



B-Security waakt over ons en onze klanten

Vandaag (is het ooit anders geweest...?) is er overal onveiligheid en gevaar. Stations en treinen vormen daar jammer genoeg geen uitzondering op. Een reiziger of een spoorwegbediende loopt altijd het risico lastiggevallen te worden. Bewust van het probleem en van de eigenheid van de activiteitensector investeert de NMBS in de nodige middelen om iedereen zo goed mogelijk te beschermen. Met hun nieuw en makkelijk te herkennen uniform doen de agenten van B-Security een beetje denken aan bewaarengelen die een oogje in het zeil houden.

Historisch gezien is de spoorwegpolitie één van de eerste diensten die sinds het bestaan van de NMBS werden opgericht. De dienst onderging de laatste jaren een aantal wijzigingen. De situatie veranderde in de eerste helft van 1999, tijdens de hervorming van de politie: de bevoegdheden van het vroegere politiekorps van de NMBS werden overgedragen aan de spoorwegafdeling van de nieuwe federale politie...

Niettemin voelde men de nood aan een actievere, concretere en grotere aanwezigheid op het terrein. Daarom besliste de directie tot de oprichting van een Interne Bewakingsdienst, die kadert in de wet Tobback over de bewakingsdiensten.

Gevarieerde opdrachten

B-Security zag in maart 1999 het levenslicht. De agenten werden specifiek opgeleid om gevarieerde opdrachten te vervullen, aanvullend op deze van de spoorwegafdeling van de federale politie, die afhangt van de directie van de verbindingswegen van de federale politie. B-Security telt momenteel 18 brigades, verspreid over het ganse net, met 310 veiligheidsagenten (maar liefst 175 agenten kwamen de ran-

gen versterken tussen eind 1999 en begin 2001). De agenten werken altijd in ploegen van twee. Dankzij de duidelijke aanwezigheid in de stations en aan boord van de treinen laat B-Security zich kennen als een ontradende factor. De dienst is eerst en vooral preventief, maar kan uiteraard, wanneer nodig, eender welke interventie doen.

De opdrachten van B-Security

De opdrachten zijn onder te verdelen in drie categorieën:

1. Bescherming van personen:

Vele brigades zorgen voor de bescherming van de reizigers en de treinbegeleiders aan boord van de trein en versterken het veiligheidsgevoel met hun zichtbare aanwezigheid. Ze zijn uiteraard bevoegd om te reageren in geval van problemen. In de terminal Eurostar in Brussel-Zuid zijn gespecialiseerde agenten belast met het onderzoeken van de bagage. Tot slot heeft de NMBS een groot aantal middelen om zijn installaties elektronisch te bewaken. B-Security neemt hiervan de controle op zich.

2. Bescherming van de installaties en het rollend materiaal:

We hebben het over een actieve bewaking om diefstal, schade en

vandalisme te voorkomen.

3. Versterking in geval van een spoorwegramp:

Bij kritieke situaties moeten de agenten van B-Security de taak van de politie en de hulpdiensten vergemakkelijken door hun bruikbare raadgevingen te geven, gebaseerd op hun kennis van het functioneren van de spoorweg. Maar ook door de handen uit de mouwen te steken en indien nodig de afsluiting van het gebied te organiseren.

De centrale meldkamer

Sinds oktober 1999 bestaat er een centrale meldkamer, die de link moet leggen tussen personeelsleden in een probleemsituatie en agenten die klaarstaan om zo snel mogelijk in te grijpen. De centrale meldkamer is 24u/24 bereikbaar. Voor een groot deel van het NMBS-personeel is deze dienst ontzettend belangrijk, gezien zijn doorslaggevende rol in de oplossing van heel wat kritieke situaties.

"In een situatie waarin men op het punt staat aangevallen te worden, staat men moederziel alleen", constateert Hendrik Vanderkrimp, hoofdinspecteur en afdelingshoofd van B-Security. "Sinds de treinbege-

leiders een GSM bij zich hebben, kunnen ze, waar en wanneer ook, de centrale meldkamer contacteren. Het is een enorme psychologische steun te weten dat er een persoon aan de andere kant van de lijn zit, die bereid is om te luisteren en de nodige raad te geven. En die indien nodig alarm kan slaan bij de agenten van B-Security, de federale politie of de hulpdiensten. In 2002 kreeg de meldkamer bijna 11.000 oproepen te verwerken, afkomstig van het NMBS-personeel..."

