geïntroduceerd, toen zij ter zake bevoegd was.

(verder in het Frans)

In het artikel van Brussels Studies wordt ook aangedrongen op een centraal meldpunt. Uit getuigenissen van vrouwen die het slachtoffer werden van geweld in Brussel blijkt immers dat ze niet weten waar ze terecht kunnen voor een klacht of hulp.

(verder in het Nederlands)

Een centraal meldpunt, zoals het telefoonnummer 1712 in Vlaanderen, zou de hulpverlening toegankelijker maken voor slachtoffers.

(verder in het Frans)

Binnenkort wordt het Interfederaal Gelijkekansencentrum het contactpunt voor het gewest inzake discriminatie van vrouwen.

(verder in het Nederlands)

Bovendien starten we begin volgend jaar een onderzoek naar geweld tegen vrouwen in de meest brede zin van het woord.

(verder in het Frans)

Het gaat bijvoorbeeld om partner- of gezinsgeweld

Une première formation est prévue en juin afin de préparer la rédaction d'un plan régional, qui débutera cet été.

(poursuivant en néerlandais)

En dégageant les différences notables entre hommes et femmes, les statistiques aideront le gouvernement à pondre un plan global. Ce plan couvrira diverses compétences comme la mobilité, le logement et l'emploi.

Les titres-services sont-ils, par exemple, davantage demandés par les femmes que par les hommes ?

(poursuivant en français)

Je tiens aussi à mettre en avant des projets concrets, notamment le guichet unique.

(poursuivant en néerlandais)

L'idée d'un guichet unique pour les violences faites aux femmes a été introduite par Mme Grouwels lorsqu'elle était compétente en la matière.

(poursuivant en français)

L'article de Brussels Studies attire également l'attention sur la nécessité de créer un tel guichet unique à Bruxelles. En effet, selon les témoignages récoltés et les résultats de l'étude, les femmes victimes de violences à Bruxelles ne savent pas toujours où s'adresser pour porter plainte ou obtenir de l'aide.

(poursuivant en néerlandais)

Un guichet unique, tel le numéro de téléphone 1712 en Flandre, faciliterait l'accès à l'aide pour les victimes.

(poursuivant en français)

De manière très concrète également dans les semaines à venir, la Région va désigner le Centre interfédéral pour l'égalité des chances en tant que point de contact pour les discriminations faites aux femmes.

(poursuivant en néerlandais)

Au début de l'an prochain, nous lancerons en

en geweld tegen vrouwen in de publieke ruimte. Die studie is nodig, aangezien de vorige cijfers al dateren van 2010 en we de omvang van het probleem moeten kennen om goed te kunnen reageren.

(verder in het Nederlands)

De opdracht is uitgeschreven en onderzoeksinstituten en universiteiten kunnen erop intekenen.

Zoals sommigen terecht opmerken, moeten we niet alleen repressief optreden maar moeten we ook zorgen voor de bewustmaking van de brede publieke opinie en in het bijzonder de jongeren in de schoolomgeving.

Daarom starten we begin volgend jaar een grote bewustmakingscampagne waardoor ook de daders zich aangesproken moeten voelen. Het is immers niet aan het slachtoffer om haar gedrag aan te passen door bijvoorbeeld bepaalde delen van de stad te vermijden of zich anders te kleden. Het is aan de dader om zijn gedrag te wijzigen.

(Applaus)

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) *(in het Frans).- Ik ben het helemaal eens met minister Smet. Het voorbeeld van Japan en Rio, met aparte metrostellen voor mannen en vrouwen, moeten we niet volgen. Het komt er precies op aan om de mix in de publieke ruimte te vrijwaren. Het is niet door die af te schaffen, dat men het probleem zal oplossen.*

Overigens kan men toch moeilijk vrouwen, die een groot deel van de bevolking vormen, vergelijken met personen met beperkte mobiliteit of andere minderheden. Dat er voor die groepen geen oplossingen voorhanden zijn, betekent niet dat we ons niet moeten buigen over de problemen van vrouwen. Vrouwen moeten ook in de publieke ruimte gerespecteerd worden en hun plaats krijgen.

Ik deel de mening van de minister over de

autre une étude sur les violences faites aux femmes au sens large.

(poursuivant en français)

Il peut s'agir de violences conjugales ou intrafamiliales, mais aussi de violences faites aux femmes dans l'espace public. Il importe donc de mener une étude sur ce phénomène, car les derniers chiffres dont nous disposons datent de 2010. Nous devons connaître l'ampleur du problème pour pouvoir agir concrètement.

(poursuivant en néerlandais)

L'appel d'offres a été lancé et les instituts de recherche et les universités sont invitées à y participer.

Notre action ne doit pas seulement être répressive. Nous devons également sensibiliser le grand public, en particulier les jeunes dans le milieu scolaire.

