

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 février 2022

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**concernant la lutte contre les intimidations et
les agressions sexuelles dans le train**

(déposée par Mme Kim Buyst et
M. Nicolas Parent)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 februari 2022

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de bestrijding van seksuele
intimidatie en agressie in de trein**

(ingediend door mevrouw Kim Buyst en
de heer Nicolas Parent)

N-VA:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS:	Parti Socialiste
VB:	Vlaams Belang
MR:	Mouvement Réformateur
CD&V:	Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB:	Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld:	Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit:	Vooruit
cdH:	centre démocrate Humaniste
DéFI:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH:	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurd papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Voyager en sécurité

Le train, déjà un goût de voyage. On regarde par la fenêtre, on rêve. Malheureusement pas pour tout le monde. Les problèmes qui s'observent ailleurs dans la société se produisent également dans les gares et dans les trains.

Les accompagnateurs de train sont souvent souvent pris pour cible. Plusieurs cas graves d'agression contre des accompagnateurs de train ou le personnel de Securail ont propulsé le problème en haut des priorités. Ces collaborateurs assurent la sécurité de tous les voyageurs ainsi que le service vis-à-vis de ces derniers. Il faut condamner fermement les agressions dont ils sont victimes.

Les voyageurs non plus ne se sentent pas toujours à leur aise dans les trains ou sur les quais. Des récits choquants concernant des attouchements, des personnes qui se masturbent en public ou font des remarques déplacées circulent sur les réseaux sociaux. La situation est si grave qu'une femme sur trois et un homme sur cinq évitent les transports en commun¹.

Nous ne pouvons pas détourner les yeux. La présente proposition de résolution vise à faire prendre des mesures concrètes afin d'améliorer la sécurité dans les gares et dans les trains.

Plaintes et signalements

S'agissant des agressions contre des membres du personnel de la SNCB, l'ampleur du problème est relativement visible. En 2020, 864 intimidations ou agressions ont été signalées:

- 110 signalements concernant des "coups et blessures";
- 235 signalements concernant des actes de "violence légère";
- 339 signalements concernant des "menaces";
- 180 signalements concernant des "insultes".²

¹ https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/bemob_2020_10_avantagesinconvenients_rapport_fr.pdf.

² Source: <https://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=qrva&language=fr&cfm=qrvaXml.cfm?legislat=55&dossierID=55-B055-1184-0543-2020202109621.xml>.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Veilig onderweg

Altijd een beetje reizen, dat is de trein nemen. Door het raam staren en wegdromen. Maar dat is het niet voor iedereen. De problemen die zich voordoen in de rest van de samenleving, doen zich ook voor in het station en in de trein.

De treinbegeleiders zijn vaak het doelwit. Door enkele straffe voorvallen van agressie tegen treinbegeleiders of het personeel van Securail is het probleem steeds meer bovenaan op de agenda komen te staan. Deze medewerkers staan in voor de veiligheid en de dienstverlening aan alle reizigers. Het is ten eerste te veroordelen dat zij het slachtoffer van agressie zijn.

Ook reizigers voelen zich niet altijd op hun gemak in de trein of op het perron. Op sociale media doen schokkende verhalen de ronde over ongewenste aanrakingen en personen die openlijk masturberen of ongepaste opmerkingen maken. De situatie is dusdanig ernstig dat een op drie vrouwen en een of vijf mannen het openbaar vervoer mijden¹.

We mogen niet de andere kant op kijken. Dit voorstel van resolutie wil een opstap zijn naar concrete maatregelen om werk te maken van meer veilige stations en treinen.

Klachten en meldingen

Voor wat de agressie tegen personeelsleden van de NMBS betreft, is de omvang van het probleem relatief zichtbaar. In 2020 werden 864 meldingen gemaakt van intimidatie of agressie, waarvan:

- 110 meldingen in verband met "slagen en verwondingen";
- 235 meldingen in verband met "lichte geweldpleging";
- 339 meldingen in verband met "bedreiging";
- 180 meldingen in verband met "belediging".²

¹ https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/bemob_2020_10_voor-nadelen_rapport_nl.pdf?language=fr.

² Bron: <https://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=qrva&language=nl&cfm=qrvaXml.cfm?legislat=55&dossierID=55-B055-1184-0543-2020202109621.xml>.

