

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

GEWONE ZITTING 2014-2015

25 JUNI 2015

---

**DEBAT**

**betreffende de integratie van  
de genderproblematiek  
in het beleid van het Brussels Hoofdstedelijk  
Gewest en de Gemeenschappelijke  
Gemeenschapscommissie**

HOOFDSTUK 5

**Mobiliteit en Openbare Werken**

---

**VERSLAG**

uitgebracht namens het  
adviescomité voor gelijke kansen  
voor mannen en vrouwen

**door mevrouw Viviane TEITELBAUM (F)  
en de heer Fouad AHIDAR (N)**

---

---

Aan de werkzaamheden van het adviescomité hebben deelgenomen :

*Leden* : de heer Bea Diallo, mevr. Nadia El Yousfi, mevr. Simone Susskind, de heren Julien Uyttendaele, Fabian Maingain, mevr. Fatoumata Sidibé, de heren Christos Doulkeridis, Fouad Ahidar, Bruno De Lille.

*Ander lid* : de heer Pierre Kompany.

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

SESSION ORDINAIRE 2014-2015

25 JUIN 2015

---

**DEBAT**

**relatif à l'intégration de  
la problématique du genre  
dans la politique de la Région de Bruxelles-  
Capitale et de la Commission  
communautaire commune**

CHAPITRE 5

**Mobilité et Travaux publics**

---

**RAPPORT**

fait au nom du  
comité d'avis pour l'égalité des chances  
entre les hommes et les femmes

**par Mme Viviane TEITELBAUM (F)  
et M. Fouad AHIDAR (N)**

---

---

Ont participé aux travaux du comité d'avis :

*Membres* : M. Bea Diallo, Mmes Nadia El Yousfi, Simone Susskind, MM. Julien Uyttendaele, Fabian Maingain, Mme Fatoumata Sidibé, MM. Christos Doulkeridis, Fouad Ahidar, Bruno De Lille.

*Autre membre* : M. Pierre Kompany.

## I. Uiteenzetting van de heer Pascal Smet, Minister belast met Mobiliteit en Openbare Werken

De Minister heeft voor de leden van de commissie de volgende uiteenzetting gehouden :

« In de vorige legislatuur was ik Minister van de Vlaamse Regering bevoegd voor de Gelijke Kansen. Dit maakt dat ik ook binnen mijn huidige bevoegdheid een specifieke gevoeligheid voor de genderthematiek ontwikkeld heb.

Resultaten vorige legislatuur : oprichting Interfederaal Gelijkekansencentrum, Genderklik-campagne, notariële akte en « Act of Love » campagne, voetbalactieplan « Holebi of hetero, maak er géén spel van » en « the only gay in football », gender en seksuele diversiteit op school, aantal acties inzake *universal design*, ...

Door de nadruk te leggen op gender, wordt duidelijk dat « het mannelijke » in onze maatschappij vaak als een stilzwijgende norm wordt gehanteerd die bevestigd en gereproduceerd wordt.

Een genderbeleid is dus zowel een mannen- als een vrouwenzaak. Om een krachtig genderbeleid te kunnen voeren, is het van essentieel belang dat we een « genderklik » maken. Onze samenleving wordt sterk bepaald door gendermechanismen ; ze treffen ons allemaal (vrouwen en mannen, jong en oud, allochtoon en autochtoon) en ze hebben veel ongewenste effecten. Maar gender als sociale constructie is veranderlijk, dus wij kunnen er samen ook iets aan doen.

Via de gendertest wordt de impact op de situatie van vrouwen en mannen gemeten bij de besluitvorming. Zo organiseerde ik op mijn kabinet een interne vorming hieromtrent en elke adviseur volgt de gendertest consequent op. Ik gaf de opdracht aan Mobiel Brussel, de MIVB en het Parkeeragentschap om een gendercoördinator aan te stellen.

Om concreet in te gaan op mijn deelsectoren :

### TAXISECTOR

1. Weinig vrouwelijke taxichauffeurs : er werken veertien vrouwen en 2.234 mannen als taxichauffeur in het Brussels Gewest. Dat is dus beschamend laag. Transportsectoren zijn sowieso mannenbastions en trekken daardoor minder vrouwen aan. Ook het onveiligheidsgevoel rond het beroep schrikt vermoedelijk vrouwen af, al is er nog geen nauwgezet onderzoek naar gevoerd in Brussel.

## I. Exposé de M. Pascal Smet, Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics

Le Ministre a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« Au cours de la législature précédente, j'étais Ministre du Gouvernement flamand chargé de l'Égalité des chances. De ce fait, j'ai également développé une sensibilité spécifique pour le thème de l'égalité des sexes au sein de mes compétences actuelles.

Les résultats de la législature précédente sont les suivants : constitution du Centre interfédéral pour l'égalité des chances, campagne « Genderklik », acte notarié et campagne « Act of Love », le plan d'action football « Lesbigay ou hétéro, chacun sa place sur le terrain » et « the only gay in football », le genre et la diversité sexuelle à l'école, quelques actions en matière d'*universal design*,...

En mettant l'accent sur le genre, il est clair que le masculin dans notre société est souvent utilisé comme une norme tacite qui se confirme et est reproduite.

Une politique sur l'égalité des genres est donc tant une affaire d'hommes que de femmes. Pour mener une politique forte sur l'égalité des genres, il est essentiel que nous créons un changement de mentalité (« Genderklik »). Notre société est fortement déterminée par des mécanismes du genre ; ils nous touchent tous (les hommes et les femmes, les jeunes et les moins jeunes, les allochtones et les autochtones) et ont de nombreux effets indésirables. Mais le genre comme construction sociale est variable, donc nous pouvons y faire quelque chose ensemble.

Via le test de genre, on mesure l'impact de la situation des femmes et des hommes lors du processus décisionnel. Ainsi, j'ai organisé à mon cabinet une formation interne sur le sujet et chaque conseiller suit le test de genre de manière cohérente. J'ai donné pour mission à Bruxelles Mobilité, à la STIB et à l'Agence du stationnement de désigner un coordinateur de genre.

Revenons concrètement sur mes compétences.