Partnerschap met de federale politie

Een keer per maand komen de interne bewakingsdienst van de afdeling N.52 en de federale SPC-politie (Spoorwegpolitie/ Police des Chemin de fer) samen.

Een dienst van de afdeling N.52 (de dienst N.522 onder leiding van Luc Delfosse) staat onder meer in voor het verzekeren van dit overleg en voor het organiseren van een quasi permanent contact tussen de betrokken diensten.

Tijdens de vergaderingen kaarten de deelnemers de problemen en voorvallen aan waarmee het NMBS-personeel te maken kreeg en discussiëren ze over de strategieën en de

gemeenschappelijke acties die moeten worden georganiseerd om de problemen zo goed mogelijk op te lossen.

Zo werden gemeenschappelijke acties ondernomen om mogelijke problemen met jongerenbendes te kanaliseren (in de regio's Waver, Ottignies, Doornik, ...). Er waren acties aan boord van treinen waarop veel 'studenten' zitten (vernietiging van materieel, pesterijen en het lastigvallen van andere reizigers), of in treinen waar veel gefraudeerd wordt.

Tot slot wordt er samengewerkt bij bepaalde speciale gelegenheden: inhuldigheden van installaties, koninklijke treinen, carnavaloptochten, sportmanifestaties en culturele evenementen (bv. rock Werchter, het carnaval van Aalst en Binche, de 24-uren wielrennen van Louvain-La-Neuve) en internationale evenementen (bv. bijeenkomsten van de Europese ministerraad). Hierbij was het partnerschap tussen de politie en B-Security en het feit dat ze aanvullende taken hebben, doorslaggevend voor het vlotte verloop van deze evenementen.

Jobprofiel: geen Rambo-types



Ken je iemand die op zoek is naar werk, met een indrukwekkende gestalte en spierstelsel, en met een diepgaande kennis van de verschillende manieren om een tegenstander te vloeren? En denk je dat hij of zij daardoor de belangrijkste kwaliteiten in zich heeft voor een toekomstige veiligheidsagent? Als deze fysieke eigenschappen de enige troeven zijn van de kandidaat, dan heeft het allemaal niet veel te betekenen.

Een grote motivatie

Werken bij B-Security is meer dan het hebben van een job. Het vergt een grote motivatie. "Het gaat over een beroep dat op het terrein heel delicaat is. Bij de uitoefening ervan worden onze agenten regelmatig geconfronteerd met explosieve en moeilijk te beheersen situaties", verklaart Hendrik Vanderkimpen, hoofdinspecteur en afdelingshoofd. "Deze job, met alle moeilijkheden die je elke dag opnieuw moet overwinnen, moet je echt WILLEN doen."

Maar "willen" betekent nog niet "kunnen". Bovenop de wil om dit beroep uit te oefenen, moet je nog een aantal psychologische eigenschappen bezitten. "Om in eender welke situatie geconfronteerd te

worden met verschillende types van onruststokers (een dronkaard die de reizigers lastigvalt, een jongerenbende die boel zoekt, een groep geagiteerde supporters of woedende manifestanten, enz.) moet je een sterke persoonlijkheid hebben en een goede dosis gezond verstand. Er is heel wat zelfbeheersing voor nodig om niet in te gaan op de provocaties of om niet te reageren op een impulsieve manier."

Psychologie

Het psychologische aspect is doorslaggevend. De veiligheidsagenten werken nauw samen met de psychologen verbonden aan de NMBS, in de eerste plaats om zich voor te bereiden op de verschillende situaties die zich op het terrein zullen voordoen: "Bij een staking of een manifestatie leer je de strategieën die hun effect hebben, waarmee je de aanvoerders van de groep leert herkennen en met hen leert onderhandelen zodat de situatie niet uit de hand loopt."