Il en va autrement en ce qui concerne les intimidations et les agressions sexuelles vis-à-vis de voyageurs. Les intimidations ou violences sexuelles ne font l'objet d'une plainte à la police ou d'un signalement à la SNCB, qui les enregistre, que dans un nombre très limité de cas. En 2017, le *Security Operations Center* (SOC) de la SNCB a reçu 173 appels pour faits de mœurs dans les trains et dans les gares. Le nombre d'appels était de 180 en 2018 et de 197 en 2019.³

Il ressort de chiffres de la police fédérale que plus de 400 signalements ont été effectués en 2019 concernant des actes de violence sexuelle dans les transports en commun. Or, il s'agit sans doute également d'une sous-estimation du problème. Il est généralement admis que près de 90 % des victimes de violences sexuelles ne vont pas à la police. Il existe donc un chiffre noir (*dark number*) énorme. Il ressort d'une enquête du Service public fédéral Mobilité et Transports que le problème est si grave qu'une femme sur trois a peur de prendre les transports en commun et évite dès lors de prendre ce mode de transport.⁴

Une étude de l'ONG Plan International Belgique indique que 15 % de tous les cas d'intimidation sexuelle se produisent dans les transports en commun.⁵

Il y a un manque de chiffre concernant la violence et l'intimidation sur la base de l'orientation sexuelle. Le Centre interfédéral pour l'égalité des chances Unia a enregistré en 2020 pas moins de 406 signalements de discrimination basée sur l'orientation sexuelle. Parmi ces signalements, 31 dossiers concernaient le comportement dans l'espace public, en ce compris dans les transports en commun.

Il devrait y avoir une manière simple et accessible d'enregistrer cette problématique. Les accompagnateurs de train devraient pouvoir enregistrer simplement les cas qui leur sont signalés dans le rapport concernant leur trajet. Cela permettrait à la SNCB d'avoir une idée plus précise de la problématique et de prendre des mesures ciblées. Les accompagnateurs de train constituent le premier point de contact pour les voyageurs en cas de violence ou d'agression. Former les accompagnateurs de train à cet égard de manière à ce qu'ils puissent soutenir les voyageurs confrontés à des actes d'intimidation ou d'agression sexuelle et les aider à porter plainte facilitera l'accès à la police.

³ Source: Question orale 55011116C de Mme Kim Buyst concernant 'le harcèlement à bord des trains'.

⁴ Source: https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/bemob_2020_10_avantagesinconvenients_rapport_fr.pdf.

⁵ Source: <https://www.hln.be/binnenland/helft-van-jongeren-uit-stad-krijgt-te-maken-met-seksuele-intimidatie-ac9f05c2/>.

Anders is het wat de seksuele intimidatie of agressie ten opzichte van reizigers betreft. Slechts in een erg beperkt aantal gevallen van seksuele intimidatie of seksueel geweld wordt er klacht ingediend bij de politie of wordt dit aangemeld bij en geregistreerd door de NMBS. Het *Security Operations Center* van de NMBS (SOC) ontving in 2017 173 oproepen wegens zedenfeiten in de treinen en de stations. In 2018 waren dat 180 oproepen en in 2019 197 oproepen.³

Volgens cijfers van de federale politie werden in 2019 meer dan 400 meldingen ingediend betreffende seksueel geweld op het openbaar vervoer. Maar ook dit is wellicht een onderschatting van het probleem. Algemeen wordt aangenomen dat bij seksueel geweld bijna 90 % van de slachtoffers niet naar de politie stapt. Er bestaat dus een enorm *dark number*. Het probleem is dusdanig ernstig dat een op drie vrouwen angstig zijn om het openbaar vervoer te gebruiken en dat vervoer daarom mijden. Dat blijkt uit een onderzoek van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.⁴

Een studie van de ngo Plan International België geeft aan dat 15 % van alle gevallen van seksuele intimidatie zich voordoen in het openbaar vervoer.⁵

Er ontbreken al helemaal cijfers in verband met het geweld of de intimidatie op basis van seksuele geaardheid. Het Interfederaal Gelijkekansencentrum Unia registreerde in 2020 maar liefst 406 meldingen van discriminatie op grond van seksuele geaardheid. Hiervan hadden 31 dossiers betrekking op het gedrag in de openbare ruimte, inclusief het openbaar vervoer.

Er is nood aan een laagdrempelige manier van registreren van deze problematiek. De treinbegeleiders zouden de aan hen gemelde gevallen eenvoudig moeten kunnen registreren in het verslag over hun rit. Zo krijgt de NMBS een beter zicht op de problematiek en kunnen er gerichte maatregelen worden uitgewerkt. De treinbegeleiders zijn voor de reizigers het eerste aanspreekpunt bij een geval van geweld of agressie. De treinbegeleiders hierin trainen, zodat ze de reizigers die geconfronteerd worden met seksuele intimidatie of agressie kunnen ondersteunen en helpen om klacht in te dienen, maakt de stap naar de politie minder groot.

³ Bron: Mondelinge vraag 55011116C van mevrouw Kim Buyst over 'ongewenst gedrag op de trein'.

⁴ Bron: https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/bemob_2020_10_voor-nadelen_rapport_nl.pdf?language=fr.

⁵ Bron: <https://www.hln.be/binnenland/helft-van-jongeren-uit-stad-krijgt-te-maken-met-seksuele-intimidatie-ac9f05c2/>.