### TAXIS

1. Quatorze femmes et 2.234 hommes travaillent comme chauffeurs de taxi dans la Région bruxelloise. C'est honteusement faible. Les secteurs du transport sont de toute façon des bastions d'hommes. C'est la raison pour laquelle ils attirent moins de femmes. Le sentiment d'insécurité autour de la profession effraie également probablement les femmes, même si aucune étude précise n'a encore été menée à Bruxelles.

Het plan bezoldigd personenvervoer 2015-2019 (taxiplan) voorziet dat de vrouwelijking van de sector gestimuleerd moet worden. Ik nodig de veertien vrouwen binnenkort uit op mijn kabinet om met hen hierover van gedachten te wisselen.

2. Het idee van de roze taxi is interessant, omdat het schijnt te werken in New York en ook in India nemen ze dergelijke maatregelen. Maar het is inderdaad een fausse bonne idée, omdat het de symptomen bestrijdt en niet de oorzaak. Door vrouwen te gaan afscheiden van de rest, zetten we eigenlijk een stap terug.

3. Het probleem moet bij de basis worden aangepakt en dat kan dankzij de moderne technologie zoals *apps*. In mijn overtuiging kunnen *apps* het veiligheidsgevoel versterken :

- je weet vooraf bij wie je in de auto kruipt en in welke auto je gaat zitten ;
- bij applicaties kan je ook een optie voorzien om die gegevens te delen voor of tijdens je de rit maakt ;
- bovendien maakt het ratingsysteem ook de chauffeur bewust en dwingt het tot klantvriendelijkheid ;
- er bestaan ook mogelijkheden om een panic-button (op de *app*) te voorzien.

4. Ook vrouwelijke *mysteryshoppers* inzetten voor de kwaliteitsbarometer van taxi's.

5. Daarnaast is het nodig om goede informatie te geven. Er rijden heel wat illegale taxi's rond zonder Brusselse erkenning. Vorig jaar nog was er een verkrachtingszaak met een illegale taxichauffeur. Iedereen goed informeren over de erkende en veilige taxi's die er zijn in de stad is dan ook nodig.

Het taxiplan voorziet zowel een regionale applicatie als een promocampagne over veilig en eerlijk taxigebruik. Ev. specifieke vrouwenroep hier aan toevoegen.

## FIETSEN

1. Uit de fietstellingen van het Brussels Fietsobservatorium stellen we vast dat er meer vrouwelijke fietsers zijn op plaatsen waar veel gefietst wordt. Dus ook vanuit het genderperspectief ben ik ervan overtuigd dat méér middelen inzetten om méér Brusselaars op de fiets te krijgen een goede keuze is.

2. In het onderzoek wordt ook geduid dat het Villo!-systeem! werkt als hefboom voor de modale

Le plan transport rémunéré des personnes 2015-2019 (plan Taxi) prévoit que la féminisation du secteur doit être stimulée. J'inviterai prochainement les quatorze femmes à mon cabinet pour un échange de vues à ce propos.

2. L'idée du taxi rose est intéressante car il semble que cela fonctionne à New York. En Inde, on prend également ce genre de mesures. Mais c'est en effet une fausse bonne idée, car on combat les symptômes et non la cause. En isolant les femmes du reste, nous faisons en fait un pas en arrière.

3. Le problème doit être pris à la racine, ce qui est possible grâce à la technologie moderne comme les *apps*. Je suis convaincu que les *apps* peuvent renforcer le sentiment de sécurité :

- vous savez au préalable avec qui vous monterez en voiture et dans quelle voiture ;
- dans les applications, vous pouvez également prévoir une option pour partager ces informations avant ou pendant le trajet ;
- en outre, le système de notation conscientise également le chauffeur et le contraint à la convivialité ;
- il existe également des possibilités de prévoir un bouton *panic* (sur l'*app*).

4. Il faudrait également utiliser des *mystery shoppers* féminines pour le baromètre de qualité des taxis.

5. En outre, il est nécessaire de donner des bonnes informations. Il y a beaucoup de taxis illégaux qui circulent sans licence bruxelloise. L'an dernier encore, il y a eu une affaire de viol avec un chauffeur de taxi illégal. Informer correctement tout le monde à propos des taxis agréés et sûrs qui circulent dans la ville est donc également nécessaire.

Le plan Taxi prévoit tant une application régionale qu'une campagne de promotion sur l'utilisation honnête du taxi et en toute sécurité. Il faudrait éventuellement y ajouter une touche féminine spécifique.

## VELOS

1. Il ressort des recensements des vélos réalisés par l'observatoire du vélo bruxellois qu'il y a davantage de cyclistes féminines aux endroits où on fait beaucoup de vélo. Dans une perspective du genre, je suis également convaincu que mettre davantage de moyens pour faire en sorte que plus de Bruxellois enfourchent leur bicyclette est un bon choix.

2. Dans l'étude, il est également indiqué que le système Villo! fonctionne comme un levier pour le

verschuiving naar de fiets. 50% van de gebruikers zijn mensen die voordien niet fietsten en 40% van de gebruikers is van het vrouwelijke geslacht, en dat terwijl vrouwen slechts 30% uitmaken van het totale aantal fietsers. Op basis hiervan kan men stellen dat Villo! een hefboom is die vrouwen toegang biedt tot de fiets. Uit onderzoek blijkt dat de fysieke inspanning die geleverd moet worden wegens het Brusselse landschap geen probleem vormt voor 85% van de mannen tegenover 65% van de vrouwen. Ongeveer 30% van de vrouwen beschouwt dit als een moeilijk te nemen obstakel (tegenover 15% van de mannen), en 6% van hen is van mening dat dit een onoverkomelijk obstakel vormt (tegenover 1% van de mannen). De keuze om elektrische fietsen via Villo aan te bieden is een genderverantwoorde keuze!

Wat doen we nu al?

