



Brussels Studies

La revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles / Het elektronisch wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The e-journal for academic research on Brussels

Collection générale | 2015

Verplaatsingen van vrouwen en onveiligheidsgevoel in Brussel: percepties en strategieën

Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies

Travelling in Brussels and feeling unsafe: women's perceptions and strategies

Marie Gilow

Traducteur : Ben Winant



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1276>

DOI : 10.4000/brussels.1276

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Marie Gilow, « Verplaatsingen van vrouwen en onveiligheidsgevoel in Brussel: percepties en strategieën », *Brussels Studies* [Online], Algemene collectie, nr 87, Online op 01 juin 2015, geraadpleegd op 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1276> ; DOI : 10.4000/brussels.1276



Licence CC BY

Nummer 87, 1 juni 2015. ISSN 2031-0293

Marie Gilow

Verplaatsingen van vrouwen en onveiligheidsgevoel in Brussel: percepties en strategieën

Vertaling: Ben Winant

Gelijkheid tussen mannen en vrouwen bij de verplaatsingen in de stad is verre van verworven. Een aspect van dat onevenwicht heeft te maken met het onveiligheidsgevoel waarmee vooral vrouwen geconfronteerd worden. Het artikel analyseert de diversiteit van het onveiligheidsgevoel van vrouwen, maar ook de omvang waarmee het tot uiting komt in de manier waarop ze zich in de stad verplaatsen. De problematiek zet aan tot een reflectie over de interiorisering van de sociale differentiatie tussen de geslachten en over de wijze waarop dat onze relatie met onze omgeving beïnvloedt, onder meer in een anonieme context die typisch is voor steden. Aangezien de problematiek nog vrij nieuw is in Brussel, bevat het artikel een verkennende analyse op basis van semi-directieve gesprekken met tien vrouwen die in Brussel wonen.

Marie Gilow werkt thans bij het Brussels studiebureau Aménagement SC als gespecialiseerd medewerkster in mobiliteit en sociaaleconomische kenmerken van territoria. Na haar master in politieke wetenschappen en geografie heeft ze een aanvullende masteropleiding stedenbouw en ruimtelijke ordening aangevat aan de Université Libre de Bruxelles. Het artikel is een samenvatting van haar eindwerk.

Marie Gilow, marie.gilow@gmail.com

Benjamin Wayens (Redactiesecretaris), +32(0)2 211 78 22, bwayens@brusselsstudies.be

Inleiding

1. De spatio-temporele mobiliteit, waaronder alle verplaatsingen verbonden aan de activiteiten van de stadsbewoners worden verstaan, wordt beschouwd als van essentieel belang om te kunnen genieten van de door een stedelijke omgeving geboden voordelen. Vandaag gaat het “recht op de stad”, waarvan Henri Lefebvre in 1968 sprak, gepaard met het “recht op mobiliteit” [Gibout, 2004]. Voor vrouwen hangt mobiliteit onlosmakelijk samen met het gevoel dat ze ervaren wanneer ze zich in de openbare ruimte bevinden: het onveiligheidsgevoel, dat een essentieel aspect is van de manier waarop ze de stad ervaren [Ticoli/Satterthwaite, 2013]. Angelsaksische feministische werken hebben als eerste aangetoond dat de persoonlijke angsten van vrouwen een impact hebben die hun gebruik van de openbare ruimte in de stad beperkt [Hanmer, 1987; Stanko, 1992]. In 2011 toonde het onderzoek “*Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France*” aan dat mannen en vrouwen het onveiligheidsgevoel bij het gebruik van de vervoersmiddelen verschillend ervaren. Volgens het onderzoek zou 43,4 % van de vrouwen angst hebben in de metro tegenover 19,1 % van de mannen (IAU, *Ídf*, 2011). Het verschil tussen mannen en vrouwen is aldus frappant en wijst op asymmetrische relaties tussen de geslachten [Condon *et al.*, 2005]. Het Brussels Gewest heeft daarvan akte genomen en op 29 maart 2012 een ordonnantie aangenomen om de genderdimensie te integreren in het beleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ook op het vlak van stedenbouw en mobiliteit [Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2012]. Aangezien de problematiek in Brussel nog grotendeels onbekend is, strekt dit artikel ertoe meer inzicht te verstrekken in de wijze waarop vrouwen voor hun dagelijkse mobiliteit gebruikmaken van de Brusselse openbare ruimte, en in de ervaringen die ze op dat gebied hebben opgedaan.

1. Onderzoek naar het onveiligheidsgevoel van vrouwen in Brussel

2. In een samenleving waar vrouwen nog steeds geassocieerd worden met de thuisruimte en zwak vertegenwoordigd zijn in de gezagsinstancies, komt hun standpunt amper aan bod, onder meer op het gebied van mobiliteit, dat “nog te mannelijk is”, zoals Claudine Lienard, projectcoördinator van de Université des femmes à Bruxelles, onderstreept [geciteerd in Sirilma, 2011]. Dit artikel strekt ertoe het genderspect van de mobiliteit te verkennen en de impact van het onveiligheidsgevoel op het mobiliteitsgedrag van vrouwen te verduidelijken.

3. Verschillende studies handelen over het duidelijke verschil tussen het onveiligheidsgevoel en de “reële” onveiligheid van de vrouwen. Reeds in 1992 merkte Elizabeth Stanko op dat heel wat traditionele slachtofferonderzoeken aantonen dat jonge mannen het meest blootgesteld worden aan gewelddaden in de openbare ruimte en dat vrouwen gemiddeld drie keer meer spreken van angst voor misdaden dan mannen [Stanko, 1992]. Dat verschil moet ons tot nadenken stemmen over het verband tussen het onveiligheidsgevoel en de vrouwelijke identiteit. Het onveiligheidsgevoel lijkt immers voort te vloeien uit een complex proces: het is zowel het gevolg van reële daden van agressie tegen vrouwen, die vaak niet worden opgenomen in de statistieken wanneer ze niet bij de politie worden aangegeven, als het gevolg van een interiorisering van een kwetsbaarheid die als een intrinsieke eigenschap van vrouwen wordt beschouwd.

