

COMMISSION DE L'INTERIEUR,
DE LA SECURITE, DE LA
MIGRATION ET DES MATIERES
ADMINISTRATIVES

du

MERCREDI 19 OCTOBRE 2022

Matin

COMMISSIE VOOR
BINNENLANDSE ZAKEN,
VEILIGHEID, MIGRATIE EN
BESTUURSZAKEN

van

WOENSDAG 19 OKTOBER 2022

Voormiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.06 uur en voorgezeten door de heer Ortwin Depoortere.

La réunion publique de commission est ouverte à 10 h 06 et présidée par M. Ortwin Depoortere.

De teksten van de ingediende vragen worden integraal als bijlage bij dit verslag gepubliceerd.

Les textes des questions déposées sont publiés intégralement en annexe de ce compte rendu.

01 Échange de vues avec la ministre de l'Intérieur, des Réformes institutionnelles et du Renouveau démocratique sur la situation de la Police des chemins de fer et questions jointes de

- Philippe Pivin à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "Le cadre et l'effectif de la SPC" (55031193C)

- Philippe Pivin à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "L'opérationnalité des actions de la SPC" (55031194C)

- Philippe Pivin à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "La SPC et les équipements de sécurisation" (55031195C)

- Eva Platteau à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "La Police des chemins de fer" (55031228C)

- Bert Moyaers à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "La situation auprès de la Police des chemins de fer" (55031248C)

- Yngvild Ingels à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "Le plan d'action été 2022 de la Police des chemins de fer" (55031263C)

- Yngvild Ingels à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "Le suivi du rapport d'enquête du Comité P" (55031264C)

- Yngvild Ingels à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "La réforme du principe de spécialité de la SPC" (55031266C)

- Yngvild Ingels à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "La pénurie de personnel à la Police des chemins de fer" (55031267C)

- Yngvild Ingels à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "La vision à long terme pour la SPC" (55031268C)

- Josy Arens à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "La Police des chemins de fer" (55031273C)

01 Gedachtewisseling met de minister van Binnenlandse Zaken, Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing over de situatie van de Spoorwegpolitie en toegevoegde vragen van

- Philippe Pivin aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De personeelsformatie en de personeelssterkte van de SPC" (55031193C)

- Philippe Pivin aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De operationele inzet van de SPC" (55031194C)

- Philippe Pivin aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De SPC en de beveiligingssystemen" (55031195C)

- Eva Platteau aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De Spoorwegpolitie" (55031228C)

- Bert Moyaers aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en

Democratische Vernieuwing) over "De situatie bij de Spoorwegpolitie" (55031248C)

- Yngvild Ingels aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "Het zomeractieplan 2022 van de Spoorwegpolitie" (55031263C)

- Yngvild Ingels aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De opvolging van het onderzoeksrapport van het Comité P" (55031264C)

- Yngvild Ingels aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De hervorming van het specialiteitsbeginsel van de SPC" (55031266C)

- Yngvild Ingels aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "Personeelstekorten bij de Spoorwegpolitie" (55031267C)

- Yngvild Ingels aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De langetermijnvisie voor de SPC" (55031268C)

- Josy Arens aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De Spoorwegpolitie" (55031273C)

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, collega's, de leden hebben hun mondelinge en schriftelijke vragen op voorhand meegedeeld. Ik vermoed dat de minister de antwoorden op die vragen zal verwerken in haar uiteenzetting.

De indieners van de mondelinge vragen verwijzen naar de schriftelijke versie; ze worden in het verslag opgenomen.

01.01 Minister **Annelies Verlinden**: Mijnheer de voorzitter, collega's, in een tijdperk waarin de strijd tegen de klimaatverandering en de stijging van de energieprijzen, met name de brandstofprijzen, brandend actueel is, is het belang van het openbaar vervoer niet te onderschatten. Ik dank u dat wij vandaag van gedachten kunnen wisselen over de veiligheid van het openbaar vervoer en meer in het bijzonder de directie Spoorwegpolitie van de federale politie.

Ik geef u in mijn uiteenzetting graag een overzicht van de structuur, de organisatie en de werking, alsook de taken en de toekomst van die dienst. Ik wil in mijn uiteenzetting de nadruk leggen op partnerschap, omdat de veiligheid van en in het openbaar vervoer alleen kan worden gewaarborgd door een ketenaanpak tussen de politie, de vervoersbedrijven en hun veiligheidsdiensten.

La Police des chemins de fer - qui fait partie de la Direction de Police Administrative (DGA) de la police fédérale, est un service de police spécialisé exerçant ses missions sur les terrains d'action prioritaires que sont les trains, les voies ferrées, les quais des gares ou points d'arrêt en ce qui concerne les phénomènes supralocaux.