- Het project « Dames, ga fietsen »: de opleiding « Dames, ga fietsen! » (Pro Velo) dat tot doel heeft om vrouwen de werking van de fiets uit te leggen, ze te leren fietsen, ze te leren zichzelf te overtreffen om hun moeilijkheden te overwinnen en zich goed in hun vel te voelen, hun een goede conditie te bezorgen, hun een goedkoop vervoermiddel te bieden om zich in de wijk te verplaatsen of om hun kinderen te vergezellen, hun aan te leren om in het verkeer te rijden, ze te laten deelnemen aan gemengde activiteiten, ze het plezier van fietsen en een immens gevoel van vrijheid te laten ontdekken.
- Mobiel Brussel heeft bij de organisatie van sensibiliseringscampagnes rekening gehouden met de man-vrouwgelijkheid en het genderperspectief.
- Bike Experience : het doel van de Bike Experience is Brusselaars ertoe aanzetten om zich met de fiets naar het werk te verplaatsen. Deze actie vindt sinds enkele jaren plaats in het voorjaar. Personen die nog niet vertrouwd zijn met fietsen in de stad, de 'Bikers', worden gedurende drie dagen bijgestaan door een coach die hen vergezelt en goede raad geeft. Er nemen meer vrouwen dan mannen deel aan dit initiatief.
- Villo!-systeem werkt als hefboom voor de modale verschuiving naar de fiets. 50% van de gebruikers zijn mensen die voordien niet fietsten en 40% van de gebruikers is van het vrouwelijke geslacht, en dat terwijl vrouwen slechts 30% uitmaken van het totale aantal fietsers. Op basis hiervan kan men stellen dat Villo! een hefboom is die vrouwen toegang biedt tot de fiets.

Wat gaan we nog doen?

- Uit onderzoek blijkt dat de fysieke inspanning die geleverd moet worden wegens het Brusselse

glissement modal vers la bicyclette. 50 % des utilisateurs sont des personnes qui ne faisaient pas de vélo auparavant et 40 % des utilisateurs sont des femmes, et ce, alors que les femmes ne composent que 30 % du nombre total de cyclistes. Sur cette base, on peut affirmer que Villo! constitue un levier qui permet aux femmes d'accéder au vélo. Il ressort de l'étude que l'effort physique qui doit être fourni en raison du paysage bruxellois ne pose aucun problème pour 85 % des hommes, contre 65 % des femmes. Environ 30 % des femmes considèrent ceci comme un obstacle difficile à franchir (contre 15 % des hommes), et 6 % d'entre elles estiment qu'il s'agit d'un obstacle insurmontable (contre 1 % des hommes). Le choix de proposer des vélos électriques via Villo! est un choix responsable au niveau du genre !

Que faisons-nous déjà ?

- Le projet « À vélo, mesdames ! » : la formation « À vélo, mesdames ! » (Pro Velo) a pour but d'expliquer le fonctionnement du vélo aux femmes, de leur apprendre à rouler à vélo, de leur apprendre à se dépasser pour vaincre leurs difficultés et à bien se sentir dans leur peau, de leur donner une bonne condition physique, de leur offrir un moyen de transport bon marché pour se déplacer dans le quartier ou pour accompagner leurs enfants, de leur apprendre à rouler dans la circulation, de les faire participer à des activités mixtes, de leur faire découvrir le plaisir de faire du vélo et l'immense sentiment de liberté.
- Lors de l'organisation des campagnes de sensibilisation, Bruxelles Mobilité a tenu compte de l'égalité hommes-femmes et de la perspective du genre.
- « Bike Experience » : l'objectif de la « Bike Experience » est d'inciter les Bruxellois à se rendre au travail à vélo. Cette action a lieu depuis plusieurs années au printemps. Les personnes qui ne sont pas encore habituées à faire du vélo dans la ville, les « bikers », sont assistés pendant trois jours par un coach qui les accompagne et les conseille. Il y a plus de femmes que d'hommes qui participent à cette initiative.
- Le système Villo! fonctionne comme un levier pour le glissement modal vers le vélo. 50 % des usagers sont des personnes qui ne roulaient pas à vélo auparavant et 40 % des usagers sont de sexe féminin, alors que les femmes représentent seulement 30 % du nombre total de cyclistes. Sur la base de ces chiffres, on peut affirmer que Villo! est un levier permettant aux femmes d'accéder au vélo.

Qu'allons-nous encore faire ?

- Il ressort de l'étude que l'effort physique qui doit être fourni en raison du paysage bruxellois ne constitue

landschap geen probleem vormt voor 85% van de mannen, tegenover 65% van de vrouwen. Ongeveer 30% van de vrouwen beschouwt dit als een moeilijk te nemen obstakel (tegenover 15% van de mannen), en 6% van hen is van mening dat dit een onoverkomelijk obstakel vormt (tegenover 1% van de mannen). De keuze om elektrische fietsen via Villo aan te bieden is een genderverantwoorde keuze!

- Blijven subsidiëren van sensibiliserings- en opleidingsprojecten en daarbij rekening houden met de genderdimensie.
- Voortzetten van doelgerichte campagnes en rekening houden met de genderdimensie.
- Erop toezien dat het gebruik van stereotype beelden vermeden wordt en dat er in campagnes die zich richten tot mannen die de verkeersveiligheidsregels niet naleven geen gebruikgemaakt wordt van afbeeldingen van vrouwen.
- Doorgaan met het verbeteren van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur teneinde vrouwen aan te moedigen om zich met de fiets te verplaatsen.
- Doorgaan met het verbeteren van de kwaliteit van de infrastructuur voor voetgangers om ervoor te zorgen dat vrouwen zich zo comfortabel mogelijk te voet kunnen verplaatsen.
- Meer inspanningen leveren om vrouwen te sensibiliseren voor het gebruik van de fiets.
- Er zullen systematisch tellingen van het aantal voetgangers uitgevoerd moeten worden, opdat er voldoende rekening wordt gehouden met de voetgangers bij de heraanleg van de openbare ruimte. Deze tellingen houden rekening met het geslacht van de voetgangers.
- Voortzetten en versterken van de integratie van de genderdimensie in de analyse van de inrichting en de planning van de openbare ruimte.

#### OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoer is de weerspiegeling van de samenleving en haar problematieken, zoals de plaats van vrouwen in de openbare ruimte. De visie van de MIVB is gebaseerd op het concept van universele toegankelijkheid en heeft als doelstelling om het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor zoveel mogelijk mensen.

1. De mogelijkheid van een afzetdienst tussen twee haltes bestaat momenteel nog niet in Brussel. Momenteel is de richtlijn aan alle chauffeurs van de MIVB dat ze enkel en alleen mogen stoppen aan de MIVB-haltes.