4. Het onderwerp van dit artikel heeft in ieder geval rechtstreeks te maken met de levenskwaliteit van de vrouwen in de stad, want de beperkingen van hun gebruik van de stedelijke ruimte “hebben een grote invloed op hun autonomie en daardoor op hun toegang tot de openbare ruimte” [Lieber, 2008]. Volgens een studie over de stad Chicago [Yavuz, Walsh, 2010] zou angst de hoofdreden zijn waarom vrouwen het openbaar vervoer niet gebruiken. Dichter bij ons documenteerde de reportage “*Femmes de la rue*”, die studente Sofie Peeters in 2012 met een verborgen camera in de wijk rond het Anneessensplein in Brussel draaide, de verbale en nonverbale agressie waarvan vrouwen dagelijks het slachtoffer zijn. De reportage maakte de publieke opinie bewust van het pestgedrag op straat, dat een bepaalde vorm van agressie tegen

vrouwen is. Die agressie drukt ons met de neus op de feiten, doet vermoeden dat er nog erger geweld kan volgen en geeft vrouwen het signaal dat ze op bepaalde openbare plaatsen niet welkom zijn of niet gerespecteerd worden [Gardner, 1995; Stanko, 1992]. Wat het huidige veiligheidsbeleid in de openbare ruimte betreft, dient er evenwel te worden benadrukt dat het onveiligheidsgevoel van vrouwen meer inhoudt dan een “veiligheidsprobleem”, dat om een “veiligheidsop treden” zou vragen, zoals geïmpliceerd wordt door het voorstel van een Brusselsche schepen om de plegers van dergelijke daden te beboeten [RFI 01/08/2012]. De problematiek is evenmin beperkt tot een wijk of tot een sociale groep. Pesten op straat is veeleer het gevolg van interacties waarbij zowel mannen als vrouwen handelen volgens hun genderidentiteit, die diep verankerd is in een samenleving die berust op de dichotomie man-vrouw met restrictieve gevolgen voor de vrouwen. Het onveiligheidsgevoel leidt niet zozeer tot een verbod om vrij gebruik te maken van de openbare ruimte, maar veeleer tot een beperking van de mogelijkheden en tot een groot aantal restricties en uitsluitingen [Kramer/Mischau, 1993; Condon *et al.*, 2005; Hanson, 2010]. Terwijl de mogelijkheid om mobiel te zijn meer dan ooit een voorwaarde is om deel te nemen aan het sociale leven, rijst de vraag wat de gevolgen van die beperkingen zijn voor het mobiliteitspotentieel van de vrouwen, dat door Vincent Kaufman de ‘motiliteit’ wordt genoemd [2001].

5. Aangezien het gaat om een problematiek die in Brussel nog niet officieel erkend is, heeft dit artikel een verkennend karakter. Het is onder meer gebaseerd op kwalitatief onderzoek aan de hand van semi-directieve individuele gesprekken met tien vrouwen die in Brussel wonen en er zich autonoom verplaatsen. In tegenstelling tot kwantitatieve studies die de statistische correlaties analyseren, hebben kwalitatieve studies meer belangstelling voor de “achterliggende mechanismen van het gedrag en de manier waarop de actoren hun eigen gedrag interpreteren” [Alami *et al.*, 2009]. In dat opzicht worden de geïnterviewde vrouwen geselecteerd met het oog op een diversificatie van de profielen, teneinde een waaier van getuigenissen te krijgen en eventuele convergenties tussen hun getuigenissen te ontdekken. De nagestreefde diversiteit heeft betrekking op de leeftijd (tussen 23 en 56 jaar), de landen van herkomst (België: 5, Frankrijk: 2, Italië: 1, Turkije: 1, Roemenië: 1), het beroep (bediende, werkzoekende, studente, huisvrouw, ...) en de

huwelijks- en gezinssituatie (al dan niet gehuwd, met of zonder kinderen). De vrouwen werden op dezelfde manier vertrouwd gemaakt met het onderzoek: ze werden ingelicht over het algemene onderzoeksonderwerp (mobiliteit van vrouwen en onveiligheidsgevoel in Brussel), over de context (eindverhandeling voor een aanvullende masteropleiding stedenbouw en ruimtelijke ordening) en over het feit dat de gesprekken opgenomen, uitgeschreven en anoniem gemaakt worden. De vragen tijdens de gesprekken hadden zowel betrekking op de opvattingen (de perceptie van de elementen die een onveiligheidsgevoel opwekken, de reacties en de betekenis die de respondente eraan geeft) als op de praktijken (de verplaatsingen, de redenen, de vervoersmiddelen...) van de respondentes.

6. Een niet-gestandaardiseerd gesprek lijkt het meest aangewezen om een dermate gevoelig thema te onderzoeken, aangezien “het uitdrukken van angsten vaak een lange voorbereiding vergt om vrijuit te kunnen spreken” [Condon *et al.*, 2005]. Deze onderzoeksmethode gaat gepaard met het risico dat er zich een “onderzoekseffect” voordoet: de bedoeling waarmee de onderzoeker het onderzoek uitvoert – het zoeken naar informatie – kan de respondent(e) beïnvloeden door hem(haar) naar bepaalde antwoorden te oriënteren, antwoorden te suggereren of sommige antwoorden uit te vergroten. In een benadering aan de hand van diepgravende gesprekken wordt dat nadeel evenwel grotendeels gecompenseerd door het doordachte, genuanceerde en zelfkritische karakter van de antwoorden van de respondentes, wat niet mogelijk is met gestandaardiseerde of afgeleide methodes. Tijdens de gesprekken hebben de respondentes zich constant vragen gesteld over de aard zelf van de “onveiligheid” waarover ze hun mening moesten geven. Er dient nog een andere methodologische keuze te worden verantwoord: aangezien het onze bedoeling is om een eerste verkenning uit te voeren van de angsten die vrouwen in de openbare ruimte ervaren en niet om alle sociale uitingen van dat gevoel of de diversiteit van de oorzaken ervan te beschrijven, hebben we het vraaggesprek enkel met vrouwen gevoerd. Bijgevolg laten we ons in het kader van dit artikel niet uit over de convergenties of divergenties tussen vrouwelijke en mannelijke ervaringen van het onveiligheidsgevoel, aangezien een volledig overzicht van die kwestie natuurlijk ook een verkennende studie bij de mannen zou veronderstellen. De conclusies uit de gesprekken vormen aldus

hypotheses, die met andere onderzoeken verder uitgewerkt moeten worden.