Ces phénomènes ont un impact sur la mobilité des trains ou des métros et, en particulier, sur le transport des voyageurs ou font partie d'une problématique criminelle ou administrative abordée au niveau supralocal ou fédéral.

À Bruxelles, le terrain d'action prioritaire de la SPC s'étend également au réseau des stations de métro et de pré-métro de la STIB (Société de Transport Intercommunaux Bruxellois).

Les missions de la SPC, en tant qu'entité de première ligne, sont multiples, allant des fonctionnalités de base des services de police à l'appui aux autres services de police et aux missions spécialisées.

Une des missions principales de la SPC est de lutter contre les incivilités et de renforcer le sentiment de sécurité des voyageurs, du personnel des sociétés de transport dans les trains et les métros, sur les voies et sur les quais des gares ou des stations. Les membres de la SPC sont régulièrement amenés à intervenir. Ainsi, elles comprennent tant la lutte contre certains phénomènes que le contrôle aux frontières, le terminal Eurostar de la Gare du Midi étant une frontière extérieure de l'Espace Schengen. Il peut également s'agir de phénomènes tels que les vols de câbles ou le *trespassing*, qui est décrit comme la présence de piétons sur les voies.

Outre les interventions considérées comme prioritaires - car elles ont un impact sur le trafic ferroviaire et la fluidité de celui-ci -, la SPC lutte contre divers phénomènes d'insécurité. Ces phénomènes concernent tant les vols à la tire ou avec violence, que les dégradations multiples, les agressions ou coups et blessures sur

ou entre des passagers qu'envers le personnel.

La lutte contre le trafic de drogue, le blanchiment d'argent, le port et l'usage d'armes, ainsi que la migration irrégulière constituent également des phénomènes qui retiennent l'attention de la SPC. Le maintien de la tranquillité et de l'ordre public est aussi une mission régulière qu'elle remplit, que ce soit à l'occasion de l'encadrement de déplacements de voyageurs en nombre vers des matchs de football, de concerts, de manifestations ou au cours de périodes particulières telles que l'été.

De strategie van de Spoorwegpolitie (SPC) wordt bepaald door het Nationaal Veiligheidsplan 2022-2025, dat in het voorjaar van dit jaar werd omgezet in een operationeel plan en sinds afgelopen zomer operationeel is. De strategie, de actie en de oriëntatie van de SPC-patrouilles zijn gebaseerd op een strategisch beeld inzake criminaliteit, dat de SPC-directie in 2021 heeft ontwikkeld, een analyse bij de NMBS en een enquête bij de verschillende afdelingen van de Spoorwegpolitie. Uit die analyse blijkt een aanhoudende stijging met ongeveer 20 % van geregistreerde incidenten in de spoorwegomgeving sinds 2015.

Op basis van die analyse kan de SPC de kritieke momenten en de kritieke lijnen of punten bepalen, de zogenaamde *hotspots*. Dat betekent dat de politie maatregelen en -acties kunnen worden aangepast aan de periode van het jaar of de ontwikkelingen in de spoorwegomgeving. Naast het repressieve karakter heeft het actieplan ook een duidelijk preventief doel en bevat het interne organisatorische doelstellingen, zoals de werking, de planning en de coördinatie van de Spoorwegpolitie.

Tijdens perioden van het huidige Nationaal Veiligheidsplan wordt ook permanent aandacht gegeven aan de volgende drie projecten: ten eerste, zichtbaarheidsacties, ten tweede, internationale en al dan niet gemengde patrouilles op internationale lijnen en treinen en, ten derde, de aanpak van het containervervoer.

Depuis mars 2022, plus de dix actions de visibilité ont été organisées pour répondre aux attentes des autorités et des partenaires. Ceci a permis d'augmenter la visibilité des services de police, et la diminution des infractions commises. Ces actions sont organisées sur la base de l'analyse stratégique des points critiques et de manière flexible dans les Régions, ce qui permet de diminuer l'impact sur la capacité en personnel et de maximiser les effets de ces opérations.

Le 1^{er} juillet, j'ai eu l'occasion de participer à l'une de ces actions, intitulée "Summertime", en présence de mon collègue le ministre Gilkinet. J'ai rencontré le personnel de la Police des chemins de fer (SPC) et celui de Securail et je me suis rendu compte sur le terrain de l'efficacité de ce dispositif en me rendant en train à Leuven, comme les personnes qui allaient au festival de Rock Werchter.