Au début de l'an prochain, nous lancerons donc une grande campagne de sensibilisation qui s'adressera également aux auteurs, car ce sont eux qui doivent changer de comportement.

(Applaudissements)

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- Je remercie le ministre et la secrétaire d'État pour leurs réponses.

Je voudrais toutefois formuler deux remarques à propos des wagons à Tokyo et à Rio, qui représentent en effet des exemples-types de ce qu'il ne faut pas faire pour résoudre les problèmes. Je crois d'ailleurs que tous mes collègues partagent ce point de vue.

Il s'agit en effet de maintenir la mixité dans l'espace public et de favoriser les projets qui l'autorisent. Il ne faut pas la supprimer en espérant ainsi résoudre le problème et, sur ce point, je suis tout à fait d'accord avec le ministre Smet.

En ce qui concerne les motivations de sa remarque, je me permets néanmoins de réfuter la comparaison entre les femmes, qui représentent

installatie van de poortjes in de metro en ik begrijp niet waarom men dat als een probleem ziet.

Toen ik het had over de toestand van de trottoirs, die voor vrouwen vaak een probleem is, bedoelde ik niet dat de kasseien moeten worden vervangen, maar dat de stoepen beter moeten worden onderhouden. Als dat niet lukt, moeten andere oplossingen worden overwogen.

une large frange de la population, et les personnes à mobilité réduite ou toutes les autres minorités, même si celles-ci doivent évidemment être respectées.

L'absence de solutions pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ou pour d'autres minorités ne justifie nullement que l'on se désintéresse des problèmes des femmes. En revanche, nous sommes bien entendu d'accord pour que l'on maintienne la mixité au cœur de l'espace public et pour que les femmes y soient respectées et y occupent la place qui leur revient.

Je partage également votre avis sur le portique. Je ne comprends pas le lien que l'on cherche à établir entre ces deux problèmes qui sont de nature différente. Vouloir régler un problème en en créant un autre n'est pas une solution.

Si j'ai mentionné le problème des voiries et de l'état des trottoirs, M. le ministre, c'est parce qu'il s'agit de l'un des éléments permettant aux femmes de garder la maîtrise de leur environnement. Je visais, en particulier, l'entretien des pavés, qui n'est pas assuré dans notre Région. Savez-vous que des boulevards new-yorkais entiers sont restaurés avec des pavés bruxellois ? Ce n'est donc pas la question des pavés en tant que telle qui se pose, mais bien celle de leur entretien et celle de l'entretien des trottoirs. Si l'on n'est pas capable de mettre en place les politiques permettant d'y veiller, il faut alors trouver d'autres solutions. Je ne visais donc pas le pavé en tant que tel, mais bien son entretien.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Iedereen is het eens met de analyse dat er wel degelijk een probleem is en dat er aan oplossingen moet worden gewerkt. Ik heb echter weinige concrete maatregelen gehoord. Mijnheer de minister, u hebt vooral gezegd wat u niet zult doen. Het is nochtans hoog tijd dat er in tal van beleidsdomeinen concrete acties komen. Hopelijk blijft de aanpak niet beperkt tot het opstellen van allerlei plannen.

Naar verluidt is de overheid geen voorstander van een fietstunnel onder het Saincteletteplein. Overdag zou zo'n tunnel ongetwijfeld succes kennen, maar ik kan maar al te goed begrijpen dat vrouwelijke fietsers hem 's nachts eerder zullen mijden. Het idee

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *Tout le monde estime qu'il y a un problème et qu'il doit être résolu. Mais j'ai entendu peu de mesures concrètes. J'espère que vous ne vous limiterez pas à élaborer toutes sortes de plans.*

Les pouvoirs publics ne semblent pas partisans d'un tunnel à vélos sous la place Sainctelette. Je peux en effet comprendre que les femmes évitent de l'emprunter de nuit, mais il ne faut pas se servir de ce prétexte pour y renoncer, car il aurait beaucoup de succès en journée.

Vous parlez de profilage. Mais suffisamment d'études démontrent que de nombreuses femmes ne

van de tunnel mag echter niet worden geschrapt onder het mom dat vrouwen hem toch niet durven te gebruiken.

U had het over profiling. Ik kan u al een aantal redenen geven waarom veel vrouwen niet fietsen in Brussel. Dat heeft onder meer te maken met het gebrek aan fietspaden en een onveiligheidsgevoel in het verkeer. Daarover zijn er al meer dan genoeg studies gemaakt.

Het is goed dat het Schumanplein wordt aangepakt, maar ik hoop dat het daar niet bij blijft. U mag zich niet enkel laten leiden door potentiële negatieve berichtgeving in de buitenlandse pers. Naast het Schumanplein zijn er immers nog heel wat plaatsen die onder handen genomen moeten worden. Ik denk dan aan het Noordstation, het Zuidstation en het metrostation Ribaucourt. Het zou geen goed idee zijn om u enkel te concentreren op Schuman omdat een aantal eurocraten zich onveilig voelen.