Men werkt ook met de psychologen samen om beleefde situaties te 'debriefen'.

We zeiden het al, spieromvang en gewicht zijn niet echt doorslaggevende troeven in het beroep van

veiligheidsagent. Natuurlijk behoren sommige leden van B-Security tot de categorie van de "krachtpatser". Maar een imponerend uiterlijk kan zelfs een handicap zijn, doordat dit in het hoofd van onruststokers soms een extra aanleiding is tot gewelddadig gedrag.

"Onlangs kwam er een team agenten tussen bij een beginnende vechtpartij, uitgelokt door een bijzonder agressieve groep supporters", vertelt Hendrik Vanderkimpen. "Het team bestond uit een eerder goedgebouwde man en een frêle jonge vrouw... Het imposante karakter van de eerste had als belangrijkste effect de zaken te bemoeilijken. Maar zijn kleine collega wist al snel de argumenten te vinden om het spel te kalmeren."

De moraal van het verhaal is heel eenvoudig: "Binnen de NMBS berust de filosofie van het beroep van veiligheidsagent op het beheersen van het eigen gedrag. Je moet je taalgebruik kunnen aanpassen aan de context en heel snel je gedrag op de juiste manier aanpassen, bijvoorbeeld de manier waarop je kijkt en je lichaamshouding. En je moet kunnen praten..."

Een volledige opleiding

Er zijn een aantal voorwaarden waaraan je moet voldoen om bij B-Security te werken. De meeste voorwaarden zijn onontbeerlijk: de deuren sluiten als één van de criteria ontoereikend is...

En dan spreken we nog niet over de voorwaarden die vanzelfsprekend zijn, zoals een blanco strafregister of het bewijs van goed gedrag en zeden. In het rijtje horen ook de verplichte medische onderzoeken thuis (je gestalte is van minder belang, zolang je maar de fysieke conditie hebt om op de gepaste manier te reageren op de verschillende situaties die de job als veiligheidsagent met zich meebrengt), en de psychotechnische tests. Deze laatste tests hebben de bedoeling personen te verwijderen met een onevenwichtige of te zwakke persoonlijkheid, personen die te vlug of niet vlug genoeg reageren of te gevoelig zijn aan druk van buitenaf.

De zeer volledige opleiding, waaraan zelfs vroegere leden van de politie minstens gedeeltelijk moeten deelnemen, heeft als doel vertrouwd te geraken met de specifieke kenmerken van veiligheid in de spoorwegsector.

Elke fase van deze opleiding wordt afgesloten met mondelinge of schriftelijke tests, die al dan niet toelating geven tot de volgende stap.

De basisopleiding

De basisopleiding bestaat uit twee luiken en maakt de kandidaat vertrouwd met het interne functioneren van de NMBS. Op die manier kan hij of zij zich voorbereiden op de uitoefening van een bewakings- en veiligheidsopdracht in deze specifieke omgeving.

Een eerste cyclus van elf dagen verduidelijkt tot in detail de wereld van de spoorwegen en de structuren van



de NMBS (bedrijfsorganisatie, rollend materieel, seininrichting, producten "reizigers", methodologie van het vervoer...).

De tweede cyclus (acht dagen) behandelt concreet de organisatie en het functioneren van de interne bewakingsdienst. Hier leren de kandidaten de elementaire begrippen uit het strafrecht, de wetten en bijzondere wetten met betrekking tot de spoorwegen en hun exploitatie, de te nemen maatregelen bij een ongeval of een spoorwegramp, en de samenwerking met de andere politiediensten. De kandidaat heeft eveneens de mogelijkheid tot een eerste contact

met de personeelsleden, de mensen met wie hij of zij rechtstreeks zal moeten samenwerken in het kader van de veiligheidsopdrachten.

Specifieke opleiding

Ook deze opleiding van 120 uren, bestaat uit twee delen. Ze wordt gegeven door een gespecialiseerd privé-organisme, erkend door het ministerie van Binnenlandse Zaken (Securis, Securitas, Groupe 4...).