Er kan wel gesteld worden dat de afstand tussen twee

aucun problème pour 85 % des hommes contre 65 % des femmes. Environ 30 % des femmes considèrent ceci comme un obstacle difficile à franchir (contre 15 % des hommes), et 6 % d'entre elles estiment qu'il s'agit d'un obstacle insurmontable (contre 1 % des hommes) ; le choix de proposer des vélos électriques via Villo! est un choix responsable au niveau du genre !

- Continuer à subventionner des projets de sensibilisation et de formation tout en tenant compte de la dimension de genre.
- Poursuivre les campagnes ciblées compte tenu de la dimension de genre.
- Veiller à ce que l'on évite l'utilisation d'images stéréotypées et que dans les campagnes qui s'adressent aux hommes qui ne respectent pas le code de la route, l'on n'utilise pas des images de femmes.
- Continuer à améliorer la qualité de l'infrastructure vélo afin d'inciter les femmes à se déplacer à vélo.
- Continuer à améliorer la qualité de l'infrastructure pour les piétons afin de veiller à ce que les femmes puissent se déplacer à pied de la manière la plus confortable possible.
- Fournir davantage d'efforts pour sensibiliser les femmes à l'utilisation du vélo.
- Effectuer des comptages systématiques du nombre de piétons afin que l'on tienne suffisamment compte des piétons dans le réaménagement de l'espace public ; ces comptages tiendront compte du genre des piétons.
- Poursuivre et renforcer l'intégration de la dimension de genre dans l'analyse d'aménagement et le planning de l'espace public.

#### TRANSPORTS PUBLICS

Les transports publics sont le reflet de la société et de ses problématiques, en l'occurrence celle de la place de la femme dans l'espace public. La position de la STIB se base sur le concept d'accessibilité universelle et ses actions ont pour objectif de rendre les transports publics accessibles à un maximum de personnes.

1. La possibilité d'arrêter le bus entre deux arrêts n'existe pas encore à Bruxelles. Pour l'instant, la consigne donnée aux chauffeurs de la STIB est qu'ils ne peuvent s'arrêter qu'aux arrêts de la STIB.

On peut toutefois affirmer que les arrêts ne sont jamais

haltes nooit heel ver uit elkaar liggen. De maximale afstand 400 meter blijft een voorwaarde. Ook Collecto is in die zin een alternatief.

2. Onveiligheid in metrostations : versterking van twee soorten van medewerkers op het MIVB-net, namelijk :

- 240 multimodale medewerkers (oude stations- en preventiemedewerkers) ;
- 180 veiligheidsmedewerkers (de zogeheten Vigilis-medewerkers).

Dat team wordt binnenkort (in de lente van 2015) versterkt met twintig extra medewerkers.

Doel : de medewerkers moeten met hun aanwezigheid het veiligheidsgevoel op het net versterken, de vervoerbewijzen van de reizigers controleren, meteen tussenkomen bij incidenten, kleine criminaliteit bestrijden en eventuele overtreders beboeten

3. Momenteel loopt er een samenwerkings-project tussen de VZW Amazone en de MIVB over « de plaats van vrouwen in het openbaar vervoer en de openbare ruimte ».

De VZW Amazone heeft experts van het openbaar vervoer, de academische wereld en vrouwen samengebracht om over de plaats van vrouwen binnen het openbaar vervoer na te denken. De bedoeling is om op 8 september e.k. de resultaten van dit project voor te stellen, te weten : (1) een brochure over de plaats van de vrouw in de publieke ruimte en op het openbaar vervoer ; (2) letterlijk de aanwezigheid van vrouwen in het metrostation Madou in the picture te stellen via portretten.

4. Andere concrete acties :

- De voorbehouden ruimtes in de bus waar men een kinderwagen of een rolstoel kan plaatsen, zijn niet specifiek voor vrouwen bedoeld maar vergemakkelijken het leven van moeders/vaders die op verplaatsing zijn.
- Winkels installeren, meer licht voorzien, de stiptheid verbeteren, de installatie van roltrappen en liften zijn niet specifiek bedoeld voor vrouwen maar verbeteren ook hun perceptie en hun dagelijkse leven zoals voor alle klanten.
- Voertuigen die enkel voor vrouwen bestemd zijn, kunnen gerechtvaardigd worden in bepaalde culturele contexten, maar blijven niettemin tegenstrijdig met de concepten van mobiliteit, vrijheid van beweging en sociale vermenging. Bovendien zou deze aanpak een averechtse effect kunnen hebben waardoor de aanwezigheid van vrouwen in andere voertuigen niet

très distants l'un de l'autre. La distance maximale de 400 mètres reste une condition. En ce sens, Collecto constitue également une alternative.

2. Concernant l'insécurité dans les stations de métro, deux types de collaborateurs seront renforcés sur le réseau STIB, à savoir :

- 240 collaborateurs multimodaux (anciens collaborateurs de stations et de prévention) ;
- 180 collaborateurs de sécurité (les collaborateurs « Vigilis »).

Vingt collaborateurs supplémentaires seront engagés au printemps 2015.

Objectif : par leur présence, les collaborateurs doivent renforcer le sentiment de sécurité sur le réseau, contrôler les titres de transport des voyageurs, intervenir immédiatement en cas d'incident, lutter contre la petite criminalité et mettre à l'amende les éventuels contrevenants.

3. Un projet de collaboration est actuellement en cours entre l'ASBL Amazone et la STIB à propos de « la place de la femme dans les transports publics et l'espace public ».

L'ASBL Amazone rassemble des experts des transports publics, du milieu académique et des femmes pour réfléchir à la place de la femme dans les transports publics. L'objectif est de présenter les résultats de ce projet le 8 septembre prochain, à savoir : (1) une revue sur la place de la femme dans l'espace public et les transports publics ; (2) illustrer littéralement la présence des femmes dans la station de métro Madou à l'aide de portraits.

4. Autres actions concrètes :

- Les espaces réservés dans le bus permettant d'y placer une poussette ou un fauteuil roulant ne visent pas spécifiquement les femmes mais facilitent la vie des mamans/papas qui se déplacent.
- Installer des commerces, améliorer la luminosité, améliorer la ponctualité, mettre en place des escalators et des ascenseurs ne visent pas spécifiquement les femmes mais améliorent aussi leur perception et leur quotidien comme celui de l'ensemble des clients.
- Des véhicules réservés aux femmes peuvent se justifier dans certains contextes culturels, mais restent néanmoins en contradiction avec les concepts mêmes de mobilité, de liberté de mouvement et de mixité sociale. Par ailleurs, cette approche pourrait générer un effet pervers en rendant la présence des femmes dans les autres véhicules non tolérée par certains,

aanvaard zou worden door sommigen, wat de sociale vermenging uiteraard nog moeilijker zou maken.