7. Deze studie beweert helemaal niet exhaustief te zijn, maar strekt ertoe een eerste overzicht te geven van de impact van het onveiligheidsgevoel van vrouwen op hun verplaatsingen in Brussel en zet aan tot een reflectie over het verband tussen dat gevoel en hun sociale identiteit als vrouw.

2. Zich verplaatsen met een onveiligheidsgevoel: een vrouwelijke kijk op de geografie van de stad

8. Het onveiligheidsgevoel sluipt in de verplaatsingen van de vrouwen op verschillende niveaus en met een verschillende intensiteit. Het kan er in de eerste plaats toe leiden dat vrouwen hun mobiliteit opgeven. Op bepaalde tijdstippen, op bepaalde plaatsen of wanneer ze geen begeleiding hebben, worden ze “geïmmobiliseerd” door de angst. Die drie aspecten hangen meestal samen. Om een terugkeertraject 's nachts te vermijden, maar een bepaalde activiteit toch te beoefenen, treffen sommige respondentes specifieke maatregelen om de verplaatsing tot de volgende dag uit te stellen, wanneer het weer licht is: “Ik heb een vriendin die in de wijk woont en omdat terug naar huis gaan echt lang duurt, vraag ik dikwijls of ik bij haar mag blijven slapen wanneer ik 's avonds naar een feestje ga (Sarah, 23 jaar). Sommige vrouwen sluiten een traject te voet uit. Zelfs als het volkomen redelijk zou zijn om een verplaatsing te voet te maken, worden de uitgaansuren vaak bepaald door het uur van de laatste metro of bus: “Het is niet zozeer dat ik vermijd om uit te gaan, bijvoorbeeld bij mijn vriendin gaan eten, maar ik moet dan met de laatste metro terug naar huis. [...] Als ik dat te voet doe, moet ik langs het Zuidstation en alleen zou ik dat nooit doen” (Valentina, 32 jaar). Begeleiding kan een *conditio sine qua non* worden om deel te nemen aan een evenement of activiteit: “Als ik een conferentie zie die me interesseert, maar als die plaatsheeft aan Anneessens of op een afgelegen locatie, dan ga ik niet alleen (Justine, 27 jaar). Men moet zich rekenschap geven van de implicaties van een dergelijke beperking: het gaat om een verlies van autonomie, althans op bepaalde uren of op

bepaalde plaatsen, dat enkel gecompenseerd kan worden met extra organisatorische maatregelen.

9. Vervolgens moeten vrouwen hun verplaatsingen vaak doen volgens bepaalde regels, onder meer wanneer ze te voet gaan. Als voetganger is men zeer gevoelig en ontvankelijk voor de fysieke omgeving, aangezien men dan volledig opgaat in de omgeving door zijn (relatieve) traagheid en de afwezigheid van bescherming. Omdat vrouwen zich dan niet op hun gemak voelen, zijn ze geneigd om de openbare ruimte zo “snel” mogelijk te doorkruisen: “Ik denk dat het aan het Centraal-Station is. Ik weet niet of je die lange gang kent, wanneer je het station binnenkomt en naar de metro moet gaan. Wanneer ik daar passeer, stap ik zeer snel” (Elena, 27 jaar). Snelheid maakt het dan mogelijk om te ontsnappen aan het gevaar en in ieder geval om de beangstigende ruimte zo snel mogelijk te verlaten. Wanneer de openbare ruimte enkel nog de ruimte is tussen het vertrek- en eindpunt, is het de bedoeling om die zo snel mogelijk te doorkruisen. De mogelijke andere activiteiten en interacties worden dan niet meer in overweging genomen: “Ik volg mijn weg, meer niet. Ik ben geen vrouw die links en rechts kijkt, omdat ik voor mezelf zorg” (Cemre, 47 jaar). Hier vindt men de vaak vastgestelde verschijningsvorm van vrouwen in de openbare ruimte, namelijk *passing by*, snel passeren [Gardner, 1995]. Zoals Raibaud besluit, “nemen vrouwen minder openbare ruimte in” in vergelijking met mannen, ze bevinden zich in “corridors” en verplaatsen zich gewoon van het ene punt naar het andere [Raibaud, geciteerd in Gresuard, 2014].

10. In tegenstelling tot te voet gaan kan de fiets een alternatief zijn om “weer vrij te kunnen bewegen in de openbare ruimte” (Anne, 30 jaar), omdat “je er altijd mee op de weg kan zijn” (Sarah, 23 jaar). Het veiligste en comfortabelste vervoermiddel blijft evenwel de wagen: “Ik stap mijn wagen in en sluit de deur. Ik voel me er veilig. Dat denk ik toch.” (Françoise, 50 jaar). De wagen biedt een comfortabele ruimte en een beschermend omhulsel in de openbare ruimte. Studies in de Verenigde Staten over het gebruik van de wagen, met name de 4x4's, leggen een verband tussen de populariteit van dat type voertuig bij vrouwen en de angst voor misdaden [Lauer, 2005]. Ongeacht het model, zou de ruimte in het voertuig niet zozeer gewaardeerd worden om zijn fysieke eigenschappen, maar omdat men er zich in vijandig gebied mee kan bege-

ven, zich uit de samenleving kan terugtrekken en zich aldus “veiliger” voelt.