In het eerste gedeelte (66 uur) leert de kandidaat de belangrijkste facetten kennen van een veiligheids-

bewakingsdienst, met o.a. het bestuderen van de bevoegdheden, de verplichtingen en de verantwoordelijkheden van een agent, de studie van de specifieke technische interventies naargelang de situatie die zich voordoet (bomalarm, spoorwegongeval, brand, ...). De kandidaten krijgen eveneens de sleutels om conflicten psychologisch te benaderen en leren verschillende manieren waarop men een dialoog kan aangaan om een "zachte" oplossing te vinden.

Het tweede luik is een verdere uitwerking van deze noodzakelijke vaardigheden en kennis.

Plaatselijke opleiding

Na de theorie komt het cruciale moment van de praktijk. Gedurende een tiental dagen wordt de (toekomstige) veiligheidsagent toegewezen aan een bepaalde zone, onder de supervisie van een brigadeleider. Na afloop van deze periode volgt nog een ultiem evaluatieonderhoud, waarop de verantwoordelijke definitief moet oordelen over de kwalificaties van de nieuweling voor deze functie.

In het vuur van de strijd



Sinds begin oktober 2001 heeft de treinbrigade "B-Security" de specifieke opdracht het personeel en de reizigers op risicovolle lijnen te beschermen. Op die lijnen krijgt men dikwijls af te rekenen met agressieve individuen met niet zo'n goede bedoelingen - van "simpele" zwartrijders, over zakkenrollers tot en met kwajongens die een gemene streek willen uithalen.

Het werk van de gespecialiseerde agenten uit de brigades is geen sinecure. Zoveel is zeker. De cijfers spreken voor zich: vorig jaar begeleidde de agenten 5.606 treinen, waarbij ze geconfronteerd werden met 1.333 pogingen tot zwartrijden, een twintigtal verbale en 63 fysieke agressiegevallen. In het geval van fysieke agressie was één herrieschopper op vijf gewapend (met mes, boksbeugel, pistool...).

De treinbrigade is een zeer dynamische ploeg. Dat blijkt overduidelijk als we spreken met een aantal agenten. Frédéric Payet, Jean-François Cominette en Philip Frederix vertrouwden ons enkele veelzeggende anekdotes toe, en dit met de onbewogen natuurlijkheid van professionals die gewend zijn aan de meest explosieve situaties.

Met zeven op het toilet

"Zoals blijkt uit de cijfers weigeren heel wat mensen te betalen voor hun vervoerbewijs", verduidelijkt gespecialiseerd agent Jean-François Cominette. "Hun tactiek? Meestal sluiten ze zich op het toilet op tijdens de duur van het traject, iets wat nooit lang onopgemerkt blijft... Bij mijn weten staat het record op naam van zeven Roemenen, die zich met zijn allen hadden verschanst in één klein toilet!"

Een zwartrijder die betrapt wordt door een treinbegeleider, geflankeerd door een trio strijdvaardige agenten, verzet zich doorgaans niet. Ofwel aanvaarden ze de minnelijke schikking, ofwel worden ze bij de volgende halte overgedragen aan de politie...

Maar het kan al eens voorkomen dat de brigade het hoofd moet bieden aan een bende van tientallen onrustige jongeren. Een gevaarlijke situatie, die heel snel uit de hand kan lopen. Zo herinneren onze gesprekspartners zich een woordenwisseling met een veertigtal jongeren. In een kleurrijke taal verklaarden ze aan de treinbegeleider dat er geen sprake van was om voor hun biljet ook maar één frank te betalen.

"Onze rol bestaat dan uit het beschermen van de treinbegeleider en het onder controle krijgen van de situatie", vervolgt Frédéric Payet. "Dit doen we zeker niet door het bovenhalen van het grof geschut - we zijn trouwens niet gewapend - en evenmin door het opvoeren van een nummertje à la Bruce Lee. We zijn wel opgeleid in bepaalde aspecten van zelfverdediging, maar die methodes worden pas op het allerlaatste moment gebruikt. We doen er alles aan om de situatie te kalmeren d.m.v. een vastberaden, diplomatisch gesprek. Als woorden niet helpen om de agressiviteit te bedwingen, dan zoeken we naar nog meer overtuigende argumenten om de oproerkraaiers te bedaren."