## INRICHTEN VAN DE OPENBARE RUIMTE / OPENBARE WERKEN

Het genderperspectief integreren in de analyse van de uitrusting en de ruimtelijke indeling van de openbare ruimte is naast kinderen, ouderen, ...belangrijk én een uitdaging voor de toekomst. Een beleid op maat van de zwakste is een beleid dat goed is voor iedereen.

1. Zo moeten we bij de heraanleg van wegen, parkeerruimtes, inrichting van pleinen zorgen voor open ruimtes, plaatsen van een goede nachtverlichting, verminderen van de wachttijd aan verkeerslichten, verbetering van de bekleding van voetpaden.

2. Doorgaan met de plaatsing van voorzieningen die de wachttijd aan verkeerslichten verminderen (bijvoorbeeld op bepaalde tijdstippen van de dag).

### CONCLUSIE

Er is geachte aanwezig, hard gestreden voor gelijke rechten. En hoewel vrouwen en mannen volgens de wet vandaag gelijk zijn, zien we rondom ons nog steeds ongelijkheden en ongelijke kansen.

Ik heb vooral onthouden dat vrouwen zich minder autonoom dan mannen kunnen verplaatsen in deze stad. Vrouwen die zich een auto kunnen permitteren kunnen zich gemakkelijker verplaatsen. Dat is ongelijkheid. Vandaar dat ik samen met mevrouw Debaets, de gendercoördinatoren binnen Mobiel Brussel, de MIVB en het Parkeeragentschap de 'genderbril' wil opzetten in mijn bevoegdheden en deze legislatuur een aantal structurele stappen vooruit zetten om de levenskwaliteit van iedereen in deze stad te verbeteren. ».

## II. Gedachtewisseling

De heer Pierre Kompany vraagt zich af hoeveel kandidaat-taxibestuurders er zijn. Heeft men een idee over de reden waarom er zo weinig kandidaten zijn? Speelt daar geen culturele factor? Wat kan gedaan worden om te voorkomen dat sommige beroepen meteen als vrouwelijk of mannelijk worden beschouwd?

Mevrouw Nadia El Yousfi vindt dat de vervrouwelijking van het beroep van taxichauffeur inderdaad moet worden bevorderd door te pogen te begrijpen waarom vrouwen er geen interesse voor hebben.

rendant ainsi la mixité sociale encore plus difficile.

## AMENAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC / TRAVAUX PUBLICS

Intégrer la perspective du genre dans l'analyse de l'équipement et de la répartition spatiale de l'espace public est, à côté des enfants, des personnes âgées... important et constitue un défi pour l'avenir. Une politique à la mesure du plus faible est une politique qui est bonne pour tout le monde.

1. Ainsi, lors du réaménagement de voiries, d'espaces de parking, de l'aménagement de places, nous devons veiller à des espaces ouverts, au placement d'un bon éclairage de nuit, à la réduction du temps d'attente aux feux de signalisation, à l'amélioration du revêtement des trottoirs.

2. Il faut poursuivre le placement d'équipements qui réduisent le temps d'attente aux feux de signalisation (par exemple, à certains moments de la journée).

### CONCLUSION

On se bat d'arrache-pied pour l'égalité des droits. Et bien que les hommes et les femmes soient, aujourd'hui, égaux selon la loi, nous voyons encore des inégalités et l'inégalité des chances autour de nous.

J'ai surtout retenu que les femmes peuvent se déplacer de façon moins autonome que les hommes dans cette ville. Les femmes qui peuvent se permettre d'avoir une voiture, peuvent se déplacer plus facilement. Et cela, c'est de l'inégalité. C'est pourquoi je veux, en collaboration avec Madame Debaets, avec les coordinateurs de genre au sein de Bruxelles Mobilité, de la STIB et de l'Agence de stationnement, mettre les « lunettes du genre » dans mes compétences et mettre en avant quelques étapes structurelles au cours de cette législature pour améliorer la qualité de vie de tout le monde dans cette ville. ».

## II. Echange de vues

M. Pierre Kompany s'interroge sur le nombre de candidates chauffeurs de taxi. Le cas échéant, a-t-on une idée des raisons pour lesquelles les candidates sont si peu nombreuses ? N'y a-t-il pas là un facteur culturel ? Que peut-on mettre en place pour éviter que certains métiers soient d'emblée considérés comme masculins ou féminins ?

Mme Nadia El Yousfi estime qu'il faut effectivement stimuler la féminisation du métier de chauffeur de taxi en essayant de comprendre pourquoi les femmes s'en désintéressent. Il est en tout cas clair qu'un changement de

In ieder geval is het duidelijk dat er een mentaliteitswijziging moet komen.

De volksvertegenwoordigster begrijpt overigens dat het nodig is om op sommige gebieden maatregelen op te leggen, zoals quota's. Toch vreest zij dat de oplossing van de roze taxi's alleen de symptomen en niet de oorzaken aanpakt. Uiteraard moet iets gedaan worden aan de oorzaken, o.a. de onveiligheid die de vrouwen op sommige plekken voelen.

Daarnaast kan de spreekster *mystery shopping* enkel steunen, aangezien daardoor sommige vormen van discriminatie aan het licht gebracht kunnen worden.

Wat Uber betreft, meent de spreekster dat legaliteit waarborgen biedt op het vlak van veiligheid.

Wat de MIVB betreft, steunt mevrouw El Yousfi de versterking van de menselijke aanwezigheid in de stations, wat de mogelijkheid biedt zowel het gevoel van onveiligheid als de onveiligheid zelf te doen afnemen.

Ongetwijfeld moet de openbaarvervoermaatschappij ook meer vrouwen aanwerven. Worden mannen en vrouwen op evenwichtige wijze vertegenwoordigd in de directie en de human resources? Wordt bij de communicatie (reclame o.a.) rekening gehouden met de genderproblematiek?

De volksvertegenwoordigster wenst tot slot dat rekening gehouden wordt met de vrouwen bij de aanleg van de openbare ruimte.

