



SESSION ORDINAIRE 2022-2023

12 JUIN 2023

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

**visant à lutter contre le harcèlement,
notamment à caractère sexuel, et les
agressions dans les transports publics ainsi
que dans les espaces publics et semi-publics, et
pour un engagement structurel en faveur de
l'intervention des témoins**

(déposée par Mmes Lotte STOOPS (NL), Margaux DE RÉ (FR), Leila AGIC (FR), Carla DEJONGHE (NL), Nicole Nketo BOMELE (FR) et M. Fouad AHIDAR (NL))

Développements

Se rendre au travail, faire des courses, aller chercher les enfants, rendre visite à ses parents ou grands-parents, aller au restaurant ou faire une sortie culturelle: les transports en commun occupent une place centrale dans notre vie quotidienne. On ne saurait imaginer le paysage urbain bruxellois sans bus, tram, train ni métro. Les nombreux arrêts occupent une grande partie de l'espace public. Malheureusement, nous constatons que les problèmes qui s'observent ailleurs dans la société se produisent également à l'intérieur et aux abords des transports en commun, et donc aussi lorsqu'on prend une correspondance ou qu'on change de moyen de transport.

L'insécurité touche tant le personnel que les voyageurs. Ainsi, en 2021, 111 agressions physiques et 625 agressions verbales ont été commises à l'encontre du personnel de la STIB¹. Quelque 4.787 cas d'agression contre le personnel des transports en commun ont été rapportés par la SNCB, la STIB, De Lijn et le TEC réunis, soit une moyenne de 13 incidents par jour².

1 <https://www.bruzz.be/mobiliteit/736-aanvallen-op-mivb-personeel-2021-2022-01-26>.
2 <https://www.bruzz.be/veiligheid/dertien-gevallen-van-agressie-dag-tegen-personeel-openbaar-vervoer-2022-02-17>.

GEWONE ZITTING 2022-2023

12 JUNI 2023

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**
VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ertoe strekkende intimidatie, in het bijzonder
van seksuele aard, en agressie in het openbaar
vervoer, alsook in de openbare en semi-
openbare ruimte, te bestrijden en structureel
in te zetten op omstanderinterventie**

(ingediend door mevrouw Lotte STOOPS (NL), mevrouw Margaux DE RÉ (FR), mevrouw Leila AGIC (FR), mevrouw Carla DEJONGHE (NL), mevrouw Nicole Nketo BOMELE (FR) en de heer Fouad AHIDAR (NL))

Toelichting

Naar het werk gaan, inkopen doen, de kinderen ophalen, (groot-)ouders bezoeken, op restaurant of een culturele uitstap; het openbaar vervoer heeft een centrale plek in ons dagelijks leven. Bus, tram, trein en metro zijn niet weg te denken uit het Brussels straatbeeld. De vele stopplaatsen, nemen een groot deel publieke ruimte voor hun rekening. Helaas zien we dat problemen die zich voordoen in de rest van de samenleving, zich ook voordoen in en rond het openbaar vervoer en dus ook waar we overstappen en/of wisselen van transportmiddel.

Onveiligheid heeft betrekking op personeel en op reizigers. Zo waren er in 2021 111 fysieke aanvallen en 625 verbale aanvallen tegen het personeel van de MIVB¹. Er werden 4.787 gevallen van agressie tegen medewerkers van het openbaar vervoer gemeld van de NMBS, MIVB, De Lijn en TEC samen; dat is een gemiddelde van dertien incidenten per dag².

1 <https://www.bruzz.be/mobiliteit/736-aanvallen-op-mivb-personeel-2021-2022-01-26>.
2 <https://www.bruzz.be/veiligheid/dertien-gevallen-van-agressie-dag-tegen-personeel-openbaar-vervoer-2022-02-17>.

Les voyageurs non plus ne se sentent pas toujours à l'aise dans les transports en commun. Des récits choquants concernant des faits de harcèlement (sexuel), d'agression, de racisme et de comportements transgressifs circulent sur les réseaux sociaux. Cela pousse les gens à éviter d'emprunter les transports en commun, surtout à certaines heures, comme le soir. Une étude du SPF Mobilité révèle que près d'un tiers des femmes interrogées cite «le harcèlement comme un obstacle pour emprunter les transports en commun»³. Il en va de même pour un cinquième des hommes interrogés.

Il est difficile de déterminer le nombre exact de cas de harcèlement (sexuel) ou de comportements indésirables dans les transports en commun. Il ressort des 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. Mais ce n'est vraisemblablement que la partie émergée de l'iceberg; on est face à un chiffre noir énorme. De nombreux cas ne font pas l'objet d'un signalement ou d'une plainte; le taux de sous-déclaration est très élevé.

Le projet *Safer Cities* de Plan International montre par exemple que seuls 6 % des jeunes victimes de harcèlement sexuel dans l'espace public sont allés à la police⁴. On ne connaît donc qu'une fraction des faits réels, alors qu'il est indispensable de disposer de chiffres pour se faire une idée précise du problème et prendre des mesures mieux ciblées.

On manque totalement de chiffres sur la violence ou le harcèlement sur la base de l'orientation sexuelle dans les transports en commun. En 2021, le Centre interfédéral pour l'égalité des chances Unia a enregistré pas moins de 406 signalements de discrimination ou d'agression sur la base de l'orientation sexuelle⁵. Parmi ceux-ci, 79 dossiers concernaient la vie en société, y compris l'espace public.

On sait également qu'il y a une très forte sous-déclaration en matière d'incidents racistes.

Mesures de la STIB

Au printemps 2019, la commission de l'Infrastructure du Parlement bruxellois a organisé des auditions sur le thème du harcèlement sexuel dans les transports en commun. À la suite de ces auditions, un rapport contenant des recommandations a été rédigé⁶ et un texte a été adopté par la

3 https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/domain/sustainable%20mobility/BeMob/bemob_2020_10_avantagesi nconvenients_rapport_fr.pdf.

4 L'ASBL Bij Ons/Chez Nous avait d'ailleurs mis cette problématique en avant en 2007 par le biais du Pispottenfestival, qui a rencontré un succès retentissant.

5 https://www.unia.be/files/Documenten/Publicaties_docs/Rapport_chiffres_2021_Unia_FR_def.pdf.