11. Tot slot valt een ander deel van de dagelijkse verplaatsingen van de vrouwen toe te schrijven aan de noodzaak die ze ervaren om trajecten en verplaatsingen strategisch te kiezen en aldus potentiële ongemakken en gevaren te vermijden. Uit angst kunnen vrouwen beslissen om bepaalde locaties te vermijden en een bepaald traject kiezen, wat extra “kleine verplaatsingen” impliceert, aldus een van de respondentes: omwegen om steegjes of bepaalde metrohaltes te vermijden. Intuïtiever dan de keuze van het traject is misschien de keuze van de positionering in de nabije ruimte tijdens de verplaatsing. Uit de gesprekken blijkt dat vrouwen in een microruimte de nabijheid van bepaalde elementen opzoeken, zoals groepen die terzelfder tijd uit de metro stappen: “Ik zoek geen onmiddellijke nabijheid, maar ik wil ze kunnen zien. Ik zal dan proberen even snel te stappen om niet achter te blijven” (Françoise, 50 jaar). Andere vrouwen vermijden daarentegen plaatsen of personen die hen angst inboezemen en lopen eromheen. Dat komt tot uiting in een subtiele praktijk als van trottoir te veranderen. Guy Di Méo spreekt in dat verband van de “onzichtbare muren” (verwijzing naar de “glazen plafonds”, de stilzwijgende en impliciete obstakels die vrouwen verhinderen om op te klimmen in de hiërarchie in de arbeidswereld) die rijzen en de ruimten afbakenen die voor de vrouwen toegankelijk zijn. Tot slot denken vrouwen, wanneer ze immobiel zijn tijdens hun verplaatsingen, ook na over de meest strategische en veiligste positioneringen in de openbare ruimte. Tijdens een busrit gaan sommige vrouwen dicht bij de chauffeur staan. 's Nachts in de metro zoeken andere vrouwen dan weer een plaats vanwaar ze de omgeving in het oog kunnen houden: “Wanneer ik om 1 uur 's nachts de laatste metro neem en er niet veel volk op het perron staat, probeer ik me tegen het einde van een wagon te plaatsen om te kunnen zien wat er gebeurt” (Judith, 27 jaar). De keuze van de verplaatsing, het traject en de positionering worden aldus beïnvloed door het onveiligheidsgevoel, waardoor vrouwen hun eigen kijk op de geografie van de verplaatsingen in de stad ontwikkelen.

12. Uit de getuigenissen komt naar voren dat het vermogen om het gedrag aan te passen aan de angsten bij de verplaatsingen in grote

mate afhangt van de sociale vaardigheden van de individuen, namelijk van de knowhow die ze hebben verworven, van hun organisatievaardigheden, zoals de manier om hun activiteiten te programmeren (zoeken naar informatie, reactievermogen, enz.), en van hun economische middelen waarmee ze toegang krijgen tot diverse vervoersmodi (bijvoorbeeld een abonnement). Er kan eveneens een ongelijke toegang tot die economische en intellectuele middelen worden vastgesteld, die tot verschillende soorten “motiliteit” leidt en eveneens de mate bepaalt waarin vrouwen worden beïnvloed en beperkt door het onveiligheidsgevoel. Sarah bijvoorbeeld voelt zich veilig dankzij haar Villo!-abonnement, want daarmee is ze niet “afhankelijk van het openbaar vervoer” en hoeft ze niet “te voet te gaan”. Ze bevestigt eveneens dat ze vertrouwt op de applicaties van haar mobiele telefoon voor onder meer haar verplaatsingen 's nachts en om de verstandigste keuze te maken: “Ik heb de applicaties MIVB en Villo! en 's avonds check ik wanneer de laatste bus vertrekt of wanneer de volgende aankomt om mijn tijd een beetje te organiseren. [...] Ik denk dat ik die apps niet meer kan missen, omdat ik er 's avonds mijn plan mee kan trekken”. Voordat Justine de metro neemt, zoekt ze welke uitgang ze moet nemen in het station van bestemming. De mogelijkheid om te beschikken over een privéwage lijkt een belangrijk voordeel om de mogelijke beperkingen ten gevolge van het onveiligheidsgevoel te compenseren. Christine, 56 jaar, beweert immers dat ze zeer weinig last heeft van een onveiligheidsgevoel, maar ze is ook degene die zich “vooral met de wagen” verplaatst. Bij hun dagelijkse mobiliteit houden sommige vrouwen vooraf rekening met het onveiligheidsgevoel bij hun woonplaatskeuze. Angst wordt dus een factor die de residentiële mobiliteit beïnvloedt: “wanneer ik bijvoorbeeld op zoek ben naar een woning en een appartement ga bekijken en het adres zie, denk ik 'ja maar als ik 's avonds laat terugkeer, moet ik langs die ene straat passeren!” (Françoise, 50 jaar). Dergelijke overwegingen gaan evenwel uit van de mogelijkheid dat de keuze van de woonplaats niet enkel afhangt van de vastgoedprijzen, maar ook van een reeds bestaande cartografie van de “veilige” verplaatsingen. Al die vrouwen gebruiken dus niet te verwaarlozen economische middelen (aankoop van een abonnement, van een wagen, woonplaatskeuze...) en intellectuele middelen (een kaart lezen, informatie op het internet

zoeken ...) om hun mogelijkheden die structureel beknot zijn door een onveiligheidsgevoel, te kunnen uitbreiden.

13. Cemre, 47 jaar, is zeer laaggeschoold, aangezien ze analfabete is, en beschikt over beperkte economische middelen. Als dochter van Turkse boeren, die op haar achttien naar België is uitgeweken, behoort ze tot een achtergestelde bevolkingsgroep. Ze maakt ook deel uit van een groep die na acht uur 's avonds niet meer buiten mag. Haar vrouwelijke identiteit wordt ook bepaald door andere criteria die eigen zijn aan een gemeenschap waarin een groot aantal hiërarchische verhoudingen bestaan, die samen de plaats van Cemre in de Brusselse ruimte bepalen, alsook de verschillen tussen haar motiliteit en die van de andere respondentes.