Collega Ingels, u had een vraag over de evaluatie van het voornoemde zomeractieplan. De evaluatie loopt momenteel nog. In de volgende weken zullen we de resultaten daarvan krijgen. Het is alvast duidelijk dat men bijzonder enthousiast was over de inzet van patrouilles, waardoor men met een beperkt aantal mensen de problemen op de hotspotreinlijnen heel efficiënt kon aanpakken.

La SPC dispose d'une direction localisée à Bruxelles et est organisée en cinq régions, à savoir:

- la SPC Bruxelles, localisée à Bruxelles ;
- la SPC de la région Nord, localisée à Anvers ;
- la SPC de la région Ouest, localisée à Gand ;
- la SPC de la région Sud, localisée à Charleroi ;
- la SPC de la région Est, localisée à Liège.

La SPC dispose également de postes dans les gares de Brugge, Namur, Leuven, Libramont, Mons et Hasselt.

À chaque province est attachée une équipe d'intervention chargée de prendre en charge toutes les interventions urgentes sur le terrain d'action prioritaire de la SPC.

Actuellement, des protocoles d'accord sont établis avec les zones de police pour que celles-ci s'occupent de la sécurité dans les gares et aux abords de celles-ci, y compris sur les quais quand il s'agit de phénomènes criminels non spécifiques, comme la nuisance. Cette collaboration se déroule sur l'ensemble du territoire entre la police fédérale et la police locale, conformément aux prescrits de l'article 16^{quater} de la loi sur la fonction de police (LFP).

Une révision de cette implémentation, réglée par une circulaire ministérielle du 15 avril 2002 établie par mon

prédécesseur, le ministre Antoine Duquesne, est actuellement en cours. J'y reviendrai après avoir évoqué l'analyse des moyens humains de la SPC.

Op basis van een organieke tabel van 591 personeelsleden telt de Spoorwegpolitie op 1 september van dit jaar 483 personeelsleden, waarmee 82 % is ingevuld.

Voor de volledigheid zal ik u een overzicht geven van de invulling per regio. Voor de directie Spoorwegpolitie omvat de organieke tabel 71 personeelsleden. Momenteel zijn er 61 effectieven. Dat betekent dat 86 % is ingevuld. Voor Brussel omvat de organieke tabel 253 personeelsleden en zijn er momenteel 243 effectieven, dus 96 %. Op de organieke tabel voor de regio Noord in Antwerpen zijn er 79 personeelsleden ingeschreven. Momenteel zijn er 42 effectieven, waarmee slechts 53 % is ingevuld. Voor de regio West is er op de organieke tabel in 58 personeelsleden voorzien. Er zijn er momenteel 38. Dat betekent een invulling van 66 %. Voor de regio Zuid voorziet de organieke tabel in 72 personeelsleden. Momenteel zijn er 52 effectieven, wat betekent dat 72 % is ingevuld. Voor de regio Oost zijn er in de organieke tabel 58 personeelsleden, waarvan 48 effectieven. Dat is een invulling van 83 %.

Collega's Vandenput en Pivin, u had vragen over de entiteiten met het grootste personeelstekort. Dan gaat het over de posten regio Noord in Antwerpen, de regio West in Gent en de post regio Zuid in Charleroi.

Er zijn vandaag geen plannen om de organieke tabel van de Spoorwegpolitie zelf uit te breiden, maar wel om de opdrachten van de Spoorwegpolitie te heroriënteren naar meer specialisatie en een verdere samenwerking met de lokale politie. Dat neemt niet weg dat de tabel ingevuld moet worden. Daar wordt aan gewerkt.

Mevrouw Platteau, u vroeg hoe de tekorten worden opgevangen. De Spoorwegpolitie werd aangemerkt als een van de drie prioritaire directies voor de toekomstige aanwervingen bij de federale politie. Onze bijkomende rekruteringen voor de federale politie zijn prioritair bestemd voor de Spoorwegpolitie.

Dat wordt niet op een nacht gerealiseerd. Ondanks de prioriteit die we daaraan geven, en onze bijkomende aanwervingen bestemd voor de Spoorwegpolitie, lijkt die directie minder aantrekkelijk voor rekruten. In 2022 hebben naar verhouding ook maar weinig kandidaten gesolliciteerd voor de meer dan 20 openstaande vacatures, of ze waren niet geslaagd voor de selectieproeven. Om de aantrekkingskracht te bestendigen en liefst te vergroten, is de Spoorwegpolitie aanwezig op jobdagen en geven ook de leden van de Spoorwegpolitie presentaties tijdens de opleidingen aan de politiescholen.