L'importance d'une campagne de sensibilisation

On ne peut que souligner l'importance d'une campagne de sensibilisation qui assurerait la visibilité du problème et l'ouvrirait à la discussion. Cette campagne pourrait aider certaines victimes à trouver de l'aide et également abaisser le seuil de tolérance à partir duquel la victime décide de porter plainte. Cette campagne pourrait aussi sensibiliser les autres voyageurs à la manière dont ils peuvent intervenir lorsqu'ils sont témoins d'intimidations ou d'agressions sexuelles. Rappeler les règles en vigueur et les sanctions prévues en cas d'infraction pourrait en outre avoir un effet dissuasif. Les autorités wallonnes et bruxelloises ont organisé une campagne de cette nature avec succès en concertation avec leurs sociétés de transport respectives. Les sociétés de transport et les différentes autorités publiques belges devraient idéalement unir leurs forces pour élaborer ensemble une campagne puissante et inscrite dans la durée.

Des gares et des trains où tout le monde se sent en sécurité

Tout le monde devrait toujours se sentir en sécurité dans les trains et dans les gares. Les gares et les wagons déserts n'y contribuent pas. Dans une gare, personne n'est mieux à même d'apprécier la situation que les voyageurs qui montent dans les trains ou en descendent et les membres du personnel qui y travaillent. Des visites sur place avec des associations, des voyageurs et des membres du personnel concernés pourraient permettre d'identifier certains problèmes très concrets qui pourraient être résolus localement, par exemple en prévoyant un éclairage suffisant. Ces visites de terrain pourraient également mettre en évidence des améliorations potentielles plus générales applicables à tout le réseau.

À l'heure actuelle, il manque aux voyageurs et aux membres du personnel un moyen de donner discrètement l'alerte. On peut en effet difficilement téléphoner à Securail lorsqu'un auteur est encore présent. C'est pourquoi nous pensons à la mise en œuvre des outils suivants:

- l'envoi discret d'un message court;
- le lancement d'une conversation (*chat*) avec un membre du personnel;
- l'établissement d'un contact entre la personne concernée et les services de sécurité et l'accompagnateur de train en appuyant sur un bouton dans une application.

Het belang van een bewustmakingscampagne

Het belang van een sensibilisatiecampagne, die het probleem zichtbaar en bespreekbaar maakt, kan moeilijk worden overschat. Een dergelijke campagne kan slachtoffers helpen de weg te vinden naar hulp en de drempel verlagen om klacht in te dienen. Een dergelijke campagne kan medereizigers ook bewust maken van hoe zij kunnen optreden als ze getuige zijn van seksuele intimidatie of agressie. Door te wijzen op de bestaande regelgeving en de strafmaat op overtredingen kunnen daders afgeschrikt worden. Zowel de Waalse overheid als de Brusselse overheid hebben, in samenspraak met hun respectievelijke vervoersbedrijven, een dergelijke campagne op succesvol wijze georganiseerd. Idealiter slaan de vervoersbedrijven en de verschillende overheden in ons land de handen in elkaar om gezamenlijk een sterke en doorlopende campagne op te zetten.

Stations en treinen waar iedereen zich veilig voelt

Iedereen moet zich steeds veilig kunnen voelen in de trein en in het station. Verlaten stations of lege coupés dragen daar niet toe bij. Niemand kan de situatie in een station beter inschatten dan de reizigers die er op- of afstappen en de personeelsleden die er werken. Veldbezoeken met betrokken terreinorganisaties, reizigers en medewerkers kunnen heel concrete situaties aanduiden die lokaal kunnen worden aangepakt, zoals bijvoorbeeld voldoende verlichting. Deze veldbezoeken kunnen evengoed meer algemene verbeterpunten voor het ganse net aan het licht brengen.

Het ontbreekt de reizigers en personeelsleden vandaag ook aan een middel om discreet alarm te slaan. Men kan moeilijk naar Securail bellen als de geweldpleger zich nog in de buurt bevindt. Daarom denken we aan de invoering van volgende hulpmiddelen:

- het discreet sturen van een berichtje;
- het chatten met een medewerker;
- het indrukken van een knop in een app die de betrokkene in contact brengt met de veiligheidsdiensten en de treinbegeleider.

Securail pourrait alors intervenir rapidement pour intercepter l'auteur et l'accompagnateur de train pourrait aider à prendre la victime en charge.

Sur les lignes dites "à risques", il conviendrait de prévoir davantage de personnel. En effet, lorsque la visibilité des contrôles augmente, le nombre d'incidents dans les trains diminue. Nous demandons que la SNCB fasse les efforts nécessaires à cet égard. Pour les trains dont on sait qu'ils posent souvent des problèmes, des contrôles d'accès réguliers pourraient également être un élément de solution.

Dans les gares, une présence humaine reste nécessaire pour les mêmes raisons. Fin 2020, la SNCB a décidé de réduire les heures d'ouverture des guichets dans plusieurs gares, voire de les fermer complètement. Nous estimons qu'il faut absolument éviter que ce choix vide certaines gares de tout interlocuteur à qui les voyageurs pourraient poser une question ou signaler un problème. En outre, la SNCB doit faire le nécessaire pour que ces gares soient vivantes en aménageant notamment des espaces destinés à des commerces ou à des associations ou des instances communales ou autres. Le personnel présent, même s'il ne dépend pas de la SNCB, doit recevoir la formation nécessaire pour prendre en charge et soutenir les voyageurs en cas de problème.