3. Houding en interactie in de stedelijke ruimte

14. De impact van het onveiligheidsgevoel op de houding en interactie in de stedelijke ruimte is weliswaar minder zichtbaar op geografisch vlak, maar blijkt even belangrijk te zijn volgens de getuigenissen. Als men zich met een onveiligheidsgevoel in de openbare ruimte begeeft, betreedt men een territorium dat men als bedreigend ervaart en waarin men niet mag blijven stilstaan of de aandacht mag trekken. Belangrijke aspecten die de verplaatsingswijze van de vrouwen beïnvloeden, zijn aldus de houding die ze aannemen en hun voorkomen. Hun kledij, manier van gaan, handelingen, blikken enz. worden beschouwd als vormen van communicatie die een boodschap sturen naar de omgeving, namelijk op afstand blijven of, in ieder geval, niet dichterbij komen.

15. Die strategieën zijn er ten dele op gericht de vrouwelijke identiteit te verhullen, onder meer met “neutrale” kledij, wat betekent er zo weinig vrouwelijk mogelijk uitzien: “Ik weet niet of dat me beschermt als ik zo neutraal mogelijk gekleed ben en men niet kan zien of ik man of vrouw ben” (Valentina, 32 jaar). Die strategieën worden niet noodzakelijk als efficiënt beschouwd, maar ze tonen in elk geval aan dat de vrouwen hun kwetsbare kant geïnterioriseerd hebben. De kwetsbaarheid kan ook gecompenseerd worden door uitingen van kracht en moed: “vastberaden kijken”, “eruitzien alsof ik weet waar ik naartoe ga,

ook al is dat niet het geval” (Judith, 27 jaar), “tonen dat ik mijn weg volg en dat ik niet gestoord wil worden” (Anne, 30 jaar), “een boze, harde blik hebben” (Rika, 45 jaar) ... Het komt erop aan geen aandacht van mannen te trekken, wat blijkbaar de eerste uitnodiging voor ongewenst contact is, door de impact op de omgeving te minimaliseren en zich onbenaderbaar voor te doen. De noodzaak van die houdingen, van het “neutraal worden”, moet worden benadrukt, zoals een respondente (Elena, 27 jaar) het stelt. Een vijandig, kil voorkomen, een masker opzetten dat potentieel contact ontmoedigt ... Die houdingen sluiten dus contacten uit die op zich welkom kunnen zijn. Cemre stelt het nog sterker: “Ik kijk nooit iemand aan. [...] Ik ben zeer alert. Omdat ik niet met om het even wie spreek. [...] Ik spreek met niemand.”.

16. Die houdingen tegenover de anderen gaan gepaard met volledig interne preoccupaties, namelijk de ideeën, gedachten en emoties die het onveiligheidsgevoel voeden. Ze kunnen ingedeeld worden in verschillende geestestoestanden, die kenmerkend zijn voor hoe vrouwen de verplaatsingen in de stad ervaren. Alertheid is de expressie van anticipatie op nakend gevaar waartegen men zich moet beschermen, en betekent klaarstaan om op elk moment te reageren en zich te verdedigen, wanneer een omgeving als onveilig wordt ervaren. Fysieke bescherming met verdedigingsmiddelen zorgt er in die gevallen voor dat men zich veilig kan voelen en zich mentaal voorbereidt: “Wanneer ik mij niet op mijn gemak voel, neem ik mijn sleutels en houd ik ze tussen mijn vingers” (Rika, 46 jaar). De indruk dat men zijn omgeving permanent in het oog moet houden, is het gevolg van de alertheid. De vrouwen bevestigen dat ze op hun hoede zijn en ze analyseren de personen die ze tegemoetkomen, luisteren naar de echo's van stemmen wanneer ze door een gang moeten of kijken over hun schouder. Sommige vrouwen spreken uitdrukkelijk van de “angst”, “vrees”, “stress” of het “wantrouwen” die ze ervaren op een bepaald ogenblik of op een bepaalde locatie tijdens hun verplaatsing. Die gewaarwording moet worden beschouwd als een beperking op zich, want “met angst de openbare ruimte betreden is op zich al een zeer grote beperking” [Condon *et al.* 2005].

17. Wat sommige respondentes niet spontaan als een onveiligheidsgevoel beschouwen, is het gevoel van onbehagen dat gepaard gaat

met de angst of het feit als vrouw te worden aangesproken. Het gaat om anticipatie op interactie die aan de vrouw wordt opgedrongen en waarbij ze geen verdedigingsmogelijkheid zou hebben bij gebrek aan vertrouwen of kennis van een gepaste reactie, maar ook uit vrees dat de situatie verergert. Actief of agressief reageren op een poging tot toenadering vanwege een man betekent voor een vrouw het breken van een “stilzwijgende overeenkomst” waarin mannen en vrouwen, volgens Erving Goffman, de rol van hun geslacht moeten spelen in de interacties in de openbare ruimte. Die overeenkomst gaat zowel over de hoffelijkheid waarmee de man de vrouw tracht te veroveren als over de veronderstelde nietagressiviteit van de vrouw, die daarentegen meer beschermd is tegen fysiek geweld in de openbare ruimte dan de man. Vrouwen die de vastgestelde regels durven te doorbreken, lopen het gevaar dat een banale – gênante, zelfs vernederende, maar gecontroleerde – interactie omslaat in een onvoorspelbare situatie [Goffman 1977/2002]. Uit angst voor die verschuiving zouden de meeste respondentes zich gedragen zoals van hen wordt verwacht: ze nemen een ‘low profile’ aan.

18. Een andere waargenomen strategie tegenover dat gevoel van onmacht is een vorm van passieve vastberadenheid die tot uiting komt in een geestestoestand van verzet: vastberaden zijn om zich niet te laten intimideren. Mobiliteit wordt dan een uitdaging op zich: sommige vrouwen aanvaarden niet dat ze niet naar buiten kunnen of dat ze, uit angst voor gevaar, een bepaalde vervoersmodus moeten kiezen. Ze maken daardoor soms de tegenovergestelde keuze en verplaatsen zich ten volle bewust van de potentiële risico's die ze lopen. Ze bevestigen aldus het principe dat ze evenveel recht op mobiliteit hebben.