6 <http://weblex.irisnet.be/data/crb/doc/2018-19/137503/images.pdf>

Ook reizigers voelen zich niet altijd op hun gemak op het openbaar vervoer. Op sociale media gaan schokkende verhalen de ronde over ongewenste (seksuele) intimidatie, agressie, racisme en grensoverschrijdend gedrag. Dit leidt ertoe dat mensen het openbaar vervoer vermijden of al zeker op bepaalde tijdstippen zoals 's avonds. Uit onderzoek van de FOD Mobiliteit blijkt dat bijna een derde van de bevroegde vrouwen ongewenst gedrag benoemt als een obstakel voor het gebruik van het openbaar vervoer³. Dit geldt voor een vijfde van de bevroegde mannen.

Het is moeilijk om het precieze aantal gevallen van (seksuele) intimidatie of ongewenst gedrag op het openbaar vervoer te achterhalen. Uit cijfers van de federale politie blijkt dat in 2019 meer dan 400 meldingen werden ingediend betreffende seksueel geweld op het openbaar vervoer. Maar dit is vermoedelijk nog maar het topje van de ijsberg; we hebben te maken met een enorm *dark number*. Van veel gevallen wordt nooit melding gemaakt of een klacht ingediend, de onderrapportage is zeer groot.

Uit het *Safer Cities*-project van Plan International blijkt bijvoorbeeld dat slechts 6% van de jongeren die te maken kreeg met seksuele intimidatie in de publieke ruimte, naar de politie is gestapt⁴. We kennen dus maar een fractie van de reële feiten, terwijl cijfers hard nodig zijn om een correct beeld te krijgen van de problematiek en beter gericht maatregelen te kunnen nemen.

Er ontbreken al helemaal cijfers in verband met het geweld of de intimidatie in het openbaar vervoer op basis van seksuele geaardheid. Het Interfederaal Gelijkheidscentrum Unia registreerde in 2021 maar liefst 406 meldingen van discriminatie of agressie op grond van seksuele geaardheid⁵. Hiervan hadden 79 dossiers betrekking op het domein samenleving, inclusief de openbare ruimte.

Ook wat racisme-incidenten betreft, weten we dat er een zeer grote onderrapportage is.

Maatregelen van de MIVB

In het voorjaar van 2019 hield de toenmalige commissie Infrastructuur van het Brussels Parlement hoorzittingen over het onderwerp seksuele intimidatie op het openbaar vervoer. Naar aanleiding daarvan werd een rapport met aanbevelingen opgesteld⁶, en een tekst werd aangenomen

3 https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/domain/sustainable%20mobility/BeMob/bemob_2020_10_voor-nadelen_rapport_nl.pdf.

4 De vzw Bij Ons/Chez Nous heeft dit probleem in 2007 onder de aandacht gebracht met het Pispottenfestival, dat een overweldigend succes was.

5 https://www.unia.be/files/Documenten/Publicaties_docs/Cijferverslag_2021_Unia_NL_def.pdf.

6 <http://weblex.irisnet.be/data/crb/doc/2018-19/137503/images.pdf>

commission. La résolution visant à lutter contre le harcèlement sexiste dans l'espace public, et en particulier dans les transports en commun, a ensuite été adoptée par le Parlement.

La STIB a déjà donné suite à certaines de ces recommandations⁷. Mais on peut et on doit faire plus; il reste fort à faire pour que notre espace public, en ce compris les transports en commun, devienne un lieu réellement inclusif et sûr pour tous.

Présence humaine

Il devrait y avoir une manière simple et accessible de demander de l'aide, signaler et enregistrer les situations dangereuses. Les victimes de harcèlement (sexuel) ou de comportements transgressifs doivent pouvoir demander de l'aide et signaler les faits de manière simple et sûre.

Dans le cadre des transports en commun, l'accessibilité pourrait être améliorée en impliquant non seulement la police mais aussi le personnel des transports en commun, en les formant à soutenir les voyageurs qui ont été victimes de harcèlement ou d'agression sexuels. Un premier pas pourrait être d'inclure dans la formation du personnel des transports en commun un module sur le harcèlement et les agressions (sexuels) accordant de l'attention aux techniques de désescalade. Le personnel des transports en commun est, de toute façon, depuis longtemps un point de contact et de soutien important en cas d'incident.

Sur les lignes où les incidents sont les plus nombreux, il convient de prévoir davantage de personnel (de sécurité). Une meilleure visibilité du personnel permet de réduire le nombre d'incidents. En outre, le sentiment de sécurité des voyageurs augmente également lorsque la présence du personnel des transports en commun est visible. Il faut que la STIB fournisse les efforts nécessaires à cet égard. Dans les stations de métro et les gares ferroviaires bruxelloises aussi, une présence humaine reste nécessaire pour les mêmes raisons.

Un point de contact pour toutes les sociétés de transport

Des technologies telles qu'une application ou un service SMS peuvent également être utilisées pour effectuer un signalement avec facilité et discrétion. Depuis 2023, les passagers de la SNCB qui se sentent en danger dans le train ou dans les gares peuvent demander de l'aide au centre de permanence au moyen d'un simple SMS⁸. Au niveau bruxellois, toutes les sociétés de transports en commun opérant sur le sol de la Région – non seulement la SNCB, mais aussi la STIB, le TEC et De Lijn – devraient prendre

7 <https://weblex.irisnet.be/data/crb/biq/2021-22/00026/images.pdf#page=27>.

8 <https://www.bruzz.be/mobiliteit/gilkinet-kondigt-discreet-meldsysteem-aan-bij-onveilige-situaties-op-de-trein-2022-02-09>.

door de commissie. De resolutie ter bestrijding van ongewenst seksueel gedrag in de openbare ruimte, en in het bijzonder op het openbaar vervoer, werd vervolgens aangenomen door het Parlement.

De MIVB maakte reeds werk van een aantal van deze aanbevelingen⁷. Maar er kan en moet meer gedaan worden; er is nog veel werk voor de boeg om van onze openbare ruimte, waaronder het openbaar vervoer, een écht inclusieve en veilige plek te maken voor iedereen.