Wat de opleiding betreft, medewerkers van de spoorwegpolitiek moeten verplicht een functionele opleiding volgen. De opleiding inzake intimidatie en seksueel geweld is geïntegreerd in de basisopleiding voor inspecteurs en dus ook voor wie doorstroomt naar de Spoorwegpolitie.

We moeten de aantrekkelijkheid van de Spoorwegpolitie verhogen. Ik heb daarover ook al gesprekken gevoerd met de top van de federale politie. Wij moeten inderdaad het deficit wegwerken, zodat de veiligheid op de spoorwegen gewaarborgd is. Dat is essentieel voor de toekomstige uitdagingen door de invoering van het Entry Exit System (EES), het Europese systeem waarop de Belgische spoorwegen moeten aansluiten. Volgens de huidige planning moet het EES tegen mei 2023 worden geoperationaliseerd in elke lidstaat. Die deadline werd al enkele keren uitgesteld, niet door de Belgische stand van zaken, maar wel door de verplichting dat alle Europese landen samen klaar moeten zijn om het Europese systeem op een effectieve manier in werking te laten treden. Vandaag is de operationaliseringsdatum mei 2023. Derlanders zullen dan elektronisch worden geregistreerd, wat de manuele in- en uitreisstempels zal vervangen.

Het systeem, dat gebruikmaakt van biometrische data, moet de controle van reizigers vergemakkelijken en op die manier ook illegale immigratie en fraude van allerlei aard kunnen tegengaan. De eerste stap in de digitalisering is al genomen met de operationalisering van de applicatie *border task*, waarbij het de bedoeling is inkomende passagiers beter te screenen aan de hand van documenten en biometrische gegevens. Alle grenscontroleurs van de Spoorwegpolitie die actief zijn in het treinstation van Brussel-Zuid, hebben voor die *border task* ondertussen al een opleiding genoten.

De controletijd van de passagiers is daardoor gemiddeld enigszins gestegen, namelijk van acht tot twaalf seconden naar vijftig seconden per passagier. Wij gaan ervan uit dat die toename tijdelijk is, omdat verbeteringen aan de software van *border task* zijn ingepland. Intussen werden de check-intijden voor de Eurostar vervroegd en werden de controledispositieven versterkt door de Spoorwegpolitie. Er worden zo

vaak mogelijk vier controlelijnen voor de grenscontrole gebruikt, zodat de controletijd voor de passagiers zo beperkt mogelijk wordt gehouden.

Dankzij de aanpassingen en een frequent overleg met Eurostar konden de gevolgen van vertragingen worden beperkt. In de toekomst en met het oog op de invoering van het EES moeten in Brussel-Zuid bijkomende controlelijnen en e-gates voor identiteitscontrole worden geplaatst. Daarover is momenteel intens overleg gaande tussen de Spoorwegpolitie en de NMBS. De exploitant is namelijk wettelijk verplicht voldoende en geschikte ruimte ter beschikking te stellen voor de grenscontrole taken van de federale politie. Voor nadere vragen of opmerkingen daaromtrent kan ik u doorverwijzen naar collega-minister Gilkinet.

Monsieur Pivin, aucun e-Gate (portique électronique) n'est actuellement installé, car la mise en œuvre du projet, au niveau européen, a été postposée à mai 2023.

Les services de la Police des chemins de fer sont hébergés dans les bâtiments de la SNCB. Plusieurs dossiers sont en cours de discussion avec la SNCB concernant des aménagements à apporter à des infrastructures vieillissantes, ou pour l'élargissement des postes frontières. Ces dossiers concernent les installations à Liège, Anvers, Bruxelles-Midi, Gand et Charleroi.

Les portiques à rayons X ont été installés dans les trois gares internationales (Bruxelles-Midi, Anvers et Liège) suite aux attentats terroristes de 2016 et au niveau 3 de la menace OCAM. Depuis janvier 2018, le niveau est redescendu au niveau 2; dès lors, les portiques n'ont plus été utilisés.

Afin d'améliorer la qualité du service rendu par la SPC, j'ai envisagé la révision de la circulaire ministérielle du 15 avril 2002, établie par mon prédécesseur Duquesne.

Collega Platteau, met de herziening van de omzendbrief wordt beoogd een duidelijk kader vast te stellen voor de taakverdeling tussen de lokale en de federale politie op het gebied van veiligheid in de stations, in de treinen en op de sporen, met als uitgangspunt de eigenheid en de verantwoordelijkheid van de betrokken overheid, de lokale en de federale politie. Dankzij dat kader kunnen de administratieve en gerechtelijke autoriteiten ook de verantwoordelijkheden van eenieder beter bepalen en kunnen ze hopelijk ook efficiënter samenwerken.