Ik vind het jammer dat minister-president Vervoort niet aanwezig is. We hebben te maken met een thema dat verband houdt met meerdere beleidsdomeinen, niet enkel met mobiliteit en gender. Ik wil er nogmaals op hameren dat de minister-president deze problematiek moet integreren in het Veiligheidsplan, hetzij als apart onderdeel, hetzij gespreid over de andere hoofdstukken.

De rol van de politie is cruciaal in deze problematiek, vooral dan met betrekking tot het openbaar vervoer. Vroeger namen politieagenten geregeld de tram of de bus om naar het werk te gaan en waren ze zichtbaar aanwezig op het openbaar vervoer. Dat is vandaag veel minder het geval. Het zou goed zijn als er meer wijkagenten te voet of met de fiets patrouilleerden. U bent daarvoor trouwens bevoegd. U kunt maatregelen nemen opdat de politie vaker het openbaar vervoer neemt. Het is immers ook niet de bedoeling dat agenten alleen met de fiets patrouilleren.

De voorzitter. - Mevrouw Sidibé heeft het woord.

Mevrouw Fatoumata Sidibé (FDF) (in het Frans). - *Er zijn voldoende studies met aanbevelingen gemaakt over het onderwerp; het volstaat ze nu in de praktijk om te zetten. De ordonnantie over de integratie van gender in elk beleidsdomein, die onlangs werd goedgekeurd,*

roulent pas à vélo à Bruxelles à cause du manque de pistes cyclables et d'un sentiment d'insécurité dans la circulation.

Il est positif de s'attaquer au rond-point Schuman, mais j'espère que vous agirez en de nombreux autres endroits, comme les gares de Bruxelles-Nord et -Midi ou la station de métro Ribaucourt. Vous ne pouvez pas vous laisser guider seulement par le sentiment d'insécurité de quelques eurocrates ou d'éventuelles publications négatives dans la presse étrangère.

Je regrette l'absence du ministre-président et j'insiste pour que cette problématique, qui touche à d'autres compétences que la mobilité et le genre, soit intégrée dans le Plan de sécurité.

La police a un rôle fondamental à jouer par rapport à cette problématique, surtout en ce qui concerne les transports publics. Il serait positif que davantage d'agents de quartier patrouillent à pied ou à vélo et que la police soit plus visible dans les transports en commun.

M. le président. - La parole est à Mme Sidibé.

Mme Fatoumata Sidibé (FDF). - Ce débat est très vaste et dépasse largement le cadre d'une séance plénière. Nous aurons sûrement l'occasion de relayer ces questions qui nous taraudent en commission. De nombreuses études sont menées depuis des années et sont assez éloquentes. Les

moet ons helpen vooruitgang te boeken op het terrein.

De ontwikkeling van de openbare ruimte kan de gelijkheid tussen mannen en vrouwen vergroten of de kloof tussen beiden groter maken. Willen wij een veilige openbare ruimte voor beide seksen, dan moet u het middenveld bij de uitwerking van de maatregelen raadplegen.

U twijfelt eraan of het nut heeft dat een buschauffeur tussen twee haltes reizigers laat afstappen, aangezien die doorgaans niet meer dan 400 meter van elkaar zijn verwijderd, maar dat is 's nachts een lange afstand in sommige wijken. Ik dring erop aan dat u nadenkt over dat voorstel.

Er is een mentaliteitswijziging nodig. Het is alvast positief dat een studie gewijd wordt aan de mogelijke vooruitgang dankzij de installatie van een centraal meldpunt.

De voorzitter. - Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA). - Ik stel een grote consensus vast over de vaststelling van het probleem, maar net als mevrouw Maes vind ook ik dat er weinig concrete maatregelen worden genoemd. De aanpak van dit probleem moet geïntegreerd en transversaal zijn. Het is dan ook onbegrijpelijk dat de minister-president hier niet aanwezig is. Dat is een enorme minwaarde voor het debat. Zich verschuilen achter bevoegdheden is gemakkelijk, maar in het regeerakkoord staan er toch heel wat voornemens die bij de aanpak van de problematiek nuttig kunnen zijn. Ik ben dus enigszins teleurgesteld.

De voorzitter. - Mevrouw Delforge heeft het woord.

constats et recommandations à ce sujet sont là et il convient à présent de les mettre en pratique.

Il y a peu, notre Région a voté l'ordonnance portant sur l'intégration du genre dans nos différentes politiques. Ce levier important va nous permettre d'avancer dans notre travail.