Menselijke aanwezigheid

Er is nood aan een laagdrempelige manier van hulp vragen, melden en registreren van onveilige situaties. Slachtoffers van (seksuele) intimidatie of grensoverschrijdend gedrag moeten op een makkelijke en veilige manier hulp kunnen vragen en de feiten kunnen melden.

De laagdrempeligheid kan in de context van openbaar vervoer vergroot worden door niet alleen politie maar ook het personeel van het openbaar vervoer te betrekken, hen te trainen om reizigers die geconfronteerd werden met seksuele intimidatie of agressie te ondersteunen. Het opnemen van een module over (seksuele) intimidatie en agressie, waarbij aandacht wordt besteed aan de-escalatie technieken, in de opleiding van het OV-personeel kan een eerste stap zijn. Sowieso is het openbaar vervoerspersoneel sinds jaar en dag een belangrijk aanspreek- en steunpunt in geval van incidenten.

Op lijnen waar meer incidenten plaatsvinden is het aangewezen in meer (veiligheids-)personeel te voorzien. Een duidelijker zichtbaarheid van personeel doet het aantal incidenten dalen. Daarnaast neemt ook het veiligheidsgevoel van reizigers toe als OV-personeel zichtbaar aanwezig is. Het is nodig dat de MIVB hier de nodige inspanningen voor levert. Ook in de metrostations en Brusselse treinstations blijft de menselijke aanwezigheid om dezelfde reden noodzakelijk.

Een meldpunt over de vervoersbedrijven heen

Maar ook technologieën zoals een app of een sms-dienst kunnen ingezet worden om laagdrempelig en weinig opzichtig melding te maken. Vanaf 2023 kunnen reizigers van NMBS via een eenvoudige sms hulp inroepen van het permanentiecentrum wanneer ze zich onveilig voelen op de trein of in stations⁸. Op Brussels niveau zouden er maatregelen moeten worden genomen bij alle openbaarvervoersbedrijven op Brusselse bodem – alleen de NMBS, maar ook de MIVB, de TEC en De Lijn – om ervoor

7 <https://weblex.irisnet.be/data/crb/biq/2021-22/00026/images.pdf#page=27>.

8 <https://www.bruzz.be/mobiliteit/gilkinet-kondigt-discreet-meldsysteem-aan-bij-onveilige-situaties-op-de-trein-2022-02-09>.

des mesures pour faire en sorte que les bus, les métros, les trams, ainsi que les arrêts, les stations et les gares, soient sûrs et agréables. Pour toutes les sociétés de transport, il devrait y avoir une alarme discrète mettant directement la personne en contact avec un membre du personnel et les services de sécurité. Surtout, le système doit être déployé de manière coordonnée et, de préférence, uniforme. Si nous voulons faire des transports en commun l'option la plus fluide, la plus accessible et la plus confortable pour tous, nous devons unir nos efforts par-delà les Régions.

Il en va de même pour le déploiement de campagnes d'information et de sensibilisation et la mise en place d'outils numériques pour les voyageurs. En tout état de cause, ils doivent être structurellement visibles, présents et reconnaissables afin que les voyageurs maîtrisent au plus vite cette voie d'accès à l'aide, quel que soit le réseau de transport qu'ils empruntent.

Faire appel à l'intelligence des usagers

Tout le monde devrait toujours se sentir en sécurité dans l'espace public, dans les transports en commun, dans les stations et aux arrêts. Personne n'est mieux à même d'apprécier la situation que les voyageurs et les membres du personnel de la STIB. Des visites sur place avec des organisations de terrain et ASBL concernées, des voyageurs et des membres du personnel pourraient permettre d'identifier certains problèmes très concrets susceptibles d'être résolus localement – par exemple en prévoyant un éclairage suffisant –, mais elles pourraient également mettre en évidence des améliorations potentielles plus générales applicables à tout le réseau. Parfois, de petites interventions contribuent déjà grandement à améliorer le sentiment général de sécurité. Nous plaidons pour que les différentes sociétés de transport – la STIB, la SNCB, le TEC et De Lijn – élaborent une méthode harmonisée et conviviale permettant aux utilisateurs de partager leur expérience et leur expertise afin de rendre la situation des voyageurs plus sûre et plus agréable.

Intervention des témoins

Sachant que les Bruxellois et les visiteurs sont plus nombreux que le personnel des transports et de la police, les témoins actifs ont un rôle important à jouer dans notre ville-Région. Si nous fournissons les connaissances et la réflexion nécessaires pour encourager les témoins à prendre leurs responsabilités, il en résulte un gain énorme pour la sécurité de tous, y compris celle du personnel opérationnel. Les témoins peuvent également aider le personnel des transports en commun et être ainsi encore plus forts ensemble.

Plusieurs études – entre autres au moyen d'enregistrements vidéo réalisés dans différentes villes d'Europe – et enquêtes soulignent le rôle important que jouent les témoins dans les situations de comportement indésirable ou d'agression dans l'espace public. Ils peuvent aider à désamorcer une situation et apporter leur soutien à la victime.

te zorgen dat bussen, metro's, trams, maar ook haltes en stations, veilig en aangenaam zijn. Voor alle vervoersbedrijven zou er een discreet alarm moeten komen dat mensen direct in contact brengt met een medewerker en de veiligheidsdiensten. Het systeem moet vooral afgestemd en liefst uniform uitgerold worden. Als we van het openbaar vervoer de meest vlotte, toegankelijke en comfortabele optie willen maken voor iedereen moeten we onze inspanningen bundelen over de gewesten heen.

Dit geldt ook voor de uitrol van informatie- en bewustmakingscampagnes en de invoering van digitale tools voor de reizigers. Alleszins moeten ze structureel zichtbaar, aanwezig én herkenbaar zijn zodat reizigers zich zo snel mogelijk deze weg naar hulp eigen maken, onafhankelijk van op welk vervoersnet ze zich bevinden.