Des compositions de train mieux adaptées sont également nécessaires. Les trains trop longs dont certains compartiments sont pratiquement vides laissent le champ libre aux vandales et aux agresseurs.

Inquiétudes pour le personnel

Les accompagnateurs de train et le personnel des gares sont les premiers interlocuteurs des voyageurs. Leur rôle est crucial dans la prise en charge des victimes d'actes d'intimidation ou d'agression sexuelle et pour les encourager à porter plainte. La visibilité du personnel permet en outre de réduire le nombre d'incidents. Cependant, elle le met également dans une position de vulnérabilité. En effet, les membres du personnel qui sont en première ligne sont souvent les premières victimes d'intimidations et d'agressions. Cela doit cesser.

Une évaluation de la circulaire COL 03/2008⁶ s'impose pour pouvoir assurer un meilleur suivi des plaintes pour cause de violences à l'encontre d'une personne investie d'une charge publique, pour assurer un meilleur accès

⁶ Circulaire COL 03/2008 du 26 février 2008 relative aux violences à l'égard de personnes investies de mandats ou de charges publics, ainsi qu'à l'égard de personnes remplissant une mission de service public ou d'intérêt général en contact avec le public (loi du 20 décembre 2006 modifiant le Code pénal).

Securail kan dan snel ingrijpen om de dader te vatten. De treinbegeleider kan het slachtoffer dan helpen opvangen.

Op de zogeheten risicolijnen is het raadzaam om in meer personeel te voorzien. Een grotere zichtbaarheid van de controles doet het aantal incidenten in de trein dalen. Wij vragen dat de NMBS hier de nodige inspanningen voor levert. Voor de gekende probleembreinen kunnen regelmatige toegangscontroles ook een oplossing bieden.

In de stations blijft de menselijke aanwezigheid om dezelfde reden noodzakelijk. De NMBS besloot eind 2020 om in verschillende stations de openingsuren van loketten in te perken of de loketten zelfs volledig te sluiten. Voor de indieners is het cruciaal dat dit niet leidt tot stations waar reizigers niet meer terecht kunnen met vragen of problemen. De NMBS moet bovendien het nodige doen om aan deze stations een levendige invulling te geven, gaande van het inrichten van commerciële ruimtes tot ruimtes voor verenigingen en gemeentelijke of andere instanties. Het aanwezige personeel, ook als deze geen medewerkers zijn van de NMBS, moet de nodige opleiding krijgen om reizigers bij problemen op te vangen en te ondersteunen.

Ook beter aangepaste treinsamenstellingen zijn nodig. Te lange treinen, met eerder lege compartimenten, zorgen ervoor dat vandalen en agressoren vrij spel krijgen.

Zorgen voor personeel

De treinbegeleiders en het stationspersoneel zijn voor reizigers het eerste aanspreekpunt. Hun rol is cruciaal om slachtoffers van seksuele intimidatie of agressie op te vangen, en de drempel naar aangifte te verkleinen. De zichtbare aanwezigheid van personeel, doet het aantal incidenten bovendien dalen. Maar anderzijds zet het deze medewerkers ook in een kwetsbare positie. Zij staan in de frontlinie en zijn dan ook vaak het eerste slachtoffer van intimidatie en agressie. Dat moet stoppen.

Er is een evaluatie nodig van de omzendbrief COL 03/2008⁶ om zo een betere opvolging van een klacht wegens geweld op een medewerker in openbaar ambt te bekomen, evenals een betere toegang tot zijn dossier,

⁶ Omzendbrief COL 03/2008 van 26 februari 2008 betreffende geweldsdaden t.a.v. personen die bekleed zijn met een openbaar ambt of mandaat of die een taak van openbare dienst of algemeen belang waarnemen en in contact komen met het publiek (wet van 20 december 2006 tot wijziging van het strafwetboek).

aux dossiers, pour mettre en œuvre un meilleur devoir d'investigation et pour une meilleure poursuite des infractions. M. Vincent Van Quickenborne, ministre de la Justice, a déjà pris une initiative en ce sens en demandant au Collège des procureurs généraux d'évaluer cette circulaire. Quant à la SNCB, elle doit intensifier ses efforts pour recruter du personnel. Si elle avait assez de personnel dans ses gares, d'accompagnateurs de train, de contrôleurs de billets, mais aussi de personnes chargées de suivre les images des caméras de surveillance, la SNCB serait plus forte en matière de prévention – mais aussi de répression – des actes d'intimidation et d'agression dans les trains.