Bij de verdeling van de taken tussen de lokale en de federale politie werd rekening gehouden met de verschillende verantwoordelijkheden van elk van de betrokken overheden. Aangezien de burgemeesters verantwoordelijk zijn voor de openbare orde en de rust in en rond de stations, zou de veiligheid op die openbare plaatsen prioritair aan de lokale politie worden toevertrouwd. Aangezien treinen en sporen onder de verantwoordelijkheid van de federale politie vallen, is het, gezien de impact en de mogelijke gevolgen voor het nationale of internationale vervoer, logischer om de verantwoordelijkheid voor de sporen aan de federale politie toe te vertrouwen.

Cette nouvelle circulaire réglerait donc la coopération entre les services de police, mais n'exclurait pas la possibilité d'établir des protocoles d'accord particuliers entre la police fédérale et les zones de police.

La révision de cette circulaire nous permettra aussi de décrire les modalités d'intervention de la SPC selon quatre domaines:

- fournir une aide urgente sur le terrain grâce aux équipes d'intervention d'action prioritaire et le contrôle aux frontières grâce à une permanence 24 heures sur 24, 7 jours sur 7;
- récolter l'information via les agents de secteur principalement dans le cadre des missions de police administrative comme les manifestations et les événements afin de déterminer la stratégie la plus adaptée aux spécificités du terrain;
- mener des actions régionales visant des phénomènes spécifiques ayant un impact sur le domaine ferroviaire tels que les vols de métaux, les agressions à l'encontre du personnel des sociétés de transport, etc.;
- mener des actions nationales et internationales sur les phénomènes criminels, la sécurité à bord des trains, le *trespassing* ou des phénomènes émergents comme le *train surfing*, soit le fait de s'agripper ou de grimper à l'extérieur des trains. L'organisation de patrouilles mixtes avec les États limitrophes fait partie de ce domaine.

Le principe d'appui mutuel entre les services de sécurité reste un fil rouge dans ce plan, notamment en cas de situation urgente.

De omzendbrief voorziet ook in een optimale spreiding van de posten van de Spoorwegpolitie, met als doel een efficiëntere dienstverlening aan de bevolking en aan de passagiers. Voor de locatie van de posten van de Spoorwegpolitie is rekening gehouden met volgende criteria: de interventietijd, de geografische spreiding, de toegankelijkheid, de representativiteit in de verschillende provincies en de configuratie van het spoorwegnet. Er wordt voorgesteld om vijf hoofddiensten in de vijf huidige regio's, namelijk Brussel, Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik in te planten. Twee satellietdiensten, die als subeenheden van de regionale diensten kunnen functioneren, zouden in Namen en Brugge worden gevestigd. Die verdeling garandeert efficiënte interventietijden en een optimale dekking van het grondgebied.

De SPC-posten in Leuven, Libramont, Bergen en Hasselt zullen dus op termijn verdwijnen. Hun personeel zal in aanmerking komen voor overgangsmaatregelen of een overplaatsing naar de post van keuze. De eerste gesprekken daaromtrent zijn trouwens reeds begonnen.

Dankzij die oefening zal de Spoorwegpolitie over meer personeel per post en op het hele grondgebied kunnen beschikken, maar ook beter kunnen anticiperen op de behoeften. Met de geografische spreiding waarin het plan voorziet, zal de Spoorwegpolitie, met inachtneming van de verkeersregels, elk station in het hele land kunnen bereiken in een maximale interventietijd van 45 minuten.

Dankzij de optimalisering zal de Spoorwegpolitie zich ook kunnen concentreren op de bovenlokale opdrachten en op specifieke fenomenen gerelateerd aan de spoorwegen, zoals koperdiefstal, kabeldiefstal, spoorlopen en zelfdoding.

Momenteel worden de adviezen van de federale politie en de lokale politie verzameld. De lokale politie is dus actief betrokken bij de werkzaamheden, evenals het kabinet van de minister van Mobiliteit, met betrekking tot de samenwerking met Securail.

De lokale politie heeft in dat verband nog bezorgdheden omtrent het gebruik in de stations van de door de NMBS aan de Spoorwegpolitie ter beschikking gestelde voorzieningen en de toegang tot de camerabeelden van de NMBS in en rond de stations, een heikel punt. Dat is een van de redenen waarom de omzendbrief nog niet gefinaliseerd werd.

