

Aan

College van burgemeester en schepenen
Stallestraat 77
1180 Ukkel
Via e-mail verstuurd naar gmp@ukkel.brussels

Brussel, 31 juli 2023

Betreft: Advies van de Adviesraad voor Gendergelijkheid van Ukkel als reactie op openbaar onderzoek nr. 108/2023 met betrekking tot het Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Beste leden van het college van burgemeester en schepenen,

De Adviesraad voor Gendergelijkheid feliciteert de gemeente en alle betrokken partijen voor het resultaat van het ontwerp van Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP), het welzijn van de Ukkelaars en de milieu-uitdagingen van dit project.

Dit advies bevat algemene overwegingen en verschillende aanbevelingen.

De raad benadrukt echter meteen zijn verbazing en teleurstelling dat de termen "vrouwen", "gender" of "LGBTQIA+" niet voorkomen in de voorgestelde documenten. Aangezien mobiliteit genderspecifiek is, betekent dit dat de mobiliteitsbehoeften en de verkeers- en persoonlijke vrijheid van iedereen niet gepast in aanmerking genomen worden.

Doordat gender niet in aanmerking genomen wordt in het mobiliteitsplan, is een advies van de ARG gerechtvaardigd.

De raad herhaalt dat de gemeente evaluaties van het type "gelijke kansen" moet kunnen beantwoorden. We raden dus aan in de toekomst van bij het ontwerp van de projecten rekening te houden met deze analyses om een doeltreffend beleid en efficiënte acties op touw te zetten die beantwoorden aan ieders behoeften.

De Adviesraad voor Gendergelijkheid houdt zich ter beschikking van de gemeente voor vragen tot advies over de projecten in verband met mobiliteit en andere plannings en strategieën met een genderdimensie. We verzoeken de gemeente dus de raad regelmatig op eigen initiatief te consulteren, aangezien de kwesties van mobiliteit en verkeersveiligheid voor iedereen belangrijk zijn. De Adviesraad voor actieve verplaatsingswijzen (GAAV) zou de Adviesraad voor Gendergelijkheid ook regelmatig kunnen raadplegen.

1. **Gender mainstreaming en genderspecifieke analyse.** De ARG betreurt het gebrek aan een genderspecifieke analyse van het mobiliteitsplan en het gebrek aan statistieken uitgesplitst per geslacht/gender in de documentatie van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

Aanbeveling 1: De verwijzing naar de doelstelling van een "neutraal mobiliteitsplan vanuit genderoogpunt" zou vervangen moeten worden door een "gendergevoelig mobiliteitsplan" en het plan zou concrete acties moeten bevatten die in die zin uitgevoerd worden.

Aanbeveling 2: Genderspecifieke indicatoren opstellen voor de ontwikkeling en de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Meer bepaald om te controleren of de behoeften van deze groepen correct in aanmerking genomen worden, zich niet beperken tot een eenvoudige numerieke telling per geslacht van de gevolgen van de maatregelen.

2. **Mobiliteit is genderspecifiek.** De mobiliteitsgewoontes variëren naargelang gender, leeftijd en andere kenmerken. De genderspecifieke dimensie van de mobiliteit begrijpen maakt het mogelijk beter te beantwoorden aan ieders behoeften en verzekert een efficiënte en eerlijke planning.

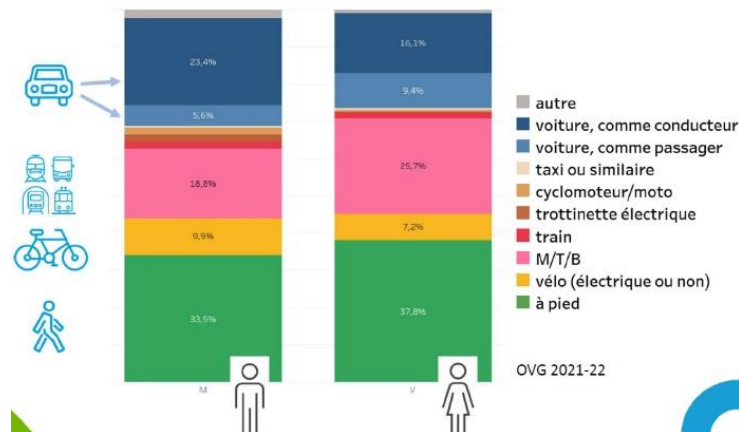
De Eurobarometer bevestigt dat in de Europese Unie 31 % van de vrouwen het openbaar vervoer gebruikt, tegenover 24 % van de mannen (Eurobarometer, 2020). In Brussel gebruikt 25,7 % van de vrouwen het openbaar vervoer, tegenover 18,8 % van de mannen. De mobiliteitsschema's van de vrouwen zijn complexer en vereisen gevarieerdere vervoermiddelen dan bij mannen ([Sansonetti et Davern, 2021](#)).