Actuellement, le personnel de la SNCB ne représente pas suffisamment la société dans son ensemble. À ce jour, la SNCB emploie seulement 18,35 % de femmes, soit 27,8 % de femmes parmi ses cadres supérieurs, 22 % parmi ses managers, 5,62 % parmi ses conducteurs de train et 34,98 % parmi ses accompagnateurs de train. Par ailleurs, 23 % de l'ensemble des travailleurs de la SNCB et 1 % des cadres sont d'origine étrangère.⁷ Nous plaçons pour que des actions soient entreprises afin de rattraper ce retard à partir d'objectifs chiffrés. Une plus grande égalité entraînera une baisse de la discrimination et il sera alors plus facile de trouver une oreille attentive.

Coopération entre Securail, la police des chemins de fer et la police locale

On n'a pas encore trouvé de mode de coopération idéal entre la police et les services de sécurité des sociétés de transport public. Le gouvernement élabore actuellement une réforme de la police fédérale qui inclut une réforme de la police des chemins de fer. Il est primordial d'améliorer la coopération entre la police locale, la police des chemins de fer et Securail. Une répartition plus claire des rôles de chacun sera nécessaire à cet effet. En outre, tous les acteurs doivent respecter leurs engagements. Il conviendra de fournir des efforts supplémentaires pour résoudre le problème déjà ancien du manque de personnel dans les différents services.

Poursuites

L'intimidation sexuelle est indéniablement très répandue dans notre société. Cependant, elle est aujourd'hui encore rarement déclarée à la police. En outre, 10 % seulement des plaintes pour viol entraînent une condamnation. Heureusement, la réforme de la législation surannée sur la violence sexuelle est l'une des priorités de ce gouvernement. Le Code pénal actuel, qui date de 1867,

est une meilleure obligation d'enquête et une meilleure poursuite des faits punissables. Le ministre de la Justice, Vincent Van Quickenborne, a déjà pris une initiative en ce sens en demandant au Collège des procureurs généraux d'évaluer cette circulaire. Quant à la NMBS, elle doit intensifier ses efforts pour recruter du personnel. Si elle avait assez de personnel dans ses gares, d'accompagnateurs de train, de contrôleurs de billets, mais aussi de personnes chargées de suivre les images des caméras de surveillance, la NMBS serait plus forte en matière de prévention – mais aussi de répression – des actes d'intimidation et d'agression dans les trains.

Het personeelsbestand van de NMBS vertegenwoordigt tot op vandaag onvoldoende de ganse samenleving. Vandaag is slechts 18,35 % van de NMBS-medewerkers een vrouw. Bij de hogere kaderleden is 27,8 % vrouw, bij de managers 22 %. 5,62 % van alle treinbestuurders en 34,98 % van de treinbegeleiders zijn vrouwen. 23 % van alle NMBS-medewerkers en 1 % van de kaderleden van de NMBS zijn van niet-Belgische origine.⁷ Wij pleiten voor een inhaalbeweging door te werken met streefcijfers. Meer gelijkheid leidt tot minder discriminatie en het makkelijker vinden van een luisterend oor.

Samenwerking tussen Securail, de spoorwegpolitie en de lokale politie

Het blijft zoeken naar een ideale manier van werken tussen de politie en de veiligheidsdiensten van de openbare vervoersbedrijven. De regering maakt momenteel werk van een hervorming van de federale politie, met inbegrip van een hervorming van de spoorwegpolitie. Het is cruciaal dat de samenwerking tussen de lokale politie, de spoorwegpolitie en Securail beter verloopt. Een duidelijkere rolverdeling is noodzakelijk. Iedere entiteit moet ook zijn aangegane verplichtingen nakomen. We moeten bijkomende inspanningen leveren om de jarenlange onderbezetting van de verschillende diensten weg te werken.

Vervolg

Seksuele intimidatie is onmiskenbaar breed aanwezig in onze samenleving. Toch leidt het, nog steeds, zelden tot een aangifte bij de politie. Bovendien leidt slechts 10 % van de aangiftes van verkrachting tot een veroordeling. Deze regering maakt gelukkig een prioriteit van een hervorming van de achterhaalde wetgeving inzake seksueel geweld. Het huidige Strafwetboek uit 1867 blijft

⁷ Source: Rapport d'activités de la SNCB: <https://www.belgiantrain.be/fr/about-sncb/entreprise/publications/annual-reports-2020>.

⁷ Bron: Activiteitenverslag NMBS: <https://www.belgiantrain.be/nl/about-sncb/entreprise/publications/annual-reports-2020>.

continue à être source de confusion et de difficultés en matière de preuves et il prévoit des sanctions trop clémentes.

aanleiding geven tot onduidelijkheden, een moeilijke bewijslast en te lage straffen.