Ik zoek nu samen met de minister van Mobiliteit naar een technische en vooral economisch en budgettair aanvaardbare oplossing om de camerabeelden in de stations voor de politiezones toegankelijk te maken. Ik zal u niet verhullen dat dat een moeilijk gesprek is, maar het is noodzakelijk om de lokale politiezones te ondersteunen in de taken die wij ervan verwachten. Dat is – ik herhaal het – het laatste knelpunt dat moet worden opgelost, voordat de nieuwe rondzendbrief kan worden verspreid.

Verschillende collega's, onder meer van Groen en van Open Vld, hadden vragen over de samenwerking van de Spoorwegpolitie met andere partners en de lokale besturen. Op basis van de informatie die wij hebben ingewonnen, bevestig ik dat de samenwerking met de NMBS, Infrabel en de MIVB zowel op strategisch als op operationeel vlak goed loopt. De Spoorwegpolitie werkt bijvoorbeeld samen met de NMBS door gegevens uit te wisselen over de zogenaamde hotspots, bijvoorbeeld drukke treinlijnen in de zomer waarvan veel reizigers gebruikmaken om naar festivals te sporen. De Spoorwegpolitie kan dan heel snel haar operationeel plan aanpassen.

Collega Pivin, afhankelijk van de strategische analyse kunnen voor welbepaalde fenomenen het hele jaar door hotspots worden aangemerkt. Vervolgens zal hiervoor een bijzondere aanpak gelden en capaciteit worden vrijgemaakt. Wij hebben dat afgelopen zomer onder meer uitgetest voor het vervoer naar Rock Werchter. Dat gebeurt ook wanneer er in de loop van het jaar andere manifestaties of evenementen plaatsvinden. Dan kan eveneens gewerkt worden met de procedure van de hotspots.

Voorts wordt voor elk grootschalig evenement, bijvoorbeeld voor festivals, en voor elke actie een coördinatievergadering georganiseerd met alle betrokken partners; de lokale politie, Securail en de NMBS om duidelijke operationele en strategische afspraken te maken inzake taakverdeling, capaciteitsinzet en eventuele interventies. Kortom, er wordt constant informatie uitgewisseld tussen de Spoorwegpolitie, de lokale politiezones, Securail en de NMBS, zowel op operationeel en strategisch niveau.

Mevrouw Ingels, u vroeg in verband met het toezichtsonderzoek van het Comité P hoe de veiligheidsdiensten van de openbarevervoersmaatschappijen zoals de NMBS en de MIVB de hun

toegekende bevoegdheden uitoefenen. Uiteraard moeten de Spoorwegpolitie en de veiligheidsdiensten van de vervoersmaatschappijen goed samenwerken. De N-VA dringt er in haar voorstel van resolutie op aan dat de veiligheidsagenten van Securail bodycams mogen dragen. Welnu, wij werken momenteel aan een wettelijk kader voor het dragen van bodycams door de politiediensten. De uitbreiding van die mogelijkheid naar private bewakingsdiensten is op het moment voorbarig. De samenwerking tussen de Spoorwegpolitie en Infrabel focust voornamelijk op spoorlopers, alsook op opleiding en bewustmaking van de risico's voor de spoorweginfrastructuur. Voor alle Brusselse metrostations bestaan soortgelijke coördinatiemechanismen met de MIVB.

Collègue Pivin, s'agissant de votre question relative aux actions déployées à la gare du Nord à Bruxelles, la présence policière et le nombre de patrouilles ont été renforcées tant par la SPC que par la zone de police Bruxelles-Nord et Securail.

Quant à la coordination de ces services lors d'évènements de grande ampleur, elle est réglée dans le cadre de la gestion de l'évènement lui-même, selon les principes de la gestion négociée de l'espace public. Des réunions de coordination sont organisées entre le responsable policier du service d'ordre et les sociétés de transport concernées, qui prennent également part à la coordination de l'évènement en temps réel.

Geachte commissieleden, u had ook nog vragen naar cijfers. Mag ik erop aandringen dat u een schriftelijke vraag indient, zodat ik u een gedetailleerd antwoord kan verstrekken.

Le nombre de faits de violence envers le personnel des sociétés de transport ou envers la police dans le contexte ferroviaire reste constant ces dernières années. Mais chaque fait est un fait de trop! Chaque année, environ 120 faits de coups sont dénombrés envers du personnel des transports publics et une dizaine envers des policiers dans l'environnement ferroviaire.

Vous savez que j'ai eu à cœur de renforcer le dispositif lors de coups portés à des policiers. Par exemple, le SPF Intérieur se constitue partie civile pour chaque dossier qui concerne un policier de la police fédérale, et donc de la SPC également.