Vrouwen verplaatsen zich meer te voet (37,8 % van de vrouwen in Brussel tegenover 33,9 % van de mannen) en rond de "verplaatsingslussen" die samenhangen met reproductieve taken. Mannen gebruiken daarentegen meer motorvoertuigen (23,4 % van de mannen in Brussel tegenover 16,1 % van de vrouwen) en de fiets en maken meestal tweevoudige woon-werkverplaatsingen. Naar schatting is meer dan 2/3e van de verplaatsingen door mannen voor het werk, tegenover slechts de helft van de verplaatsingen door vrouwen, terwijl bijna 1/3e van de verplaatsingen door vrouwen samenhangt met huishoudelijke verantwoordelijkheden, tegenover slechts 1/8e van de verplaatsingen door mannen. De situatie in Ukkel lijkt overeen te stemmen met dit model.

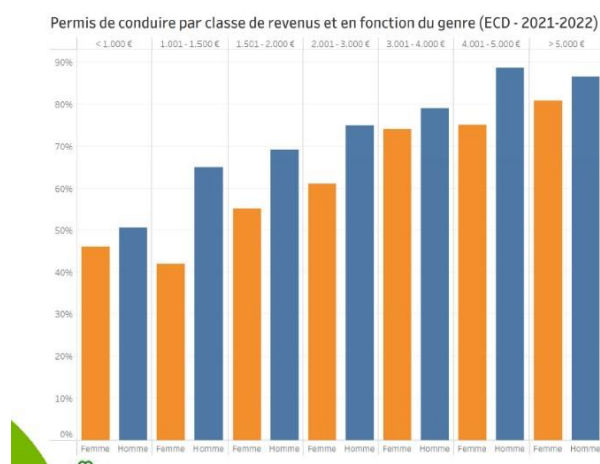
Zelfs schijnbaar onschuldige praktijken zoals [het sneeuwvrij maken van de openbare ruimte zijn genderspecifiek](#). Voorrang geven aan de trottoirs in plaats van aan de wegen toonde niet alleen een genderspecifieke aandacht, maar maakte het ook mogelijk het aantal ongevallen door het gebruik van besneeuwde trottoirs (hoger dan de ongevallen op de weg) in Zweden te doen dalen (Criado-Perez, 2019).

Tijdens het seminarie "*Hoe mobiliteit, ecologische transitie en sociale rechtvaardigheid verzoenen?*" van 27 juni 2023 heeft Brussel Mobiliteit nog de volgende punten benadrukt:

- a) Verplaatsingen naargelang gender in het Brussels gewest:



b) Bezit van het rijbewijs (auto) naargelang gender en inkomen in het Brussels gewest:



c) Bezit van een auto naargelang gender in het Brussels gewest: 38 % van de mannen is eigenaar van minstens een auto, tegenover 22 % van de vrouwen. Een modale verschuiving moet ook bekeken worden in termen van gender.

Deze gegevens bevestigen het uitermate genderspecifieke aspect van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De bovenstaande tabel toont overigens het belang om dit thema te kruisen met dat van inkomensongelijkheid, maar wellicht ook met de specifieke behoeften naargelang de leeftijd.

Aanbeveling 3: We vragen de gemeente zo snel mogelijk een analyse van de genderspecifieke impact van het mobiliteitsplan (en van alle gemeentelijke plannen) te verrichten om de specifieke behoeften van de burgers te tonen, in het bijzonder vrouwen en LGBTQIA+-personen. Deze groepen raadplegen en van bij het begin rekening houden met hun vaakst voorkomende behoeften. De mobiliteitsbehoeften die samenhangen met zorg ("care" in het Engels) in het algemeen niet verwaarlozen.

Aanbeveling 4: Het GMP zou ook mogelijke oplossingen en strategieën moeten identificeren om de kloof tussen mannen en vrouwen op vlak van mobiliteit te verkleinen door digitalisering te gebruiken als een kans om inclusie te creëren en niet omgekeerd.

3. Transport is een plek met grote ongelijkheden. "Geslacht is een van de meest bepalende factoren in de keuze van het vervoermiddel." De mobiliteitsverschillen tussen mannen en vrouwen kunnen beschouwd worden als de weerspiegeling van patriarchale structuren die vrouwen meer verantwoordelijkheid geven op vlak van zorg, terwijl mannen doorgaans een grotere culturele en economische onafhankelijkheid en invloed op het ontwerp van de mobiliteitssystemen genieten.