De heer Bruno De Lille vindt dat de minister belast met mobiliteit en openbare werken een belangrijke rol heeft in de genderproblematiek.

De Minister heeft een lijst opgesteld van een aantal acties die moeten worden voortgezet. Indien men het probleem op structurele wijze wil aanpakken, moet ervoor worden gezorgd dat die initiatieven bijdragen tot de emancipatie van de vrouwen en tot de bestrijding van discriminatie tegen hen.

Net als de Minister, is de spreker gekant tegen de oplossing die de roze taxi's bieden; daardoor worden de symptomen aangepakt en wordt niets gedaan aan het probleem.

De inrichting van de openbare ruimte is uiterst belangrijk en moet tegemoetkomen aan verschillende vragen: hoe voelen de gebruikers zich daar, hoe gebruiken zij ze en durven zij de stad te gebruiken ...? Uiteraard moet er bij de aanleg van de stad voor gezorgd worden dat iedereen er zich goed voelt; dat is trouwens het doel dat het bestuur nastreeft. De meeste personen die plannen uitwerken inzake mobiliteit of de openbare ruimte zijn mannen, die dat doen vanuit hun eigen ervaring en hun eigen waarden, hoewel zij denken te handelen voor iedereen. In de praktijk wordt dan ook vastgesteld dat de

mentaliteit moet s'opérer.

Par ailleurs, autant la députée comprend que dans certains domaines, il faille imposer des mesures telles que des quotas, autant la députée craint que la solution des taxis roses ne s'attaque qu'aux symptômes et pas aux causes. Or, il faut évidemment s'attaquer aux causes, dont l'insécurité que ressentent les femmes à certains endroits.

L'intervenante ne peut en outre que soutenir le *mystery shopping* dès lors qu'il permet de mettre en évidence certaines discriminations.

A propos d'Uber, l'oratrice croit aussi que la légalité offre des garanties en termes de sécurité.

Pour ce qui concerne la STIB, Mme El Yousfi soutient le renforcement de la présence humaine en station, qui permet de diminuer tant le sentiment d'insécurité que l'insécurité.

Sans doute la société de transport en commun devrait-elle également recruter davantage de femmes. Hommes et femmes sont-ils représentés de manière équilibrée au niveau de la direction et des ressources humaines ? La communication (publicité notamment) prend-elle en compte la problématique du genre ?

La députée souhaite enfin que l'aménagement de l'espace public prenne les femmes en considération.

M. Bruno De Lille estime que le ministre en charge de la mobilité et des travaux publics a un rôle important à jouer dans la problématique du genre.

Le Ministre a inventorié un certain nombre d'actions qui doivent être poursuivies. Si l'on veut toutefois s'attaquer au problème de manière structurelle, il convient de faire en sorte que ces initiatives contribuent à l'émancipation des femmes et à la lutte contre les discriminations à leur encontre.

Comme le Ministre, l'interlocuteur est opposé à la solution offerte par les taxis roses ; c'est s'attaquer aux symptômes sans toucher au problème.

Par ailleurs, l'aménagement de l'espace public est extrêmement important et doit répondre à différentes questions : comment les usagers s'y sentent-ils, comment utilisent-ils et osent-ils utiliser la ville,... ? Certes, l'espace public doit être aménagé de sorte que chacun s'y sente bien et c'est d'ailleurs l'objectif que poursuit l'administration. Toutefois, la plupart des personnes occupées à élaborer des plans relatifs à la mobilité ou à l'espace public sont des hommes qui, même s'ils pensent agir pour tous, le font à partir de leur propre expérience et de leurs propres valeurs. Dans la pratique, on constate dès



openbare ruimte niet toegankelijk is voor iedereen. Bijgevolg moeten systemen worden ingesteld, zowel *a priori* (opleiding) als *a posteriori* (controle), zodat de genderproblematiek voortdurend aandacht krijgt.

Bovendien herinnert de spreker eraan dat de ordonnantie van 29 maart 2012 houdende integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot doel had dat elke beslissing van de Regering, met inbegrip van de begrotingen, wordt onderzocht vanuit het standpunt van de impact ervan op het gender. Dat gaat echter niet makkelijk zijn voor de diensten van de Minister, aangezien de meesten denken dat de openbare ruimte neutraal is vanuit het standpunt van gender.

Wat tot slot de specifieke maatregelen betreft die aan de gang of op komst zijn, preciseert de heer De Lille nog dat zijn fractie, net zoals de Open Vld-fractie, de Minister zal steunen in zijn strijd tegen de straatstenen.

Mevrouw Fatoumata Sidibé verheugt zich over het onderzoek dat de vzw Amazone thans verricht, in samenwerking met de MIVB, over het openbaar vervoer. Er werden echter al veel onderzoeken verricht.

Mevrouw Fatoumata Sidibé vindt dat de parkings, die soms heel ruim zijn, ook bijzondere aandacht verdienen.

De spreker wijst er voorts op dat de vrouwen een bijzonder arm publiek vormen in het Brussels Gewest. De MIVB heeft al een aantal inspanningen geleverd voor personen die afhankelijk zijn van het OCMW of een opleiding volgen. De Brusselse Raad voor Gelijkheid tussen Vrouwen en Mannen moedigt ook denkwerk aan over een ticket dat geldig zou zijn op het hele openbaarvervoernet op het Brussels grondgebied.

Tot slot heeft de verenigingswereld, o.a. Garance, vele aanbevelingen gedaan inzake openbaar vervoer. In welke mate werd er rekening mee gehouden? Wordt contact met die structuren voortgezet?

De heer Fouad Ahidar uit zijn verbazing over het feit dat 91% van het personeel van de MIVB bestaat uit mannen. De volksvertegenwoordiger vraagt zich dan ook af wie binnen de MIVB nadenkt over de wijze om meer vrouwen op te nemen in de diensten ervan. Kennelijk moet blijk gegeven worden van meer openheid. Natuurlijk kan men geen mensen buitenzetten; het is een proces van lange duur.

De volksvertegenwoordiger heeft begrepen dat vele acties inzake het fietsen op touw worden gezet. Het probleem is dus te weten waarom vrouwen niet vaak met de fiets rijden, ondanks de opleidingen. Komt het door het feit dat zij niet beschikken over een fiets of dat zij niet

lors que l'espace public n'est pas accessible à chacun. Il faudrait donc mettre des mécanismes en place, tant *a priori* (formation) qu'*a posteriori* (contrôle) de sorte qu'une attention constante soit portée à la problématique du genre.