Meerdere talen

De agenten van de treinbrigade zijn van alle markten thuis en spreken een aardig mondje Turks, Russisch, Roemeens, Italiaans, Spaans... Geen overbodige luxe, als je weet dat de reizigers op het Belgische spoorwagennet afkomstig zijn uit alle windstreken. "Een bendeleider in het Arabisch aanspreken, heeft dikwijls als effect dat zijn zelfverzekerdheid en dat van de ganse groep wordt gebroken en dat ze kalmeren", vervolgt Frédéric Payet. "In het algemeen moet je het juiste evenwicht vinden tussen beleefdheid en vastberadenheid. En je mag nooit vergeten dat humor nog altijd het beste wapen is om een tegenstander uit te schakelen en een conflict te voorkomen."

Frédéric Payet is niet al te groot, maar profiteert van een strijdlustige doelmatigheid. Dat heeft hij te danken aan een vroegere titel wereldkampioen kickboksen en het beheer-

sen van verschillende vechtsporten. Nochtans maakt hij daarvan geen gebruik. "Als de confrontatie escaleert tot een vechtpartij, dan moet je nog altijd de controle over de situatie houden. Iemand verwonden is uitgesloten, ook al getuigt die persoon van een verbeterde vechtlust. De regel is simpel: de klappen ontwijken en de tegenstander op de grond blokkeren tot hij kalmeert."

De agenten van B-Security hebben de opdracht de vechtersjas te immobiliseren. Zij mogen immers niet overgaan tot een arrestatie. "Dat is de taak van de politie", weet Philip Frederix. "Zo werden wij onlangs ter hulp geroepen door een jonge man in een gang van het Brusselse Zuidstation. Met tranen in de ogen en al bevend vertelde hij ons dat hij werd overvallen door iemand die wat verderop slenterde. Die persoon kreeg ons al rap in de gaten en nam onmiddellijk de benen. Maar een twintigtal meter verder viel hij. Intussen had mijn collega de politie opgeroepen. Ik hield de dief op de grond tot op het moment dat de politie ter plaatse was en de zaak overnam..."

Onze agenten hebben alle drie dezelfde boodschap voor de personeelsleden van de NMBS: "Probeer nooit op eigen houtje een conflict op te lossen, ongeacht waarover het gaat. Bij het minste probleem is het beter de mensen van B-Security op te roepen als versterking. We raden hoe dan ook af om risico's te nemen."

Gevechtstechniek

De directie van Netwerk is zich bewust van de gevaren die een job als veiligheidsagent met zich meebrengt. Daarom integreerden zij een cursus zelfverdediging in de permanente opleiding van de brigades. De cursus kreeg de naam TIS (Technical Intervention Security) en wordt zes keer per jaar gegeven door een groep van acht monitoren. Uiteraard zijn zij specialisten in zelfverdediging - ze werden opgeleid aan het SUGE, de veiligheidsdienst van de Franse spoorwegen. Deze cursus heeft een dubbele doelstelling.

"Wij willen de agenten leren hoe ze zich tijdens een interventie moeten gedragen", verduidelijkt Frédéric Payet, agent van de Treinbrigade en eveneens monitor. "Zo moet je bijvoorbeeld een bepaalde veiligheidsafstand bewaren, in functie van de positie van de tegenstander. Elk van de drie agenten van een ploeg moet weten wat hij of zij moet doen: interpelleren en dialogeren of verdedigen."