Aanbeveling 5: De raad kan ook aanbevelen erover te waken fietsenstallingen aangepast aan het vervoer van kinderen te installeren dicht bij alle diensten in Ukkel (winkels, scholen, gemeentediensten, ...).

4. (On)veiligheid in de openbare ruimte en het openbaar vervoer. Veiligheid wordt 25 keer vermeld in het GMP, enkel om te verwijzen naar verkeersveiligheid. Er is geen enkele vermelding van de veiligheid tegen ongewenst seksueel gedrag en ander geweld op vrouwen en LGBTQIA+-personen in het openbaar vervoer.

95 % van de vrouwen die in 2016 een enquête ingevuld hebben geeft aan seksisme te ervaren in de openbare ruimte in het algemeen ([JUMP, Mon expérience du sexisme, 2016](#)).

Een Franse studie bracht aan het licht dat minstens 267.000 personen (waaronder 85 % vrouwen) slachtoffer waren van ongewenst seksueel gedrag in het openbaar vervoer over een periode van twee jaar ([L'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales, 2017](#)).

Seksisme en ongewenst seksueel gedrag in de openbare ruimte dragen bij aan het onveiligheidsgevoel van voornamelijk vrouwen en LGBTQIA+-personen.

Aanbeveling 6: De raad vraagt dat het plan rekening houdt met de veiligheidsbehoeften in de openbare ruimte en het openbaar vervoer, meer bepaald ten aanzien van het geweld op vrouwen en LGBTQIA+-personen.

5. Verkeersveiligheid. We betreuren de afwezigheid van een vermelding over de opleiding van het voetgangersbrevet. Het zou interessant zijn het ook uit te breiden naar alle lagere scholen (wandelen is een van de meest gebruikte verplaatsingswijzen door vrouwen). In ruimere zin verzoeken we de overheid alle sensibiliseringsacties vanuit genderoogpunt te bekijken. Verkeersveiligheid is immers genderspecifiek (meer dan 60 % van de slachtoffers is een man). Wetenschappelijke werken (zie de werken van Marie-Axelle Granié) hebben aangetoond dat mannen (van in de kindertijd) opgevoed worden om meer risico's te nemen dan meisjes en vrouwen, die meer opgevoed worden voor voorzichtigheid. Het is noodzakelijk de voltallige bevolking gepast op te leiden rond voorzichtig en proactief gedrag in het verkeer.

We merken bijzondere aandacht voor de mobiliteit en de veiligheid in de buurt van scholen. We betreuren het gebrek aan gelijkaardige aandacht voor de mobiliteit en de veiligheid in de buurt van kinderdagverblijven.

Aanbeveling 7: De raad stelt voor dat actie 4.5.2 met betrekking tot de evenementen om duurzame mobiliteit te promoten zich niet beperkt tot kinderen en het leren fietsen. De opleiding kan ook uitgebreid worden naar tieners, andere vormen van duurzame mobiliteit (meer bepaald wandelen) opwaarderen en de strijd aanbinden tegen stereotypen van het type "risico's nemen en snelheid bevorderen".

Aanbeveling 8: De opleidings- en sensibiliseringsacties houden rekening met de genderdimensies: concreet vermijden gedrag van het type "controle over een voertuig" te bevorderen maar veeleer proactief en voorzichtig gedrag aanmoedigen. Voorbeeld: voetgangersbrevet: meisjes EN jongens het belang leren om te stoppen voordat ze oversteken, het feit dat een ongeval ernstige gevolgen kan hebben, de strijd aanbinden tegen risico's nemen van het type overdreven snelheid, rijden onder invloed, en dit vanaf de puberteit.

Aanbeveling 9: De kinderdagverblijven toevoegen in de vermelding van de veiligheid in de buurt van scholen.

6. Parkeren en toegankelijkheid. Voor het parkeren merken we de servicebenadering ervan op.

Aanbeveling 10: De raad beveelt aan in zekere mate toegankelijke parkeerplaatsen te behouden vlakbij zorginstellingen in ruime zin (school, kinderdagverblijf, rusthuis, ...).

Tot slot heeft Ukkel een vrouwelijkere en oudere bevolking dan de andere gemeentes in het gewest.

Hoewel gender niet expliciet vermeld wordt, kunnen we afleiden dat het GMP de sociale samenhang zal versterken. In dat geval zijn de vrouwen betrokken en kunnen ze belangrijke spelers in de verandering zijn.

Dit advies werd voorbereid door de speciale werkgroep van de ARG bestaande uit mevr. M. COLLART, mevr. J. JUST, mevr. N. MEURENS en mevr. L. PRISTA.