19. De verschillende geestesgesteldheden die gepaard gaan met de verplaatsingen van de vrouwen, komen, hoe dan ook, over als beperkingen, want ze zijn onzichtbaar, en tevens als echte hinderpalen die hen beletten volop te genieten van het leven in de stad: “Het is niet aangenaam, weet je, maar ik vind dat ik toch naar buiten moet, want ik wil mijn leven niet beperken. Ik doe dat dus toch, maar soms ben ik bang wanneer ik naar buiten ga, wanneer ik terug naar huis ga” (Valentina, 32 jaar).

4. Oorzaken van het onveiligheidsgevoel van vrouwen in de stedelijke omgeving

20. Het onveiligheidsgevoel van de vrouwen vloeit voort uit de manier waarop ze de mannelijke aanwezigheid percipiëren, vooral in de anonimiteit die eigen is aan een stedelijke omgeving, en uit de sociale betrekkingen tussen mannen en vrouwen.

4.1. Perceptie van de mannelijke aanwezigheid in een stedelijke omgeving

21. Vanuit antropologisch standpunt lijkt de stedelijke anonimiteit het onveiligheidsgevoel op twee niveaus te bevorderen: dat van de Andere, de onvoorspelbare en oncontroleerbare onbekende, maar ook dat van het Zelf, van de eigen persoon die onbekend is bij de omgeving van anonieme personen en onbeschermd is. In zijn werk *La mise en scène de la vie quotidienne* toont Erving Goffman aan hoe iedereen, aangezien men niet kan weten wie de personen die men in de stad tegenkomt, echt zijn, de andere “decodeert”. Dat bestaat in een analyse van het “persoonlijk voorkomen” en van de verschillende waarneembare eigenschappen [Goffman, 1973]. Gelet op de latente spanningen die typisch zijn voor een stedelijke omgeving, leidt de “decodering”, die op zich typisch is voor elke stadsbewoner, er – vooral de vrouwen – toe potentiële agressors te trachten te identificeren onder de onbekenden die ze op hun weg tegenkomen. Niet alle profielen wekken dezelfde angsten op, aangezien sommige aanwezigheden als veilig en andere, daarentegen, als beangstigend of stresserend geïnterpreteerd worden. De aanwezigheden die een onveiligheidsgevoel opwekken, hebben de mannelijke identiteit als gemeenschappelijke noemer. De ruimte wordt immers zeer verschillend gepercipieerd en ervaren door de respondentes naargelang ze uitsluitend door mannen wordt ingenomen of met vrouwen wordt gedeeld. Die angst heeft ten dele te maken met het feit dat de man, in tegenstelling tot de vrouw, wordt gezien als een potentiële seksuele agressor en verkrachting een misdrijf is dat vrouwen veel angst inboezemt. Socioloog Kenneth F. Ferraro heeft de stelling geformuleerd dat de angst voor een seksueel misdrijf bij vrouwen zo diep zou zitten dat hij uiteindelijk in alle aspecten van het leven tot uiting komt. Ferraro noemt dat het “shadow”-effect [1996]: agressie, met na-

me van een man, wordt als bedreigend ervaren, want ze kan omslaan in die bijzonder zware vorm van geweld. In die zin komt de man door zijn mannelijke identiteit als bedreigend over en de vrouw als geruststellend door haar loutere aanwezigheid, die de mannelijke dominantie van de ruimte tempert.

4.2. De kracht van het idee van zwakheid: vrouwelijke kwetsbaarheid tegenover mannelijke agressiviteit

22. Uit de getuigenissen van de vrouwen blijkt dat ze er zich wel degelijk van bewust zijn dat hun angst in grote mate ingebeeld is: “het is alsof ik een film afspeel”, “het zit in mijn hoofd”, “het is louter psychologisch”... De strategieën die als geruststellend worden voorgesteld, worden vaak verworpen als zinloos, want hun doelen worden als louter fictief voorgesteld. Het onveiligheidsgevoel dat aan de basis van die gedragingen ligt, wordt dan afgedaan als een louter psychologisch proces. De verantwoording van ogenschijnlijk “irrationele” of overdreven geachte gedragingen wordt door sommige vrouwen beschouwd als een persoonlijke karaktertrek: “ik ben een sukkel”, “ik ben paranoïde”, “ik ben altijd al zo geweest” ... Het is duidelijk dat de angst geen individuele karaktertrek is, maar een gedeelde ervaring. Wat is dan de verklaring voor het hardnekkige idee dat er constant gevaar uitgaat van de man en voor het (ervaren) onvermogen van de vrouwen om zich in geval van agressie te verdedigen? Volgens Pierre Bourdieu is de mannelijke dominantie en de manier waarop die wordt opgelegd en ervaren, het resultaat van “symbolisch geweld” dat voortvloeit uit de gendergerelateerde communicatie, die tot een “paradoxe onderwerping” leidt [Bourdieu, 1998]. Het symbolisch geweld, in tegenstelling tot het fysiek geweld, berust op de “erkenning” door de gedomineerde van haar inferioriteit. Die vorm van geweld wordt onder meer uitgeoefend via de “kennisinstrumenten” die de twee geslachten met elkaar delen, en bepaalt zowel de denkwijze van de dominerende als van de gedomineerde: het denken over zichzelf en het denken over de dominerende. Dat proces zorgt ervoor dat de gedomineerde haar onderworpenheid aanvaardt, wat ertoe leidt dat die relatie kan blijven bestaan [Bourdieu, 1990]. Zoals het onderzoek aantoont, ontwikkelt de mannelijke dominantie al haar kracht in een “proces van dehistorisering en naturalisering van de rolpatronen” [Raibaud, 2013], waarbij de vrouw als intrinsiek