Inzetten van gebruikersintelligentie

Iedereen moet zich steeds veilig kunnen voelen in de openbare ruimte, op het openbaar vervoer en in stations en aan haltes. Niemand kan de situatie beter inschatten dan de reizigers en de MIVB-personeelsleden. Veldbezoeken met betrokken terreinorganisaties en vzw's, reizigers en medewerkers kunnen heel concrete omstandigheden aanduiden die lokaal kunnen worden aangepakt, zoals bijvoorbeeld voldoende verlichting, maar deze kunnen evengoed meer algemene verbeterpunten voor heel het net aan het licht brengen. Soms kunnen kleine ingrepen al veel doen om het algemeen veiligheidsgevoel te verbeteren. We pleiten dat de verschillende vervoersmaatschappijen MIVB, NMBS, TEC en De Lijn een geharmoniseerde en gebruiksvriendelijke methode uitwerken waarop gebruikers hun ervaringsdeskundigheid kunnen delen om de situatie van de reizigers veiliger en aangenamer te maken.

Omstanderinterventie

Wetende dat er meer Brusselaars en bezoekers zijn dan dat er mobiliteits- en politiepersoneel is, is er in ons stadsgewest een belangrijke rol weggelegd voor actieve getuigen of omstanders. Als we de juiste kennis en reflectie aanreiken zodat omstanders worden gemotiveerd om hun verantwoordelijkheid op te nemen, betekent dit een enorme winst voor ieders veiligheid, inclusief die van het operationeel personeel. Omstanders kunnen ook de OV-medewerkers helpen en zo samen nog sterker staan.

Verschillende onderzoeken, onder andere met behulp van video-opnames in verschillende Europese steden, en enquêtes wijzen op de belangrijke rol die omstanders spelen bij situaties van ongewenst gedrag of agressie in de openbare ruimte. Zij kunnen een situatie helpen de-escaleren en steun bieden aan het slachtoffer.

La Fondation Roi Baudouin (FRB) a enquêté sur ce qui a aidé ou freiné les victimes de délits de haine après les faits, afin d'identifier les clés qui leur ont permis de déposer plainte, de se manifester ou de chercher de l'aide⁹.

Bon nombre des personnes interrogées ont dit avoir le sentiment que les témoins qui ont entendu ou vu l'incident se produire n'ont rien fait de manifeste, ce qui, pour certaines, a été presque aussi dur que l'acte de haine lui-même. En revanche, en cas d'intervention tangible, les victimes ont puisé de la force auprès de témoins aussi horrifiés qu'elles-mêmes. Lorsque des témoins se sont manifestés spontanément, elles se sont également senties plus fortes et ont été plus enclines à s'adresser à la police. De petits gestes de compassion, de gentillesse et de soutien ont fait toute la différence dans l'expérience vécue et son traitement. L'enquête de la FRB portait spécifiquement sur les victimes de délits de haine, mais on peut supposer que certains parallèles peuvent être établis avec les expériences des victimes de harcèlement ou de violence en général.

Dans un *position paper* faisant suite à cette enquête et à une autre, Unia avance un autre élément: des recherches sur les auteurs de délits de haine ont démontré qu'ils se sentent encouragés à passer à l'acte lorsqu'ils ont le sentiment que personne ne réagira en raison du contexte social¹⁰.

Le projet *Safer Cities* de Plan International a révélé que 97 % et 91 % des victimes de harcèlement sexuel dans l'espace public interrogées respectivement à Anvers et à Charleroi ont indiqué ne pas avoir été aidées par des témoins. En revanche, 30 % des victimes bruxelloises ont déclaré que des passants étaient intervenus lorsqu'ils avaient été témoins de harcèlement sexuel¹¹.

Si les témoins n'interviennent pas toujours, cela ne signifie pas pour autant qu'ils sont d'accord avec l'auteur des faits. Souvent, ils ont peur de devenir eux-mêmes des victimes, ils ne savent pas comment intervenir ou attendent des autres qu'ils fassent quelque chose. Pourtant, l'intervention des témoins peut faire toute la différence.

C'est pourquoi il est essentiel de sensibiliser les gens au rôle qu'ils peuvent jouer en tant que témoins et de les informer des différentes façons d'apporter leur aide. On peut aussi leur apprendre comment demander de l'aide dans des situations délicates. Ces deux dynamiques peuvent se renforcer mutuellement.

En raison du pouvoir et de l'impact considérables des témoins actifs, il y a lieu d'accorder à la sensibilisation continue et structurelle la place qu'elle mérite dans notre ville-Région et dans notre société.

9 https://www.unia.be/files/Documenten/Publicaties_docs/KBS_Brochure_Haatmisdrijven_NL_web.pdf.

10 https://www.unia.be/files/Documenten/Publicaties_docs/Position_Paper_INCC-FRB_FR_mar0.pdf.

11 https://www.planinternational.be/sites/default/files/booklet_safercities_fr_2021.pdf.

De Koning Boudewijnstichting (KBS) onderzocht wat slachtoffers van haatmisdrijven gehinderd en geholpen heeft na de feiten, om uit te vinden wat de sleutels waren die hielpen om bij een haatmisdrijf klacht in te dienen, de feiten aan te kaarten of om hulp te zoeken.⁹

Veel geïnterviewden spraken over het gevoel dat omstanders die het incident hoorden of zagen gebeuren, niets duidelijk gedaan hebben. Dit woog voor sommigen bijna even zwaar als het haatincident op zich. Waar er wel merkbaar ingegrepen werd, haalden slachtoffers kracht uit omstanders die zich even ontzet toonden als zijzelf waren. Met getuigen die zich spontaan meldden, voelden ze zich ook sterker staan en waren ze meer geneigd om naar de politie te gaan. Kleine gebaren van medeleven, van vriendelijkheid en steun maakten een groot verschil in de beleving en verwerking. Het KBS-onderzoek bevroeg specifiek slachtoffers van haatmisdrijven, maar we kunnen ervan uit gaan dat er parallellen te trekken zijn met de ervaringen van slachtoffers van intimidatie of geweld in het algemeen.

In een *position paper* naar aanleiding van dit en een ander onderzoek, geeft Unia nog een ander element mee: uit onderzoek naar daders van haatmisdrijven is gebleken dat ze zich aangemoedigd voelen om tot actie over te gaan wanneer ze het gevoel hebben dat niemand zal reageren wegens de sociale context¹⁰.

Uit het *Safer Cities* project van Plan International bleek dat 97% en 91% van de bevraagde slachtoffers van seksuele intimidatie in de openbare ruimte in respectievelijk Antwerpen en Charleroi aangaf dat zij niet geholpen werden door omstanders. Daarentegen gaf 30% van slachtoffers in Brussel aan dat omstanders wél ingrepen wanneer ze getuige waren van seksuele intimidatie¹¹.