Kim BUYST (Ecolo-Groen)
Nicolas PARENT (Ecolo-Groen)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu les articles 10 et 11 de la Constitution;

B. vu le Pacte international relatif aux droits civils et politiques du 19 décembre 1966;

C. vu la Convention des Nations Unies sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes du 18 décembre 1979;

D. vu la Convention du Conseil de l'Europe sur la prévention et la lutte contre la violence à l'égard des femmes et la violence domestique, établie à Istanbul le 11 mai 2011 et ratifiée par la Belgique le 14 mars 2016;

E. vu la loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexisme dans l'espace public et modifiant la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre la discrimination entre les femmes et les hommes afin de pénaliser l'acte de discrimination;

F. vu la loi du 20 décembre 2006 modifiant le Code pénal en vue de réprimer plus sévèrement la violence contre certaines catégories de personnes;

G. vu le Plan d'action national de lutte contre les violences de genre (2021-2025);

H. considérant que l'accord de gouvernement prévoit que "la lutte contre la violence de genre doit être menée dans tous les domaines par une approche intégrale";

I. vu les recommandations formulées dans le rapport d'évaluation 2020 du groupe d'experts GREVIO;

J. vu l'inquiétude croissante du personnel de la SNCB à l'égard des agressions dont il fait l'objet;

K. considérant qu'une étude du Service public fédéral Mobilité et Transports indique que, selon une femme sur trois et un homme sur cinq, les comportements indésirables des autres passagers constituent une raison d'éviter d'emprunter les transports publics;

L. considérant qu'une enquête de l'ONG Plan International Belgique indique que 91 % des filles interrogées à Bruxelles, Anvers et Charleroi ont déjà été victimes d'intimidation sexuelle dans l'espace public;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de artikelen 10 en 11 van de Grondwet;

B. gelet op het Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke Rechten van 19 december 1966;

C. gelet op het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de Uitbanning van alle vormen van Discriminatie van Vrouwen van 18 december 1979;

D. gelet op het Verdrag van de Raad van Europa inzake het voorkomen en bestrijden van geweld tegen vrouwen en huiselijk geweld (hierna "GREVIO"), opgesteld in Istanboel op 11 mei 2011, geratificeerd door België op 14 maart 2016;

E. gelet op de wet van 22 mei 2014 ter bestrijding van seksisme in de openbare ruimte en tot aanpassing van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van discriminatie teneinde de daad van discriminatie te bestraffen;

F. gelet op de wet van 20 december 2006 tot wijziging van het Strafwetboek met het oog op het strenger bestraffen van geweld tegen bepaalde categorieën van personen;

G. gelet op het nationaal actieplan in de strijd tegen gendergerelateerd geweld 2021-2025;

H. gelet op het regeerakkoord, dat bepaalt dat "de bestrijding van gendergeweld op alle vlakken moet gebeuren via een integrale aanpak";

I. gelet op de aanbevelingen uit het evaluatierapport 2020 van het GREVIO-expertencomité;

J. gelet op de stijgende bezorgdheid bij het NMBS-personeel inzake de agressie tegenover het personeel;

K. overwegende dat volgens een studie van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer een op drie vrouwen en een op vijf mannen ongewenst gedrag van medepassagiers een reden vindt om het openbaar vervoer te mijden;

L. wijzend op het onderzoek van de ngo Plan International België, waarin wordt bepaald dat 91 % van de ondervraagde meisjes in Brussel, Antwerpen en Charleroi al te maken hebben gehad met seksuele intimidatie in de openbare ruimte;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'élaborer, en concertation avec les autorités régionales et les sociétés de transport public, un plan d'action interfédéral sur les intimidations et les agressions sexuelles dans les transports publics, en liaison avec la société civile concernée et l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes;

2. conjointement avec les autorités régionales, de demander aux sociétés de transport public d'organiser une campagne générale de conscientisation à la problématique des intimidations et des agressions sexuelles par le biais de leur canaux de communication internes et externes, dans le but:

a) de faire connaître la législation et les peines prévues en cas d'intimidations et d'agressions sexuelles dans les lieux publics et, ainsi, de dissuader les auteurs potentiels;

b) grâce à une campagne d'affichage permanente, d'insister sur le respect des autres voyageurs et du personnel dans les transports publics;

c) d'informer les victimes des procédures, de leurs droits et des instances auprès desquelles elles peuvent trouver un soutien;

d) d'informer sur les canaux permettant de donner l'alerte et de porter plainte en cas d'intimidation ou d'agression sexuelle;

e) d'informer sur le comportement à adopter si l'on est témoin d'une intimidation ou d'une agression sexuelle;

3. de demander à la SNCB de se concerter avec les associations désignées à cet effet en vue d'améliorer la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles à la SNCB;

4. de continuer à soutenir les études en cours sur le sexisme dans l'espace public et, plus particulièrement, dans les transports publics;

5. de demander à la SNCB de détecter, en collaboration avec les voyageurs, les accompagnateurs de train et les associations de groupes cibles souvent visés, grâce à des visites de terrain, les endroits peu sûrs dans les gares et à bord des trains afin d'apporter des solutions structurelles aux points à améliorer et d'aménager les gares et les trains de façon à renforcer le sentiment de sécurité et la sécurité effective;