kwetsbaar wordt beschouwd en zichzelf ook zo ziet. Het feit dat vrouwelijke kwetsbaarheid wordt gekoppeld aan haar lichaam, aan haar “aard”, belet dat de sociale relatie waarin zulks tot uiting komt, ter discussie wordt gesteld, en draagt aldus bij tot het voortbestaan van de perceptie van de vrouw als het zwakke en kwetsbare geslacht. De kracht van het idee van de vrouwelijke zwakheid komt tot uiting in het onvermogen van veel vrouwen om na te denken over de mate waarin hun ervaringen met de stad bepaald zijn door hun genderidentiteit. Dat blijkt eveneens uit een studie die in Bordeaux werd uitgevoerd: een groot aantal van de vrouwen die geïnterviewd werden over de verbeteringen die moeten worden aangebracht om de androcentrische inrichting van de stad bij te sturen, kon geen antwoorden geven. In zekere zin aanvaarden ze stilzwijgend hun lot en erkennen ze de ongelijkheden tussen de geslachten die in de openbare ruimte bestaan [Hesselle, 2013].

Mogelijke oplossingen om de dagelijkse mobiliteit van vrouwen in Brussel te verbeteren

23. Met dit artikel wilden we aantonen hoe het onveiligheidsgevoel in zijn verschillende aspecten het mobiliteitsgedrag van de vrouwen beïnvloedt. De verplaatsingen van vrouwen hangen af van de aanpassings- en vermijdingsstrategieën die ze ontwikkelen en die hun vrij gebruik van de stad afremmen. Het onveiligheidsgevoel wordt de uitdrukking van een gevoel van illegitieme aanwezigheid en getuigt van de gemarginaliseerde aanwezigheid van de vrouwen in de openbare ruimte. Ondanks de methodologische beperkingen, die onder meer te maken hebben met het kleine aantal vrouwen die voor het artikel werden geïnterviewd, maken hun getuigenissen ons bewust van een specifiek vrouwelijke kijk op de stedelijke ruimte en kunnen ze een impuls geven om daarmee rekening te houden bij het ontwerpen en aanleggen van de openbare ruimte. Ze wijzen eveneens op het belang van een gendergerelateerde kijk op het gebruik van de stad en zetten aan tot grondiger onderzoek van dat studiegebied in de Brusselse context.

24. Om het probleem van de onveiligheid van de vrouwen en de ongelijke verdeling van de openbare ruimte tussen de geslachten aan te

pakken, reiken een groot aantal programma's voor stadsinrichting stedenbouwkundige antwoorden aan. Naar aanleiding van een studie die in 1989 in Toronto werd uitgevoerd over het onveiligheidsgevoel van vrouwen in meer dan 65 metrostations en bushaltes, hebben de beleidslieden beslist om een "afzetdienst tussen twee haltes" te organiseren, die 's avonds wordt aangeboden en waarbij vrouwen dichterbij hun bestemming worden afgezet.

25. In België blijft de geringe betrokkenheid van vrouwen bij de planning en het beheer, wat onder meer de mobiliteit betreft, nog frappant. Methodologisch gezien zouden de "verkenkende stappen" een interessant instrument kunnen zijn om meer inzicht te krijgen in de vrouwelijke perceptie van de ruimte en daarmee rekening te houden in de aanlegvoorstellen [POD, 2006]. In Brussel voert bijvoorbeeld de vereniging Garance dat soort veldonderzoek uit. Ze verspreidt vervolgens het grote aantal voorstellen om de openbare ruimte vrouwvriendelijker te maken [Zeilinger/Chaumont, 2012]. De studie "Mobil2040", die opgezet is als een "prospectieve en multidisciplinaire" studie over mobiliteit in Brussel tegen 2040, klaagt de ingeburgerde meningen over het gevaarlijke karakter van de openbare ruimte voor vrouwen aan en stelt tegelijk aanlegmaatregelen voor om de openbare ruimte beter aan te passen aan een gedeeld gebruik. Die voorstellen omvatten onder meer een organisatie van de mobiliteit die specifieke diensten aan vrouwen aanbiedt, zoals de "roze taxi's" (bestuurd door vrouwen) [Mobil2040, 2014].

26. Die enkele experimenten wijzen op een opkomende tendens om rekening te houden met de vrouwelijke perceptie van de aanleg van de openbare ruimte. De maatregelen op het vlak van infrastructuur of beleid mogen echter niet verhullen dat het onveiligheidsgevoel van vrouwen hoofdzakelijk voortvloeit uit de ongelijke sociale betrekkingen tussen de geslachten, die onze samenleving nog steeds structureren.

Bibliografie

- ALAMI, Sophie, DESJEUX, Dominique, GARABUAU-MOUSSAOUI, Isabelle, 2009. *Les méthodes qualitatives*. 2^e édition. Paris : Presses universitaires de France.
- BOURDIEU, Pierre, 1990. La domination masculine. In: *Actes de la recherche en sciences sociales*. 1990. Vol. 84, pp. 4–31.
- BOURDIEU, Pierre, 1998. *La domination masculine*. Saint-Amand-Montrond : Seuil.
- CONDON, Stéphanie, LIEBER, Marylène, MAILLOCHON, Florence, 2005. Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines. In: *Revue française de sociologie*. 2005. Vol. 46, n° 2, pp. 265–294.
- DE HESSELLE, Laure, 2013. Être femme dans l'espace public : Circuler en liberté. In : *Imagine demain le monde*. 2013. Vol. 98, juillet-août 2013.
- DI MÉO, Guy, 2011. *Les murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale*. Paris : Armand Colin.
- FERRARO, Kenneth E., 1995. *Fear of Crime : Interpreting Victimization Risk*. Albany : State University of New York Press.
- GARDNER, Carol Brooks, 1995. *Passing By. Gender and Public Harassment*. Berkeley : University of California Press.
- GIBOUT, Christophe, 2004. La « sur-mobilité » : une question de genre? In: DENÉFLE, Sylvette (ed.): *Femmes et villes*. Tours : Presses universitaires François-Rabelais, pp. 155–165.
- GOFFMAN, Erving, 1973. *La mise en scène de la vie quotidienne*. Paris : Minuit.
- GOFFMAN, Erving, 1977/2002. *L'arrangement des sexes*. Paris : La Dispute.

