

Veiligheid: de onderneming staat aan de zijde van haar personeel

Geweld is een maatschappelijk probleem. Het is aanwezig op straat, in de scholen, de winkelcentra, de ziekenhuizen,... onder zeer uiteenlopende vormen. Vaak gaat het om verbaal geweld dat wel sporen nalaat, maar geen naspeurbare. Soms wordt er materiaal beschadigd, zoals bij graffiti, tags en vandalisme. En af en toe zijn personen het slachtoffer van fysiek geweld, in lichte tot ernstige mate, met allerlei gevolgen.

Slachtoffers van fysiek geweld houden daar altijd ietsels aan over. Voor het personeel brengt het werkongeschiktheid met zich mee (1.460 dagen in 2003). Maar het kan ook slechter aflopen, zoals in Brussel-Centraal, waar één brutale duw de dood tot gevolg had voor een personeelslid. De criminaliteit op ons net gaat in stijgende lijn en dat is ook bij de andere openbare vervoermaatschappijen het geval. Ook zij blijven daarvan niet gespaard.

Het einde van onze politie



In 1998 voerde de overheid een politiehervorming door, die tot gevolg had dat de NMBS in een nogal bijzondere situatie terechtkwam. Onze onderneming had tot dan toe een echte politiedienst gehad, die op het spoorwegdomein over dezelfde bevoegdheden beschikte als de andere politiediensten. De NMBS beheerde zelf de politiedienst. Door de hervorming werden de kaarten anders geschud.

Zowat 150 van onze politiemensen werden overgeheveld naar de federale politie om daar de kern te vormen van de speciale spoorwegpolitie (SPC), en 158 anderen werden opgenomen in een interne bewakingsdienst - zonder politiebevoegdheden. We zijn ondertussen enkele jaren verder. Het personeelsbestand is verdubbeld: de spoorwegpolitie van de federale politie telt nu 300 agenten en B-Security telt 310 bedienden (en 14 honden). Die 310 spoorwegbedienden hebben echter noch de bevoegdheid, noch de middelen om in te grijpen. De NMBS is daarover al lang verontrust. Zelfs in die mate dat ze aan de regering heeft gevraagd om zo spoedig mogelijk maatregelen te treffen (vooral op het vlak van de wetgeving) die zich vanwege de evolutie van dit fenomeen opdringen.



Er is een duidelijk onderscheid tussen de SPC en B-Security. Maar doorheen de tijd is een regelmatig, frequent overleg gegroeid en de coördinatie tussen beide zorgt duidelijk voor goede resultaten.

Diefstal, agressie, ...

We stellen op ons net verschillende soorten misdrijven vast. Voor het herstellen van de schade door vandalis-

Naast preventie is begeleiding al jaren een belangrijk punt ter bescherming van de treinbegeleiders. Daaronder verstaan we o.a. opleidingen over hoe men kan omgaan met agressie of het aanleren van technieken om het gedrag van personen te observeren.

Door middel van hun GSM kunnen treinbegeleiders 7 dagen op 7 contact opnemen met de Centrale

om de identiteit van personen te controleren en inbreuken vast te stellen. Deze bedienden krijgen hun eigen materiaal om zich te verdedigen en om de agressors onder controle te houden. De andere, overblijvende bedienden (een honderdtal) vormen de interne bewakingsdienst, die instaat voor de bewaking van het spoorwegdomein maar niet voor interventies in stations en in treinen.

Tegelijkertijd schreef de overheid een maatregel in de programmawet in om personen die misdrijven hebben gepleegd het recht te ontnemen om het spoorwegdomein te betreden of een trein te nemen.

Een gepastere veiligheidspolitiek ziet het licht, een politiek die toelaat het personeel tijdens de uitoefening van hun werk beter te beschermen tegen geweld. Door op deze manier te reageren, bewijzen de NMBS-verantwoordelijken en de politieke wereld dat ze aan de zijde staan van het personeel.