Het feit dat omstanders niet altijd ingrijpen, wil niet automatisch zeggen dat ze het eens zijn met de dader. Vaak hebben ze schrik om zelf slachtoffer te worden, weten ze niet goed hoe in te grijpen, of kijken ze naar anderen om iets te doen. Nochtans kan het zoveel verschil maken als omstanders wél iets doen.

Het is daarom zeer belangrijk om mensen bewust te maken van de rol die zij als omstanders kunnen spelen en hen te laten weten op welke manieren ze kunnen helpen. Ook kan men leren op welke manier je in hachelijke situaties om hulp kan vragen. Deze beide dynamieken kunnen mekaar versterken.

Wegens de enorme kracht en impact van actieve getuigen of omstanders, durven we dus stellen dat een continue en structurele sensibilisering zijn plek verdient in ons stadsgewest en in onze samenleving.

9 https://www.unia.be/files/Documenten/Publicaties_docs/KBS_Brochure_Haatmisdrijven_NL_web.pdf.

10 [https://www.unia.be/files/Documenten/Publicaties_docs/Position_Paper_INCC-FRB_NL_mar0_\(1\).pdf](https://www.unia.be/files/Documenten/Publicaties_docs/Position_Paper_INCC-FRB_NL_mar0_(1).pdf).

11 https://www.planinternational.be/sites/default/files/booklet_safercities_nl_2021.pdf.

Sur la base de recherches avec des groupes de discussion et de l'étude de différents programmes destinés aux témoins, Sensoa, le centre d'expertise flamand pour la santé sexuelle, a développé une méthodologie pour l'intervention des témoins. Il est ainsi parvenu à identifier cinq modes d'intervention possibles pour les témoins:

- impliquer les autres;
- s'adresser à d'autres personnes;
- créer des distractions;
- isoler;
- rester présent.

Une méthodologie similaire est également utilisée par Plan International et par la campagne internationale StandUp¹² (en cours) dont l'ASBL *Touche pas à ma pote / Blijf Van Mijn Lijf* est partenaire en Belgique et qui organise entre autres des formations en ligne.

Fin 2022, la secrétaire d'État à l'Égalité des chances a lancé la campagne *#jointhefam*¹³ – la FAM étant une «famille» attentive et bienveillante de témoins actifs prêts à réagir en cas de besoin. Les chiffres montrent que, dans une ville menant une campagne vis-à-vis des témoins actifs, les gens interviendraient jusqu'à trois fois plus. Logiquement, ce chiffre augmenterait de manière exponentielle avec une sensibilisation structurelle des témoins aux manières dont ils peuvent intervenir.

Les autrices du présent texte souhaitent que le gouvernement s'attelle à un ancrage structurel dans l'espace public afin que les connaissances recueillies en la matière restent fraîches pour les citoyens et que nous remplissions une fonction d'utilité publique en encourageant également les visiteurs, qui n'ont peut-être pas (encore) reçu ces informations dans leur propre ville ou village, à s'entraider.

De nombreux moyens complémentaires peuvent être mobilisés à cette fin. Songez par exemple à l'utilisation structurelle de nouveaux symboles, soutenue par des campagnes de sensibilisation, des formations, la mise en œuvre de bonnes pratiques internationales et le développement continu d'outils pratiques.

À cet égard, il est important de tenir compte du contexte diversifié et multilingue de la Région. Il conviendrait d'étudier selon quelles modalités, multilingues, voire non linguistiques, on peut sensibiliser les témoins à l'importance d'intervenir et aux façons de le faire, et indiquer aux victimes comment faire comprendre qu'elles ont besoin d'aide.

Les campagnes de sensibilisation peuvent assurer la visibilité du problème et l'ouvrir à la discussion; elles peuvent aussi faire connaître un ancrage structurel. Elles

Sensoa, het Vlaams expertisecentrum voor seksuele gezondheid, ontwikkelde een methodologie voor omstanderinterventie, op basis van onderzoek met focusgroepen en de bestudering van diverse curricula gericht op omstanders. Zij kwamen zo tot de vijf A's, die vijf manieren bieden waarop omstanders kunnen ingrijpen:

- anderen betrekken;
- aanspreken;
- afleiding creëren;
- afzonderen;
- aanwezig blijven.

Een gelijkaardige methodologie wordt ook gebruikt door Plan International en door de momenteel lopende internationale campagne StandUp¹², waar in België de vzw *Blijf Van Mijn Lijf / Touche Pas A Ma Pote* partner van is en onder andere online opleidingen organiseert.

Eind 2022 lanceerde de staatssecretaris voor gelijke kansen de campagne *#jointhefam*¹³ waarbij FAM staat voor een zorgzame en warme "familie" van actieve getuigen die klaarstaan om te reageren als het nodig is. Uit cijfers blijkt dat in een stad die een campagne doet ten aanzien van actieve getuigen, mensen tot drie maal meer zouden ingrijpen. Logischerwijs zou dit cijfer exponentieel stijgen mocht men omstanders structureel alert houden over hoe je zelf kan ingrijpen.

We willen dat de regering werk maakt van een structurele inbedding in de publieke ruimte zodat de vergaarde kennis hierrond steeds vers blijft voor burgers en we vervullen hierin een functie van openbaar nut door ook bezoekers te motiveren om gezamenlijk mekaar bij te staan, bezoekers die misschien in hun eigen dorp of stad deze informatie (nog) niet meekregen.

Vele middelen kunnen hier complementair voor ingezet worden. Hierbij moeten we denken aan het structureel inzetten van nieuwe symbolen, ondersteund door sensibiliseringscampagnes, vormingen, implementatie van internationale *good practices* en een verdere ontwikkeling van hands-on instrumenten.

Het is hierbij belangrijk om rekening te houden met de diverse en meertalige context van het Gewest. Er zou moeten onderzocht worden hoe sensibilisering naar omstanders over het belang van ingrijpen en de manieren waarop ze dat kunnen doen, en hoe slachtoffers duidelijk kunnen maken dat ze hulp nodig hebben, op meertalige en zelfs niet-talige manieren kan worden vorm gegeven.