En outre, l'interlocuteur rappelle que l'ordonnance du 29 mars 2012 portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale visait à ce que chaque décision du Gouvernement, en ce compris les budgets, soit examinée sous l'angle de son impact sur le genre. Ce sera toutefois un exercice difficile pour les services du Ministre dès lors que la plupart pensent que l'espace public est neutre du point de vue du genre.

Concernant enfin les mesures spécifiques en cours ou à venir, M. De Lille précise encore que son groupe, comme le groupe Open Vld, soutiendra le Ministre dans son combat contre les pavés.

Mme Fatoumata Sidibé se réjouit de l'étude menée actuellement par l'ASBL Amazone, en collaboration avec la STIB, sur les transports en commun. De nombreuses études ont toutefois déjà été réalisées.

Mme Fatoumata Sidibé estime que les parkings, parfois très étendus, méritent également une attention particulière.

L'oratrice rappelle par ailleurs que les femmes constituent un public particulièrement pauvre en Région bruxelloise. La STIB a déjà accompli un certain nombre d'efforts à l'égard des personnes émergeant au CPAS ou en formation. Le Conseil bruxellois de l'Égalité entre les Femmes et les Hommes encourage également la réflexion autour d'un ticket qui serait valable dans l'ensemble des transports en commun présents sur le territoire bruxellois.

Enfin, le monde associatif, dont Garance, a émis nombre de recommandations en rapport avec les transports en commun. Dans quelle mesure ont-elles été intégrées? Des contacts sont-ils poursuivis avec ces structures?

M. Fouad Ahidar se dit surpris d'apprendre que 91% du personnel de la STIB est masculin. Le député se demande dès lors qui, au sein de la STIB, réfléchit à la manière d'intégrer davantage de femmes au sein des services. Il semble en tout cas que l'on doive faire preuve de plus d'ouverture. Bien sûr, on ne peut pas mettre des gens à la porte, c'est un long processus.

À propos des vélos, le député a compris que de nombreuses actions sont mises en place. Le problème est donc de savoir pourquoi, malgré les formations, les femmes roulent peu à vélo. Est-ce dû au fait qu'elles ne disposent pas d'un vélo, qu'elles n'osent pas rouler...?

durven te fietsen,...? Is het een kwestie van mentaliteit? Ongetwijfeld kan een proefproject worden gelanceerd om het gebruik van fietsen bij vrouwen meer ingang te doen vinden.

De heer Christos Doulkeridis bedankt de Minister voor zijn gestructureerde en structurerende rede.

De spreker kan niet anders dan akkoord gaan met het feit dat het beleid inzake de openbare ruimte bijzonder belangrijk is voor de gelijkheid. De succesvolle steden zijn die welke begrepen hebben dat het van fundamenteel belang is om zich op gelijk welk moment van de dag in alle wijken op zijn gemak te voelen. Brussel slaagt er echter niet in dat te bereiken, en maakt het daardoor moeilijk voor een uiterst belangrijk publiek.

Ter zake meent de spreker dat een stad waar kinderen, personen met beperkte mobiliteit en vrouwen thuis zijn noodzakelijkerwijze goed is voor iedereen. De kwestie van de mobiliteit past in dat kader. Aangezien het mogelijk moet zijn alternatieven voor de auto te kunnen waarborgen, zou men zich op gelijk welk uur moeten kunnen verplaatsen met het openbaar vervoer. Toch blijft men uitlatingen horen zoals “s avonds doe ik iets anders aan om het openbaar vervoer te nemen”, wat onaanvaardbaar is. Natuurlijk komt er verbetering in die situatie, maar zij blijft bijzonder schrijnend voor sommige ondergrondse lijnen. Die trend moet gekeerd worden!

Inzake de taxi's, maakt de volksvertegenwoordiger gewag van een internationale trend om diensten (hotels, ...) voor te behouden voor een specifiek publiek. Hij vraagt zich af of de roze taxi's werkelijk tegemoetkomen aan een gevoel van onveiligheid dat vrouwen hebben ten opzichte van de bestuurders. Inzake Uber, meent de spreker ook dat het feit te beschikken over informatie over de bestuurder geruststellend kan zijn.

De volksvertegenwoordiger benadrukt tevens het belang van het werk van de verenigingswereld ter bevordering van o.a. het fietsen bij een vrouwelijk publiek. Die vervoerwijze is uiterst belangrijk en kan bijdragen tot onafhankelijkheid. De steun aan de verenigingswereld moet dus voortgezet worden. Zonder “Garance” en de verkennende stappen om zwarte vlekken op te sporen, zou men niet beschikken over hetzelfde type informatie, en bijgevolg niet hetzelfde type beleid voeren.

Bovendien blijven de cijfers betreffende de aanwezigheid van vrouwen in de sector van taxi's en het openbaar vervoer laag. Uiteraard moet op structurele wijze gewerkt worden aan het imago van die beroepen. Hetzelfde werk is eveneens nodig inzake het onthaal van vrouwen in die bedrijven. Vaak wordt gezegd dat minimum van een derde vrouwen noodzakelijk is om het gedrag te doen evolueren.

\*

S'agit-il d'une question de mentalité ? Un projet pilote pourrait sans doute être mis en place de manière à banaliser l'usage du vélo chez les femmes.

M. Christos Doulkeridis remercie le Ministre pour son intervention, structurée et structurante.

L'intervenant ne peut qu'être d'accord avec le fait que la politique de l'espace public est particulièrement importante en termes d'égalité. Les villes qui réussissent sont aussi des villes qui ont compris que se sentir à l'aise dans tous les quartiers à toutes les heures est un enjeu fondamental. Or, Bruxelles ne parvient pas à atteindre cet objectif, pénalisant par là un public extrêmement important.

A ce propos, l'intervenant pense qu'une ville enfants, personnes à mobilité réduite et femmes admis est nécessairement bonne pour tout le monde. La question de la mobilité s'inscrit dans ce schéma. Dans la mesure où il faut pouvoir garantir des alternatives à la voiture, on devrait pouvoir se déplacer à toute heure en transport en commun. Or, on continue à entendre des phrases du type « le soir, je me change pour prendre les transports en commun », ce qui est inacceptable. Certes, la situation s'améliore mais elle reste particulièrement criante sur certaines lignes en sous-sol. Il faut pouvoir inverser la tendance !