Als iedereen in de dagelijkse praktijk een maximum aan kansen creëert om conflicten te vermijden, dan is er weer hoop dat het klimaat zal verbeteren en dat de statistieken een dalende curve laten zien.



me en graffiti is jaarlijks ongeveer 2,5 miljoen euro nodig. Diefstal - al dan niet met geweld - kost evenveel. In 2003 heeft B-Security 1.050 klachten opgetekend, de spoorwegpolitie heeft in datzelfde jaar 1.938 PV's opgemaakt.

Niettemin is het ontbreken van een geldig vervoerbewijs de meest voorkomende oorzaak van geweld tegen het spoorwegpersoneel. Na de vaststelling van de inbreuk volgt de regularisatie ervan. Daarbij wordt de stem al eens verheven en worden soms slagen uitgedeeld. Ook al zijn er problemen bij contacten met personen (of groepen) die zich niet goed gedragen of die onder de invloed zijn van alcohol of drugs, toch blijft de controle van de vervoerbewijzen in 80 % van de gevallen aan de basis liggen van het gebruik van geweld. Dit soort risico's moet worden vermeden door middel van controleoperaties (zie tabel).

Maatregelen voor de treinbegeleiders

De voorbije jaren zijn al verschillende maatregelen genomen om agressie te bestrijden en het personeel te beschermen tegen dit risico.

Meldkamer. Momenteel wordt ook een nieuw camerabewakingssysteem geïnstalleerd. Op dit ogenblik gaat het om 300 camera's, in 2009 moeten het er 1.500 zijn. Tot slot is er een systeem van opvang en begeleiding door een collega voor mensen die een traumatische ervaring hebben doorgemaakt.

De NMBS biedt ook juridische bijstand aan personeelsleden die het slachtoffer van agressie werden. Zij worden aangemoedigd om klacht neer te leggen. De NMBS stelt zich stelselmatig burgerlijke partij tegen de agressors.

Maatregelen voor B-Security

In maart 2004, nog voor de dood van onze collega van B-Security, formuleerde de NMBS een aantal voorstellen om de bevoegdheden van B-Security uit te breiden en hen interventiemiddelen te geven die ze tot nog toe niet hebben.

De overheid keurde een aantal maatregelen goed. Ze zullen geleidelijk aan hun intrede doen tussen 1 juni 2004 en 1 januari 2005.

Ten eerste zal het effectief van B-Security in twee groepen worden verdeeld. Tweederden van het personeel zal de spoorwegveiligheidsdienst vormen en zal de bevoegdheid krijgen

Fair play-controles in Aarschot, Leuven en luchthaven Zaventem

Op 4 februari voerde de NMBS een preventieve controle van vervoerbewijzen uit aan de perrontoeegangen van Aarschot en Leuven. Op 3 februari gebeurde dezelfde fair play-actie al in Zaventem-Luchthaven.

Met deze acties wil de NMBS benadrukken dat iedereen een geldig vervoerbewijs op zak moet hebben bij het instappen in een trein, ook voor korte trajecten. Er bestaan voordelige vervoerbewijzen voor korte trajecten als Aarschot-Leuven en Brussel - Zaventem-Luchthaven.

Door deze acties wordt de werkdruk van treinbegeleiders verlicht bij het controleren en het uitschrijven van vervoerbewijzen in de trein. Agressie (verbaal of fysiek) tegenover treinbegeleiders start meestal met een discussie over vervoerbewijzen. Bovendien leidt dit soms tot treinvertragingen waar andere reizigers het slachtoffer van zijn. De antifraudebrigade van het treinbegeleidingspersoneel wil met dit soort controles in verschillende stations en op verschillende tijdstippen het zwartrijden en het grijsrijden indijken. Vorig jaar werden al ingangcontroles in Leuven georganiseerd. Daaruit bleek bv. dat heel wat klanten met een G6 Pass, de Pass niet invullen vooraleer ze instappen.

De controles in Aarschot, Leuven en Zaventem-Luchthaven hadden een preventief karakter. Reizigers die niet in orde waren, werden verzocht het nodige te doen. Mensen zonder geldig ticket konden terugkeren naar het loket of het ter plaatse kopen mits de betaling van een maakloon. De acties verliepen rustig, zonder incidenten.