Sensibiliseringscampagnes kunnen het probleem zichtbaar en bespreekbaar maken en een structurele inplanting kenbaar maken. Ze kunnen burgers bewust

12 <https://www.standup-international.com/be/fr/>.

13 <https://www.jointhefam.brussels/fr/#la-campagne>.

12 <https://www.standup-international.com/be/nl/>.

13 <https://www.jointhefam.brussels/nl/#de-campagne>.

peuvent sensibiliser les citoyens à l'importance d'intervenir en tant que témoins et à l'impact qu'ils peuvent avoir, ainsi qu'aux moyens d'action possibles s'ils sont témoins de harcèlement ou d'agression (sexuels). Ainsi, la campagne internationale StandUp propose une formation en ligne qui peut être suivie en dix minutes.

Les différentes autorités publiques belges et les sociétés de transport – la STIB, la SNCB, le TEC et De Lijn – devraient idéalement unir leurs forces pour élaborer ensemble une sensibilisation puissante et inscrite dans la durée, structurellement visible, présente et reconnaissable.

Quelques exemples de bonnes pratiques:

- doter les arrêts de bus d'un seul banc de couleur symbolisant l'aspiration à un espace sûr. Les autres passagers peuvent en déduire que leur attention et leur aide sont appréciées;
- la technologie permettant d'installer des systèmes d'éclairage LED solaires autorégulateurs dans les abribus existe déjà. La communication mobile intégrée permet une surveillance à distance en offrant un environnement sûr et accueillant aux passagers;
- dans le comté de Howard (États-Unis), les arrêts de bus sont décorés par des artistes qui y affichent des messages chaleureux et inspirants, tels que «vous êtes en sécurité»¹⁴. Nous pourrions faire appel à des artistes bruxellois pour relever ce défi. Nous œuvrerions ainsi non seulement à la sécurité, mais aussi à notre marketing urbain culturel;
- la Ville de Gand propose des formations gratuites pour apprendre aux témoins à réagir face à un comportement indésirable dans différents contextes¹⁵. Tant les citoyens que les organisations, les équipes scolaires et le personnel de la Ville de Gand peuvent s'inscrire à ces formations;
- la Commission communautaire flamande (VGC) proposera également de telles formations à son personnel et à toute personne intéressée¹⁶.

14 https://www.washingtonpost.com/local/trafficandcommuting/in-howard-county-a-dazzling-new-bus-shelter-offers-an-uplifting-message/2019/12/25/96179b74-2108-11ea-bed5-880264cc91a9_story.html.

15 <https://stad.gent/nl/samenleven-welzijn-gezondheid/diversiteit-gent/antidiscriminatie-inclusie-en-toegankelijkheid/omstaandertrainingen>.

16 <https://www.bruzz.be/samenleving/vgc-wil-met-omstaandertraining-grensoverschrijdend-gedrag-brussel-bekampen-2023-03-30>.

maken van hoe belangrijk het is om in te grijpen, van hoe belangrijk het is om in te grijpen als omstander en van de impact die ze kunnen hebben, en hoe zij kunnen optreden als ze getuige zijn van (seksuele) intimidatie of agressie. Zo biedt de internationale campagne StandUp een online training aan die in 10 minuten gevolgd kan worden.

Idealiter slaan de verschillende overheden in ons land met de vervoersbedrijven de MIVB, NMBS, TEC en De Lijn de handen in elkaar om gezamenlijk sterke en doorlopende sensibilisering op te zetten, iets wat structureel zichtbaar, aanwezig én herkenbaar is.

Enkele voorbeelden van good practices:

- bushaltes laten beschikken over een enkele, gekleurde bank die symbool staat voor de verzuchting naar een safe space. Andere passagiers kunnen hierin lezen dat hun aandacht en hulp gewaardeerd wordt.
- de technologie bestaat reeds om zelfregulerende LED-verlichtingssystemen op zonne-energie bij bushokjes te installeren. Geïntegreerde mobiele communicatie kan toezicht op afstand mogelijk maken en tegelijkertijd een veilige, uitnodigende omgeving voor passagiers bieden.
- bushaltes in Howard County, VS, worden door kunstenaars een knus en inspirerend aanzien gegeven met inspiratieve boodschappen, zoals “you are safe”¹⁴. We zouden Brusselse kunstenaars kunnen inzetten voor deze uitdaging. Zo werken we niet alleen aan de veiligheid maar ook aan onze culturele city marketing.
- de Stad Gent biedt gratis omstandertrainingen aan om te leren reageren op ongewenst gedrag in verschillende contexten¹⁵. Zowel burgers, organisaties, schoolteams en personeel van de Stad Gent kunnen zich hiervoor inschrijven.
- de Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC) gaat eveneens omstandertrainingen aanbieden voor medewerkers van de VGC en iedereen die geïnteresseerd is.¹⁶

Lotte STOOPS (NL)
Margaux DE RÉ (FR)
Leila AGIC (FR)
Carla DEJONGHE (NL)
Nicole Nkto BOMELE (FR)
Fouad AHIDAR (NL)

14 https://www.washingtonpost.com/local/trafficandcommuting/in-howard-county-a-dazzling-new-bus-shelter-offers-an-uplifting-message/2019/12/25/96179b74-2108-11ea-bed5-880264cc91a9_story.html.

15 <https://stad.gent/nl/samenleven-welzijn-gezondheid/diversiteit-gent/antidiscriminatie-inclusie-en-toegankelijkheid/omstaandertrainingen>.