Pour lutter contre cette violence, la collaboration entre les différents services de sécurité, dont Securail pour la SNCB, est primordiale. La campagne "Respect mutuel", que j'ai lancée pour les services de police, permet de créer un dialogue positif entre les citoyens et les représentants des métiers de la sécurité.

Je suis également ouverte à toute suggestion provenant de la SNCB pour améliorer le fonctionnement de Securail ou la communication autour du fonctionnement de ce service de sécurité privée.

Om te besluiten, veilig reizen met het openbaar vervoer, en meer specifiek met de trein, is een prioriteit. De Spoorwegpolitie is daarbij een schakel in een groter geheel, samen met onder meer de vervoersmaatschappijen en de privébewakingsdiensten. Er wachten ons belangrijke toekomstige uitdagingen zoals de invoering van het EES. Blijven investeren in partnerschappen is daarom essentieel.

Veiligheid is een zaak die iedereen aanbelangt. Ik ben ervan overtuigd dat we samen die veiligheid kunnen verbeteren. Ik zal me daarvoor blijven inzetten. Alle veiligheidsdiensten vinden in mij alvast een partner om de partnerschappen te versterken en erop te blijven inzetten.

Tot daar mijn uiteenzetting. Uiteraard blijf ik bereid om vragen te beantwoorden.

01.02 Yngvild Ingels (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uiteenzetting, waarbij ik een aantal bijkomende vragen heb. Ik zal beginnen met de personeelsbezetting. U hebt zelf aangegeven dat de toestand in een aantal zones precair is. Wanneer ik echter te rade ga bij de mensen op het terrein, dan vertellen zij mij dat het om theoretische cijfers gaat. De cijfers die wij hebben gekregen, houden immers nog geen rekening met mensen die bijvoorbeeld langdurig ziek zijn. Het zou dus goed zijn – ik zal ook een schriftelijke vraag ter zake indienen – dat wij, los van het theoretische cijfer, ook nog eens het operationele cijfer krijgen, dus de mensen die echt dagelijks aan het werk zijn. Ik zal daarvoor een schriftelijke vraag stellen.

U hebt verklaard dat de Spoorwegpolitie qua rekrutering een van de drie prioritaire diensten binnen de politie is. Kunt u de andere twee diensten ook even benoemen? Ik heb daarover nog een bijkomende vraag. Wat betekent dat concreet? Betekent het dat er minder mobiliteit is voor zij die ergens anders naartoe willen?

Wat moet ik mij voorstellen bij prioritaire diensten qua aanwerving?

Wat zullen we doen om de aantrekkelijkheid van de job te verhogen? Het is nu immers geen aantrekkelijke job meer. De dienstverlening die zij nog deden in de stations zelf en op het spoor is weggefallen en is nu voor de lokale politie. Zij moeten een ondankbare job op de treinen uitoefenen, waar zij mensen die zich balorig gedragen of grote groepen mensen in bedwang moeten houden. Als ik de feiten van spoorgerelateerde slagen en verwondingen tegen politieambtenaren bekijk, met name slagen en verwondingen, smaad en weerspanning, stel ik vast dat die cijfers niet min zijn.

U hebt verwezen naar het rapport van het Comité P in antwoord op mijn vraag. U hebt er één voorbeeld uitgehaald, over de resolutie. Er staat echter nog veel meer in. Een van de zaken die het Comité P als aanbeveling formuleert, is bijvoorbeeld een betere samenwerking in de vorm van een betere gegevensuitwisseling en betere communicatie tussen Securail en de Spoorwegpolitie. Daar kan niemand tegen zijn. Het rapport van het Comité P dateert van 2022. Wat zullen wij doen met alle andere aanbevelingen, los van onze eigen resolutie? Ik kan mij voorstellen dat u niet zult werken aan het verwezenlijken van een N-VA-resolutie maar misschien wel aan de aanbevelingen van het Comité P.

Wat de toekomst betreft, begrijp ik dat er efficiëntie moet worden gezocht. Het gaat echter ook over dienstverlening.

Er bestaan ook heel wat geruchten in het circuit dat de samenwerking tussen lokale en federale politie zal veranderen. U hebt het voorbeeld gegeven dat u vindt dat alles wat met spoorwegen en treinen te maken heeft federaal moet blijven. U hebt dat letterlijk gezegd. Dat is niet wat de ronde doet en wat ook te vinden is in een nota van het kabinet van de premier, waarin wordt geopperd om de Spoorwegpolitie volledig af te stoten naar de lokale politie. Kunt u daar wat meer uitleg over geven?