6. de demander à la SNCB de prévoir pour les voyageurs et les membres de son personnel diverses

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. samen met de regionale overheden en openbare vervoersbedrijven een interfederaal actieplan over seksuele intimidatie en agressie op het openbaar vervoer op te stellen, in samenspraak met het betrokken middenveld en het Instituut voor de Gelijkheid van Vrouwen en Mannen;

2. samen met de regionale overheden de openbare vervoersbedrijven te verzoeken een algemene bewustmakingscampagne voor de problematiek van seksuele intimidatie en agressie te organiseren via haar interne en externe communicatiekanalen met als doel:

a) de wetten en de strafmaat inzake seksuele intimidatie en agressie op openbare plaatsen bekend te maken en op deze manier daders af te schrikken;

b) via een permanente affichecampagne te hameren op respect voor andere reizigers en het personeel in het openbaar vervoer;

c) de slachtoffers te informeren over de procedures, hun rechten en de instanties waarbij ze terecht kunnen voor ondersteuning;

d) te informeren via welke kanalen men alarm kan slaan en klacht kan indienen in geval van seksuele intimidatie of agressie;

e) te informeren over wat moet gebeuren indien men getuige is van seksuele intimidatie of agressie;

3. de NMBS te vragen overleg te plegen met de daartoe aangewezen verenigingen om de strijd tegen seksuele intimidatie en agressie bij de NMBS te verbeteren;

4. het bestaande onderzoek naar seksisme in de openbare ruimte en, meer in het bijzonder, in het openbaar vervoer verder te ondersteunen;

5. aan de NMBS te vragen om, samen met de reizigers, de treinbegeleiders en de verenigingen van vaak geviseerde doelgroepen, via veldbezoeken onveilige plaatsen in stations en aan boord van de trein te detecteren om aldus de algemene verbeterpunten structureel aan te pakken en de stations en treinen zo in te richten dat ze het gevoel van veiligheid en de effectieve beveiliging versterken;

6. de NMBS te vragen in verschillende mogelijkheden te voorzien voor reizigers en personeelsleden om

possibilités de donner discrètement l'alerte en cas d'intimidation ou d'agression sexuelle:

- a) grâce à des applications de messagerie en ligne;
- b) grâce à un numéro de téléphone;
- c) grâce à un bouton d'alarme dans le train;
- d) grâce au développement, avec les associations actives sur le terrain, d'une application smartphone destinée à signaler toute intimidation ou agression sexuelle;

7. de demander à la SNCB de développer, en collaboration avec la police fédérale, les instruments nécessaires permettant la poursuite de l'examen ainsi qu'un meilleur monitoring et enregistrement du problème des intimidations et des agressions dans les trains et les gares;

8. de demander à la SNCB de publier annuellement dans un rapport public le nombre de plaintes, émanant tant des voyageurs que des membres de son personnel, pour intimidation ou agression sexuelle, ventilé par genre, ainsi que les procédures mises en place et les résultats qu'elles ont produits;

9. de demander à la SNCB, par le biais de sa régie publicitaire, de ne pas distribuer de campagne publicitaire véhiculant des stéréotypes liés au genre ou dégradant des femmes et des personnes qui s'identifient comme femme au rang d'objets de désir;

10. de demander à la SNCB, en fonction du risque identifié, d'aménager les bâtiments de gare de telle sorte que les voyageurs y trouvent un point de contact tant que des trains roulent;

11. de demander à la SNCB de prévoir expressément dans la formation de base et continuée de son personnel un module consacré aux intimidations et agressions sexuelles, afin que le personnel:

- a) puisse réagir de façon appropriée;
- b) connaisse la législation en vigueur en matière de lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le cadre de son activité;
- c) puisse donner des informations sur la procédure à suivre pour porter plainte pour intimidation ou agression sexuelle;

12. de demander à la SNCB de mettre en place des procédures que peuvent suivre les membres de son personnel afin d'offrir une aide adéquate à leurs collègues

discreet alarm te kunnen slaan in geval van seksuele intimidatie of agressie:

- a) door middel van elektronische chatapplicaties;
- b) door middel van een telefoonnummer;
- c) door middel van een alarmknop op de trein;
- d) door, samen met verenigingen actief in het veld, een smartphone-applicatie te ontwikkelen om seksueel intimiderend gedrag of agressie te melden;

7. de NMBS te vragen om, in samenwerking met de federale politie, de nodige instrumenten te ontwikkelen die een verder onderzoek en een betere monitoring en registratie van het probleem van intimidatie en agressie in de treinen en de stations mogelijk maken;

8. de NMBS te vragen jaarlijks het aantal klachten van zowel reizigers als werknemers wegens seksuele intimidatie of agressie, opgesplitst per gender, bekend te maken en te publiceren in een publiek rapport, alsmede de ingevoerde procedures en de resultaten van deze procedures daarin bekend te maken;