A propos des taxis, le député observe une tendance internationale à réserver des services (hôtels,...) à un public spécifique et se demandent si les taxis roses répondent réellement à un sentiment d'insécurité éprouvé par des femmes à l'égard des chauffeurs. Concernant Uber, l'interlocuteur croit aussi que le fait de disposer d'informations sur le chauffeur peut être rassurant.

Le député souligne par ailleurs l'importance du travail réalisé par l'associatif promouvant notamment le vélo auprès du public féminin. Ce mode de déplacement est extrêmement important et peut contribuer à l'indépendance des gens. Il faut donc continuer à soutenir le monde associatif. Sans Garance et les marches exploratoires permettant d'identifier des points noirs, on ne disposerait pas du même type d'informations et on ne mènerait par conséquent pas le même type de politique.

En outre, les chiffres relatifs à la présence de femmes dans les secteurs des taxis et des transports en commun restent faibles. Un travail sur l'image de ces métiers doit évidemment être accompli de manière structurelle. Un même travail doit également être réalisé sur l'accueil des femmes au sein de ces sociétés. Il est souvent dit qu'un minimum d'un tiers de femmes est nécessaire pour que les comportements évoluent.

\*

\* \*

De Minister kan het enkel eens zijn met de opmerkingen van de volksvertegenwoordigers.

Hoewel vrouwen slechts 9% van het personeel van de MIVB vormen, bedraagt hun percentage 17% bij het directiepersoneel en 24% bij de kaderleden. Daarentegen vertegenwoordigen zij slechts 6% van het personeel dat aangesteld is voor het besturen van een voertuig en 2% van de arbeiders, tevens de twee belangrijkste beroepen in het personeelsbestand. De rol van de werkorganisatie bij die verdeling verdient bijzondere aandacht.

Vervolgens werd, in samenwerking met de taxibestuurders en Actiris, een project uitgewerkt waarbij bijzondere aandacht wordt gegeven aan de vrouwen.

Natuurlijk worden sommige beroepen nog al te vaak beschouwd als typisch vrouwelijk of mannelijk. Zo wordt het besturen van een taxi of een bus gezien als typisch mannelijk. Hoe komt een mentaliteitswijziging tot stand? Via de familie, de televisie, de school,... Het imago heeft hier een fundamentele rol en werk ter zake moet noodzakelijkerwijze opgenomen worden in het actieplan van de MIVB.

De Minister kan niet anders dan de heer De Lille gelijk geven: de genderdimensie moet in aanmerking genomen worden in de stadsontwikkelingsplannen. Hetzelfde geldt voor de uitwerking van de begroting, hoewel het inzake mobiliteit en openbare werken moeilijk is te voorzien in specifieke posten.

De spreker zegt nog, net als de heer Ahidar, dat het beeld van vrouwen op de fiets en in het openbaar vervoer een gewone zaak moet worden. Hier rijst een cultureel probleem. Daarom moet men nog niet vervallen in andere stereotypes, zoals het idee dat een vrouwelijke politieagent of brandweerman lesbisch zou zijn.

Mevrouw Simone Susskind vraagt zich af of de lonen bij de MIVB dezelfde zijn voor vrouwen als voor mannen.

De Minister antwoordt bevestigend; het loon ligt vast in een loonschaal.

De heer Bruno De Lille legt voorts uit dat genderbudgetting niet bestaat uit het voorzien in specifieke maatregelen, maar in de analyse van de weerslag van elk begrotingsartikel op het vlak van gender.

\* \*

Le Ministre ne peut que marquer son accord avec les remarques des députés.

Concernant le personnel de la STIB, si les femmes ne sont que 9%, elles constituent néanmoins 17% du personnel de direction et 24% des cadres. Par contre, elles ne représentent que 6% des agents affectés à la conduite et 2% des ouvriers, qui sont aussi les deux métiers les plus importants en termes de personnel. Il faut en particulier s'intéresser au rôle que joue l'organisation du travail sur cette répartition.

Ensuite, un projet a été élaboré en collaboration avec les chauffeurs de taxi et Actiris ; une attention particulière sera donnée aux femmes.

Evidemment, on considère encore trop souvent certaines professions comme typiquement masculines ou typiquement féminines. Conduire un taxi ou un bus est ainsi perçu comme étant masculin. Comment opérer un changement de mentalité ? Via la famille, la télévision, l'école,... L'image occupe ici un rôle fondamental et un travail à ce niveau doit irrémédiablement être repris dans le plan d'actions de la STIB.

Le Ministre ne peut encore que donner raison à M. De Lille : la dimension du genre doit être prise en compte dans les plans d'aménagement urbain. Il en va de même dans l'élaboration du budget, même si, pour ce qui concerne la mobilité et les travaux publics, il est difficile de prévoir des postes spécifiques.

L'intervenant dit encore, à l'instar de M. Ahidar, que l'image des femmes à vélo comme en transport en commun doit être banalisée. Le problème est ici culturel. Il ne faut pas pour autant tomber dans d'autres stéréotypes tels que celui qui sous-entend qu'une agente de police ou une femme pompier serait lesbienne.

Mme Simone Susskind se demande si les salaires à la STIB sont les mêmes pour les femmes et les hommes.

Le Ministre répond par l'affirmative. Le salaire est déterminé par le barème.

M. Bruno De Lille explique encore que le *gender budgetting* ne consiste pas à prévoir des mesures spécifiques mais bien à analyser l'impact en termes de genre de chaque article budgétaire.

### III. Sluiting van de bespreking

Het adviescomité beslist om de gedachtewisseling te sluiten en een verslag te publiceren.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag.*

*De Rapporteurs,*

Viviane TEITELBAUM  
Fouad AHIDAR

*De Voorzitter,*

Christos DOULKERIDIS

### III. Clôture des débats

Le comité d'avis décide de clore l'échange de vues et de publier un rapport.

– *Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.*

*Les Rapporteurs,*

Viviane TEITELBAUM  
Faouad AHIDAR

*Le Président,*

Christos DOULKERIDIS