En effet, la conception de l'aménagement de l'espace public peut soit augmenter l'égalité entre hommes et femmes, soit renforcer l'écart qui les sépare. La consultation et la mise en pratique de toutes les mesures recommandées par le monde associatif sont très importantes. En effet, la meilleure façon de garantir un espace public sécurisé et convivial est de travailler avec celles et ceux qui sont intéressés par la question.

Vous vous montrez dubitatif concernant la possibilité de demander de descendre entre deux arrêts de bus, arguant que deux arrêts ne sont séparés que de 400 mètres. Cette distance est pourtant longue à parcourir lorsqu'il fait nuit dans certains quartiers. Il importe donc de réfléchir à cette possibilité.

Enfin, il convient de travailler sur les mentalités et nous continuerons à interpellier dans différentes commissions sur ce point. Nous avons pris bonne note de l'avancée que représente le guichet unique. Une étude va être menée à ce sujet et nous espérons qu'elle se révélera productive.

M. le président. - La parole est à Mme Dhaene.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais).* - *Il existe un consensus sur la question, néanmoins, comme l'a souligné Mme Maes, trop peu de mesures y sont consacrées. Cette problématique requiert une approche transversale et intégrée. Par ailleurs, l'absence du ministre-président nuit au débat. Il est facile de se retrancher derrière ses compétences. Les intentions annoncées dans l'accord de gouvernement pourraient pourtant s'avérer utiles dans la résolution du problème. Je suis donc déçue.*

M. le président. - La parole est à Mme Delforge.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *We hebben het vaak over de aanwezigheid van mensen, ook in metrostations. Mevrouw Maes had het over fietstunnels en ik zou daar voetgangers- en fietsersbruggen aan kunnen toevoegen: die zijn overdag en bij mooi weer erg praktisch, maar ik vraag me af welke vrouw er om middernacht door of over zou willen.*

Als we het over menselijke aanwezigheid hebben, moeten we ons ook afvragen of ondergrondse metrotunnels wel een optie zijn. Zullen die het vrouwen niet extra moeilijk maken? Dat moeten we van in de ontwerpfase bekijken.

Hebben we een idee van het verplaatsingsgedrag van mannen en vrouwen? Mobib geeft daar geen uitsluitsel over. Reizen er evenveel vrouwen tijdens de spits? Nemen ze vaak andere routes?

Ook het probleem van de aansluitingen buiten de spits duikt weer op. Het is niet fijn om 's avonds twintig minuten te moeten wachten in een verlaten buurt. Als we het bus- of tramnet aanpassen, kunnen we er toch ook voor zorgen dat reizigers sneller kunnen overstappen, waardoor vrouwen zich veiliger zullen voelen.

(Applaus bij Ecolo)

De voorzitter.- Ik dank u voor het debat. Laten we niet uit het oog verliezen dat de overheid verantwoordelijk is voor de veiligheid en de sociale verhoudingen in de openbare ruimte.

Dat moet een prioritaire component zijn van het werkgelegenheidsbeleid, met het oog op de leefbaarheid van de stad.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Malgré tout, on a beaucoup parlé des questions de présence humaine, entre autres dans les stations de métro. Ma collègue Mme Maes a évoqué les tunnels cyclistes. Je pourrais y ajouter les passerelles réservées aux piétons et aux cyclistes : elles sont très sympas en pleine journée quand il fait beau, mais je ne vois pas quelle femme voudrait en emprunter une à minuit.

Quand on parle de présence humaine, il faut aussi s'inquiéter des infrastructures. On va creuser des stations de métro à 40m sous terre, mais il faut y ajouter une présence humaine... Peut-être faudrait-il tout simplement se demander si ces types d'infrastructures sont compatibles. Enterrer les usagers de certaines catégories de modes de déplacement est-il une option égalitaire, ou cela va-t-il pénaliser les femmes ? Il faut y réfléchir dès la conception.

A-t-on une idée des déplacements des femmes et des hommes ? Mobib ne permet pas de le savoir. La proportion de femmes est-elle la même aux heures de pointe ? Sont-elles plus présentes sur d'autres trajets ?

Enfin, revient le problème des correspondances hors des heures de pointe. Il est dommage de se retrouver à attendre vingt minutes en soirée dans un quartier peu fréquenté. Quand on travaille sur un réseau de bus ou de tram, il y a sûrement moyen de diminuer le temps de correspondance de dix minutes pour permettre aux femmes de se déplacer avec un meilleur sentiment de sécurité.

(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo)

M. le président.- Je vous remercie pour le débat que nous avons mené. Retenons que le rôle du service public est d'assurer la sécurité et l'harmonie des relations sociales sous une forme ou sous une autre dans les grandes infrastructures comme dans les espaces publics.

Ceci doit être un élément fondamental de notre politique de l'emploi tout en veillant à la qualité de vie à Bruxelles.