9. de NMBS te vragen om, via haar reclameregie, geen reclamecampagnes te verspreiden die genderstereotypen bevestigen of vrouwen, en mensen die zich als vrouw identificeren, tot lustobjecten degraderen;

10. de NMBS te vragen, in functie van het geïdentificeerde risico, werk te maken van een alternatieve invulling van de stationsgebouwen, zodat er, zolang er in een treindienst voorzien is, een aanspreekpunt is voor de reizigers;

11. de NMBS te vragen in de basis- en voortgezette opleiding van het NMBS-personeel uitdrukkelijk een module over seksuele intimidatie en agressie op te nemen, zodat het personeel:

- a) passend kan reageren;
- b) de geldende wetgeving inzake de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie kent in het kader van zijn activiteit;
- c) informatie kan verstrekken over de geldende procedure voor het indienen van een klacht inzake seksuele intimidatie of agressie;

12. de NMBS te vragen procedures in te stellen die de personeelsleden kunnen volgen om adequate hulp te bieden aan collega's of reizigers en, per dienst, minstens

ou aux voyageurs et, par service, de désigner au moins un membre du personnel au fait de ces procédures qui soit à la disposition soit de ses collègues, soit des voyageurs;

13. de demander à la SNCB d'élaborer un formulaire permettant aux membres du personnel de se signaler, au moyen des applications internes, en qualité de victime ou de témoin d'une agression ou d'une intimidation, en vue d'un meilleur suivi des faits commis;

14. de demander à la SNCB d'œuvrer à la diversité et de poursuivre les efforts de parité entre les genres au sein de son personnel à l'aide d'objectifs chiffrés;

15. de demander à la SNCB de renforcer, sur les lignes et dans les gares à risque, les effectifs présents dans les gares et à bord des trains;

16. de résorber le manque d'effectifs au sein de Securail et de la police des chemins de fer;

17. de réformer sans tarder la police fédérale et, en particulier, la coopération entre Securail et la police des chemins de fer;

18. d'intégrer la problématique de la lutte contre l'intimidation et l'agression dans la coopération ferroviaire internationale, notamment au niveau du Benelux;

19. de prendre les mesures nécessaires pour que le parquet puisse poursuivre toute forme d'intimidation sexuelle et d'agression sexuelle dans les trains et les gares;

20. d'évaluer la loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexisme dans l'espace public afin de mieux intégrer la problématique concernant les trains et les gares dans la législation;

21. de procéder à l'évaluation de la circulaire COL 03/2008 en vue de proposer des modifications visant à améliorer le suivi des plaintes pour violence sur un agent de la fonction publique, et de permettre un meilleur accès au dossier, une meilleure obligation d'enquête et un meilleur suivi des faits passibles de sanctions;

22. de demander à la SNCB de rendre compte des progrès engrangés dans les matières mentionnées dans

één personeelslid aan te wijzen dat vertrouwd is met deze procedures en dat ter beschikking staat van hetzij de personeelsleden, hetzij de reizigers;

13. de NMBS te vragen werk te maken van een formulier, via de interne applicaties, waarop personeelsleden zich als slachtoffer of getuige kunnen aanmelden van agressie of intimidatie, om de gepleegde feiten beter te kunnen opvolgen;

14. de NMBS te vragen werk te maken van diversiteit en een gelijke vertegenwoordiging van gender in het personeel van de NMBS door te werken met streefcijfers;

15. de NMBS te vragen om, op lijnen en stations die als risico staan aangemerkt, de aanwezigheid van personeel in de stations en aan boord van de treinen te verhogen;

16. de onderbezetting bij Securail en de spoorwegpolitie weg te werken;

17. spoedig werk te maken van de hervorming van de federale politie en, in het bijzonder, de samenwerking tussen de spoorwegpolitie en Securail;

18. de problematiek van de strijd tegen intimidatie en agressie te integreren in de internationale samenwerking voor grensoverschrijdende treinen, met name op Benelux-niveau;

19. de nodige maatregelen te nemen zodat het parket elke vorm van seksuele intimidatie en agressie in treinen en stations kan vervolgen;

20. de wet van 22 mei 2014 ter bestrijding van seksisme in de openbare ruimte te evalueren zodat de problematiek in de treinen en de stations hier beter onder ressorteert;

21. een evaluatie van omzendbrief COL 03/2008 te maken met als doel wijzigingen voor te stellen voor een betere opvolging van een klacht wegens geweld op een medewerker in openbaar ambt en te zorgen voor een betere toegang tot het dossier, een betere onderzoeksplicht en een betere vervolging van de strafbare feiten;

22. de NMBS te vragen verslag uit te brengen over de voortgang van de aangelegenheden vermeld in deze

la présente résolution dans une annexe spécifique jointe à son rapport annuel d'activités.

21 janvier 2022

resolutie middels een specifieke bijlage bij het jaarlijks activiteitenverslag.

21 januari 2022

Kim BUYST (Ecolo-Groen)
Nicolas PARENT (Ecolo-Groen)