- GREUSARD, Renée, 2014. *Peur dans la ville : oui, messieurs, si vous pouviez changer de trottoir...* In : rue89 [online], 10 februari 2014. [Geraadpleegd op 18 juni 2014]. Beschikbaar op het adres: <http://rue89.nouvelobs.com/rue69/2014/02/10/peur-ville-eh-bien-oui-messieurs-si-pouviez-changer-trottoir-249742>
- HANMER, Jalna, MAYNARD, Mary, 1987. *Women, Violence and Social Control*. Atlantic Highlands : Humanities Press International.
- HANSON, Susan, 2010. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. In : *Gender, Place & Culture*. 2010. Vol. 17, n° 1, pp. 5–23.
- IAU ÎdF, 2011. *Enquête « victimation & sentiment d'insécurité en Île-de-France » de 2011 : premiers résultats*. Paris : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île de France.
- KAUFMANN, Vincent, 2001. La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain. In : BASSAND M., KAUFMANN V., JOYE D. (ed). : *Enjeux de la sociologie urbaine*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, pp. 87-102.
- KRAMER, Caroline, MISCHAU, Anina, 1993. Städtische Angst-Räume von Frauen am Beispiel der Stadt Heidelberg. In : *ZUMA 17*. 1993. Vol. 33, pp. 45–63.
- LAUER, Josh, 2005. Driven to extremes: Fear of crime and the rise of the sport utility vehicle in the United States. In : *Crime Media Culture*. 2005. Vol. 1, n° 2, pp. 149-168
- LIEBER, Marylène, 2008. *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*. Paris : Les Presses de Sciences Po.
- MOBIL2040, 2014. « Une femme bien ne devrait pas traîner dans l'espace public » - Idées reçues, constatations et mesures de confort pour une ville mixte. *Bruxelles Mobilité*. In : mobil2040.irisnet.be [online]. [Geraadpleegd op 11 augustus 2014]. Beschikbaar op het adres: <http://www.mobil2040.irisnet.be/fr/une-femme-bien-ne-devrait-pas-traîner-dans-l-espace-public----idees-recues--constatations-et-mesures-de-confort-pour-une-ville-mixte.html>
- RAIBAUD, Yves, 2013. *Penser le masculin dans une perspective féministe*. Colloque Ecole, loisirs, sport, culture: la fabrique des garçons. Bordeaux, 13.05.2013. Université Bordeaux Montaigne. Pessac : Maison des Suds.
- BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (13/04/2012) Ordonnantie houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: Belgisch Staatsblad.
- RFI (01/08/2012) *Le « harcèlement de rue », filmé par une jeune Bruxelloise, fait débat*. In : rfi.fr [online]. [geraadpleegd op 1 augustus 2014]. Beschikbaar op het adres: <http://www.rfi.fr/europe/20120801-harcelement-feminisme-belgique-racisme/>
- PROGRAMMATORISCHE OVERHEIDSDIENST (POD) (2006) De stad stapsgewijs. *De stedelijke verkenningswandelingen*. Brussel : Grotestedenbeleid.
- SIRILMA, Nina, 2011. Mobilité : les femmes ont leur mot à dire ! In : *Axelle magazine*. 2011. Vol. 138, pp. 2327.
- STANKO, Elizabeth. A., 1992. The Case of Fearful Women: Gender, Personal Safety and Fear of Crime. *Women and Criminal Justice*. 1992. Vol. 4, pp. 117-135.
- TACOLI, C., SATTERTHWAITTE, D., 2013. Gender and urban change. In : *Environment and Urbanization*. 2013. Vol. 25, n° 1, pp. 3–8.
- YAVUZ, Nilay, WELCH, Eric W., 2010. Addressing Fear of Crime in Public Space. Gender Differences in Reaction to Safety Measures in Train Transit. 2010. In : *Urban Studies*. 2010. Vol. 47, n° 12, pp. 2491–2515.
- ZEILINGER, Irene, CHAUMONT, Laura, 2012. *Espace public, genre et sentiment d'insécurité*. Bruxelles : Garance ASBL.

Financiële steun

Brussels Studies wordt gepubliceerd met de steun van:



Innoviris, het Brussels Instituut voor Onderzoek en Innovatie



Universitaire Stichting

Om deze tekst te citeren

GILOW, Marie, 2015. Verplaatsingen van vrouwen en onveiligheidsgevoel in Brussel: percepties en strategieën, In: *Brussels Studies*, Nummer 87, 1 juni 2015, www.brusselsstudies.be

Links

Andere versies van deze tekst zijn beschikbaar

ePub FR: <http://tinyurl.com/BRUS87ENEPUB>

ePub NL: <http://tinyurl.com/BRUS87NLEPUB>

ePub EN: <http://tinyurl.com/BRUS87FREPUB>

pdf FR: <http://tinyurl.com/BRUS87FRPDF>

pdf NL: <http://tinyurl.com/BRUS87NLPDF>

pdf EN: <http://tinyurl.com/BRUS87ENPDF>

De video's die verschenen zijn in *Brussels Studies* zijn te bezichtigen op het Vimeo kanaal van *Brussels Studies* op de volgende link:

<http://vimeo.com/channels/BruS>

Dankwoord

Dit artikel is geschreven in samenwerking met Pierre Lannoy, socioloog en docent-onderzoeker aan de *Université Libre de Bruxelles*, en Patrick Frenay, geograaf en stedenbouwkundige, lector aan de *ULB-EPB-BATir-Urbanisme*. Het sluit aan op een eindverhandeling (*Master complémentaire en Urbanisme et Aménagement du Territoire, ULB*).