16 <https://www.bruzz.be/samenleving/vgc-wil-met-omstaandertraining-grensoverschrijdend-gedrag-brussel-bekampen-2023-03-30>.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à lutter contre le harcèlement, notamment à caractère sexuel, et les agressions dans les transports publics ainsi que dans les espaces publics et semi-publics, et pour un engagement structurel en faveur de l'intervention des témoins

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu les articles 10 et 11 de la Constitution;

Vu le pacte international du 19 décembre 1966 relatif aux droits civils et politiques;

Vu la convention des Nations unies du 18 décembre 1979 sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes;

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, élaborée à Istanbul le 11 mai 2011, ratifiée par la Belgique le 14 mars 2016;

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;

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

Vu le plan d'action national de lutte contre les violences basées sur le genre 2021-2025;

Vu la résolution concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train, adoptée à la Chambre le 10 novembre 2022;

Vu l'accord de gouvernement, selon lequel: «Le Gouvernement entend mener une politique exemplaire, dans toutes les matières qui relèvent de sa compétence, pour garantir les droits des femmes.»;

Vu le plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes;

Vu le plan d'action régional contre le racisme;

Vu les recommandations formulées dans le rapport d'évaluation 2020 du comité d'experts du GREVIO;

Considérant qu'une étude du SPF Mobilité indique que, selon une femme sur trois et un homme sur cinq, les comportements indésirables des autres passagers constituent une raison de ne pas emprunter les transports en commun;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ertoe strekkende intimidatie, in het bijzonder van seksuele aard, en agressie in het openbaar vervoer, alsook in de openbare en semi-openbare ruimte, te bestrijden en structureel in te zetten op omstanderinterventie

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op artikelen 10 en 11 uit de Grondwet;

Gelet op het Internationaal Verdrag van 19 december 1966 inzake burgerrechten en politieke rechten;

Gelet op het Verdrag van de Verenigde Naties van 18 december 1979 inzake de uitbanning van alle vormen van discriminatie van vrouwen;

Gelet op het Verdrag van de Raad van Europa inzake het voorkomen en bestrijden van geweld tegen vrouwen en huiselijk geweld, opgesteld in Istanbul op 11 mei 2011, geratificeerd door België op 14 maart 2016;

Gelet op de wet van 22 mei 2014 tot bestrijding van seksisme in de openbare ruimte en wijziging van de wet van 10 mei 2007 tot bestrijding van discriminatie tussen vrouwen en mannen teneinde discriminatie te bestraffen;

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;

Gelet op het nationaal actieplan in de strijd tegen gender gerelateerd geweld 2021-2025;

Gelet op de in de Kamer op 10 november 2022 aangenomen resolutie betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein;

Gezien het regeerakkoord waarin staat: "De Regering wil een voorbeeldbeleid voeren in alle aangelegenheden die onder haar bevoegdheid vallen om de rechten van vrouwen te waarborgen.";

Gezien het Brussels plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen;

Gezien het Gewestelijk actieplan tegen racisme;

Gezien de aanbevelingen uit het evaluatierapport 2020 van het GREVIO-expertencomit e;

Overwegende dat volgens een studie van de FOD Mobiliteit  en op de drie vrouwen en  en op vijf mannen ongewenst gedrag van medepassagiers een reden vindt om het openbaar vervoer niet te nemen;

Rappelant l'enquête de l'ONG Plan International Belgique, qui indique que 91 % des filles et 28 % des garçons interrogés ont déjà été victimes de harcèlement sexuel dans l'espace public et que 15 % des cas se sont produits dans les transports en commun;

Rappelant que cette même étude de Plan International Belgique indique qu'à Anvers et Charleroi respectivement, 97 % et 91 % des victimes ont déclaré ne pas avoir été aidées par des témoins, contre 70 % à Bruxelles;

Rappelant l'étude de la Fondation Roi Baudouin, qui souligne le rôle important des témoins actifs et la nécessité de sensibiliser les citoyens à cette question;

Vu les chiffres selon lesquels, dans les villes où une sensibilisation est menée au sujet des témoins actifs, les personnes ont trois fois plus de chances d'être aidées par des témoins que dans les villes où aucune campagne n'est menée;

Vu la campagne «Join the FAM» lancée par la Région bruxelloise dans ce contexte;

Vu que la VGC et la Ville de Gand proposent à leur personnel et aux parties intéressées des formations sur l'intervention des témoins qui misent sur la sensibilisation à l'impact important que peut avoir cette intervention et sur la communication des possibilités d'action lorsqu'on est témoin d'un comportement indésirable;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- de faire réaliser une étude sur la façon d'intégrer la sensibilisation structurelle, en particulier des témoins actifs, dans l'espace public et les transports en commun bruxellois, en tenant compte du contexte multilingue de notre Région:
 - de réaliser à cette fin une analyse comparative afin de se faire une idée des bonnes pratiques à l'étranger;
 - de mettre en pratique les résultats de cette étude et de les intégrer dans l'espace public, l'espace semi-public et le réseau de transports en commun;
- d'inviter, à l'instar de la Ville de Gand et de la VGC, les administrations et organismes d'intérêt public régionaux à proposer des formations sur l'intervention des témoins, qui misent sur la sensibilisation à l'impact important que peut avoir l'intervention d'un témoin, et sur les possibilités d'action lorsqu'on est témoin d'un comportement indésirable;

Wijzend op het onderzoek van de NGO Plan International België, waarin wordt gesteld dat 91% van de bevroegde meisjes en 28% van de bevroegde jongens al te maken hebben gehad met seksuele intimidatie in de openbare ruimte en dat 15% van de gevallen op het openbaar vervoer plaatsvond;

Wijzend op ditzelfde onderzoek van Plan International België waaruit bleek dat 97% en 91% van de slachtoffers in respectievelijk Antwerpen en Charleroi aangaf niet geholpen te worden door omstanders, tegenover 70% in Brussel;

Wijzend op het onderzoek van de Koning Boudewijnstichting waarin de belangrijke rol van omstanders of actieve getuigen benadrukt wordt en de nood om hierover te sensibiliseren;

Gelet op de cijfers waaruit blijkt dat in steden waar aan sensibilisering gedaan wordt ten aanzien van actieve getuigen, mensen drie maal meer kans hebben om geholpen te worden door omstanders dan in steden waar geen campagnes lopen;

Gelet op de "Join the FAM"-campagne van het Brussels Gewest die in deze context gelanceerd werd;

Gelet op het feit dat de VGC en de Stad Gent omstanderttrainingen aanbieden aan personeel en geïnteresseerden waarbij ingezet wordt op bewustwording van de grote impact die omstandertinterventie kan hebben en het aanreiken van handelingsperspectieven als je getuige bent van ongewenst gedrag;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijk Regering:

- een studie uit te laten voeren om te kijken hoe structurele sensibilisering, met name van actieve getuigen of omstanders, kan worden geïntegreerd in de Brusselse publieke ruimte en het openbaar vervoer, rekening houdend met de meertalige context van ons Gewest:
 - hiertoe een benchmarking uit te voeren om een beeld te krijgen van goede praktijken in het buitenland;
 - om de resultaten van deze studie om te zetten in de praktijk en in de openbare ruimte, de semi-openbare ruimte en het openbaar vervoersnet te integreren;
- in navolging van de Stad Gent en de VGC, aan de Gewestelijke administraties en instellingen van openbaar nut te vragen om omstanderttrainingen aan te bieden waarbij ingezet wordt op bewustwording van de grote impact die omstandertinterventie kan hebben en het aanreiken van handelingsperspectieven als je getuige bent van ongewenst gedrag;

- d'examiner si l'offre de formations à bas seuil sur l'intervention des témoins peut être liée à des conditions de la politique de subvention, non seulement dans l'enseignement et la politique d'égalité des chances, mais dans tous les domaines politiques, afin de sensibiliser le plus grand nombre de citoyens possible;
- de demander à la ministre compétente d'organiser une concertation avec les ministres des entités fédérées et de l'État fédéral compétents pour les transports en commun, afin d'élaborer une approche commune dans la lutte contre le harcèlement et les agressions (sexuels) dans les transports en commun. Cette concertation devrait déboucher sur des mesures et des actions coordonnées, définissant clairement les responsabilités de toutes les parties concernées;
- conjointement avec les autres autorités régionales et fédérales, de demander aux sociétés de transports en commun d'organiser en partenariat une campagne générale, structurelle et commune de sensibilisation à la problématique du harcèlement et des agressions sexuels par le biais de leurs canaux de communication internes et externes, dans le but:
 - de faire connaître la législation et les peines prévues en cas de harcèlement et d'agressions sexuels dans les lieux publics afin de dissuader les auteurs;
 - d'insister, grâce à une campagne permanente, sur le respect des autres voyageurs et du personnel dans les transports en commun;
 - d'informer les victimes des procédures, de leurs droits et des instances publiques auprès desquelles elles peuvent trouver un soutien (Unia, Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, etc.);
 - d'informer sur les canaux permettant de donner l'alerte et de porter plainte en cas de harcèlement ou d'agression sexuels;
 - d'informer sur ce qu'il convient de faire si l'on est témoin de faits de harcèlement ou d'agression (sexuels);
- lors du développement de ces campagnes de sensibilisation, de se faire conseiller par des experts et par le groupe cible de ces campagnes afin d'accroître leur efficacité;
- de demander à la STIB de se concerter avec les associations désignées à cet effet en vue d'améliorer la lutte contre le harcèlement et les agressions sexuels à la STIB et, en tant que partenaire, de prévoir sur le réseau de la place pour des campagnes et une sensibilisation structurelle;
- te onderzoeken of het aanbieden van laagdrempelige vormingen rond omstanderinterventie kan worden gekoppeld aan voorwaarden in het subsidiebeleid, niet enkel in het onderwijs en bij gelijke kansenbeleid maar over alle beleidsdomeinen heen om zodanig zoveel mogelijk burgers te sensibiliseren;
- overleg te organiseren met de regeringen uit de deelstaten en de federale staat die bevoegd zijn voor openbaar vervoer om tot een gezamenlijke aanpak te komen bij de bestrijding van (seksuele) intimidatie en agressie in het openbaar vervoer. Dit overleg moet resulteren in gecoördineerde maatregelen en acties, waarbij de verantwoordelijkheden van alle betrokken partijen duidelijk worden vastgesteld;
- samen met de andere regionale en federale overheden de openbare vervoersbedrijven te verzoeken in partnerschap een gezamenlijke structurele algemene bewustmakingscampagne voor de problematiek van seksuele intimidatie en agressie te organiseren, op basis van de adviezen van experts en de doelgroep van deze campagnes, via haar interne en externe communicatiekanalen met als doel:
 - de wetten en de strafmaat inzake seksuele intimidatie en agressie op openbare plaatsen bekend te maken om op deze manier daders af te schrikken;
 - met een permanente campagne te hameren op respect voor andere reizigers en het personeel op het openbaar vervoer;
 - slachtoffers te informeren over de procedures en over hun rechten en publieke instanties waarbij ze terecht kunnen voor ondersteuning (Unia, IGVM, ...);
 - te informeren via welke kanalen men alarm kan slaan en klacht kan indienen in geval van seksuele intimidatie of agressie;
 - te informeren over wat te doen wanneer men getuige is van (seksuele) intimidatie of agressie;
- bij het ontwikkelen van deze bewustmakingscampagnes zich te laten adviseren door experts en de doelgroep van deze campagnes om hun doeltreffendheid te vergroten;
- de MIVB te vragen overleg te voorzien met daartoe aangewezen verenigingen om de strijd tegen seksuele intimidatie en agressie bij de MIVB te verbeteren en om als partner plaats te voorzien op het netwerk voor campagnes en structurele sensibilisering;

- de demander à la STIB de fournir des modules de formation dans lesquels, outre la gestion des situations difficiles, des agressions, du racisme et de la violence, une place est également accordée explicitement à un module consacré à l'intervention des témoins en cas de harcèlement sexuel, d'agression et de racisme, afin que le personnel:
 - puisse réagir de manière appropriée;
 - connaisse la législation en vigueur en matière de lutte contre le harcèlement et les agressions sexuels et le racisme dans le cadre de son activité;
 - puisse fournir des informations sur la procédure à suivre pour porter plainte pour harcèlement ou agression sexuels ou racisme.
- de MIVB te vragen opleidingsmodules te voorzien waar er naast omgaan met moeilijke situaties, agressie, racisme en geweld ook uitdrukkelijk plaats gegeven wordt aan een module over omstanderinterventie bij gevallen van seksuele intimidatie, agressie en racisme zodat het personeel:
 - passend kan reageren;
 - de geldende wetgeving kent inzake de bestrijding van seksuele intimidatie, agressie en racisme in het kader van hun activiteit;
 - informatie kan verstrekken over de geldende procedure voor het indienen van een klacht inzake seksuele intimidatie, agressie of racisme.

Lotte STOOPS (NL)
Margaux DE RÉ (FR)
Leila AGIC (FR)
Carla DEJONGHE (NL)
Nicole Nketo BOMELE (FR)
Fouad AHIDAR (NL)