Frédéric Payet is wereldkampioen kickboksen geweest en beoefent verschillende vechtsporten (jiujitsu, krav maga), maar toch leert hij andere technieken aan dan deze die in principe bij een aanval worden gebruikt: "Het belangrijkste van deze opleiding bestaat uit het leren kennen van de bewegingen waardoor je een individu kan overmeesteren of immobiliseren, zonder hem lichamelijke schade toe te brengen. Dit kan ingewikkeld lijken, maar met een minimum aan training heb je genoeg aan drie vingers om iemand te verhinderen te bewegen, ongeacht zijn omvang en gewicht. Andere belangrijke aspecten bij de TIS-oplei-

ding: het ontwijken van slagen en het verwerven van automatische handelingen om zich te kunnen bevrijden uit eender welke greep - aan de keel, aan de revers van een jasje, aan de armen... Heel eenvoudig uit te voeren én doeltreffend. Zo maak je de tegenstander duidelijk wie hij voor zich heeft. Dit is heel belangrijk, aangezien we meestal geconfronteerd worden met jongeren die zelf vechtsporten beoefenen..."

Volgens Frédéric Payet is de gevechtstechniek nochtans niet het belangrijkste element in dit bijzondere beroep van veiligheidsagent. "Mijns inziens is zelfbeheersing hét belangrijkste criterium. Je moet in staat zijn om op geen enkele provocatie in te gaan, onverschillig te blijven onder beledigingen en in alle omstandigheden een beleefde toon te bewaren."

Met een grote glimlach voegt hij hieraan toe: "Ik verlies alleen mijn geduld als iemand van het rollend personeel, die toch alleen maar zijn job doet, voor alles en nog wat wordt uitgemaakt."

Graffiti, een destructieve kunst

De bestaansreden van B-Security beperkt zich niet tot tussenkomsten die te maken hebben met de verschillende vormen van criminaliteit. Sinds kort is de dienst ook bevoegd

ligheidschef en is bevoegd in het graffiti dossier. "Gezien de enorme kost die hiermee gepaard gaat, neemt de NMBS dit probleem vandaag de dag heel serieus. Je moet weten dat de kostprijs om het rollende materieel en onze installaties schoon te maken, in 2002 opgelopen is tot bijna 2,2 miljoen euro..."

Nog niet zo lang geleden koos de NMBS in deze problematiek voor preventieve acties. In samenwerking met graffiti groepen werden verschillende initiatieven gestart. Dit resulteerde onder meer in de versiering van het station Brussel-Kapellekerk en de graffiti op zes goederenwagens in Brugge. Maar jammer genoeg maakte dit geen einde aan het illegale werk van andere groepen taggers, die overigens vaak betrokken zijn in verschillende criminele activiteiten.

"Nu is het tijd voor een repressief beleid", vervolgt M. Bajot. "Wij hebben inmiddels een uitgebreide samenwerking met de cel "Tag" van Pol-Bru (de politie van Brussel), die beschikt over een gegevensbestand van maar liefst 1.300 geïdentificeerde taggers. Dit gegevensbestand zal worden gebruikt in combinatie met de gegevens die we zelf hebben verzameld. Onze agenten werden opgeleid om tot in de kleinste details foto's van graffiti te nemen. Deze foto's worden vervolgens gebruikt om de typische kenmerken van elke tagger te identificeren. Dankzij de samenwerking met Pol-Bru kunnen



voor de strijd tegen graffiti. Dit fenomeen dook op midden de jaren 80 en kent momenteel een enorme uitbreiding.

Sommigen zien in graffiti een vorm van hedendaagse en typisch stedelijke kunst, een standpunt dat overigens gestaafd wordt door de kwaliteit van bepaalde graffiti. Het talent van sommige "taggers" werd dan ook officieel erkend, waardoor ze zich konden opwerken tot in de rangen van beroemde artiesten.

Maar de meeste taggers werken liever 'in het wild' en zetten eender waar en ongevaagd hun handtekening onder hun kleurrijke kunstwerken. "Het gaat hier over het doelbewust toebrengen van schade aan bezittingen. Dit is zuiver vandalisme", maakt Gauthier Bajot zich kwaad. Gauthier Bajot is adjunct vei-

we binnenkort een klacht indienen tegen een welbepaalde tagger, die door zijn activiteiten maar liefst voor 78.000 euro schade toebrengt aan de NMBS!"

Nog een nieuwe maatregel is de snelle opkuismethode met mobiele brigades: "Het voordeel is dat het materieel minder lang buiten gebruik is. Tegelijk krijgt de tagger minder publiciteit en zichtbaarheid."