01.03 **Eva Platteau** (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, we hebben veel informatie gekregen. Mijn vragen betroffen de samenwerking tussen Securail en de lokale politie, de aanpak van seksueel geweld op treinen en geweld tegen spoorwegpersoneel. Al die zaken zijn belangrijk voor onze fractie. Verder waren er nog vragen over de nieuwe rondzendbrief en de taakverdeling tussen Spoorwegpolitie en lokale politie. Voor die rondzendbrief is er nog geen concreet tijdstip, heb ik begrepen.

Bovendien had ik nog vragen over hoe de Spoorwegpolitie geografisch en organisatorisch is ingedeeld en waar er in satellietdiensten zal worden voorzien. Als ik het goed heb begrepen, zullen er vijf hoofddiensten blijven, namelijk Brussel, Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik. De satellieten zullen Namen en Brugge zijn. Leuven zal dus geen satellietdienst krijgen. U heeft verwezen naar de criteria die daarbij worden gebruikt, dus naar de interventietijd en de dekking van het grondgebied.

Ik betreur dat er voor Leuven niet in een satellietdienst wordt voorzien, want dat is toch een van de grotere stations in ons land. Uit cijfers van de NMBS blijkt dat er bijna 35.000 reizigers per dag op de trein stappen in Leuven. Enkel de Brusselse stations, Gent-Sint-Pieters en Antwerpen-Centraal doen beter. Leuven heeft veel meer reizigers dan Namen en Brugge en wij betreuren dat er voor Leuven niet in een satelliet zal worden voorzien. Wij hopen dat dit wordt herbekeken, ook al omdat u verwijst naar het streven van een interventiedienst op vijf minuten. In uw antwoord hebt u ook vermeld dat Leuven nu behoort tot regio Noord, waar de bezettingsgraad momenteel het laagst is van allemaal.

Slechts 53 % van het personeelskader is daar ingevuld. Deze regio kampt met de grootste personeelstekorten, waardoor wat we in theorie uittekenen in de praktijk helemaal niet kan worden waargemaakt. Een gevolg is dat er in Leuven heel veel bij de lokale zone terecht komt. Ik hoef u niet te vertellen dat men daar niet zo gelukkig mee is, ook omdat de bevoegdheden verschillen. Zo kan er soms niet worden opgetreden tegen wat zich bijvoorbeeld in de treinen afspeelt.

Ik hoop dat de omzendbrief snel nog kan worden herbekeken en dat er rekening wordt gehouden met de noden van de grotere stations. Dat is het enige wat ik daarover nog kan zeggen.

01.04 **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le président, mon collaborateur m'indique que la N-VA regrettait mon absence. Je suis content d'apprendre que je vous ai manqué!

Madame la ministre, ce débat été mis à l'ordre du jour à la demande de mon groupe. La situation de la police de chemins de fer nous préoccupe depuis de nombreux mois. J'ai été interpellé par les agents et les

organisations syndicales, qui m'ont rapporté certains problèmes.

Madame la ministre, vous les avez évoqués et je tiens à vous remercier pour la qualité de vos réponses. Vous avez parlé de beaucoup de choses et je n'ai pas directement tout digéré.

Je m'inquiète de la situation également au regard de ce qui s'est fait avant votre prise de fonction. Je ne voudrai pas que vous soyez dans la continuité de l'action politique de votre prédécesseur car, s'agissant de la Police des chemins de fer, on constate qu'il a un peu suivi la même stratégie que pour la Protection civile. Je comprends la stratégie de ce parti qui veut réduire au maximum tout ce qui concerne le fédéral: sans faire de réforme de l'État, on peut affaiblir le fédéral en supprimant une série de services et on vide ainsi le fédéral de sa substance.

D'ailleurs, cela ne concerne pas uniquement la Police des chemins de fer, on l'a également constaté avec la Protection civile.

En ce qui concerne la Protection civile, votre prédécesseur a quand même réussi à faire passer le nombre de casernes dans le pays de six à deux. Belle performance! Il avait lancé la réforme de la Police des chemins de fer.

01.05 Annelies Verlinden, ministre: Tout le monde était là.

01.06 Éric Thiébaud (PS): Non, pas mon parti! Le PS était dans l'opposition. On est souvent là depuis 20 ans mais là on n'y était pas. Si on avait été là, je ne pense pas qu'on aurait fait cela, honnêtement. Maintenant, on est là et fatalement, on fait aussi entendre notre voix à travers nos représentants au gouvernement et dans cette commission, en l'occurrence moi.

On constate ici que le ministre a voulu supprimer des postes, et moi, je ne voudrais pas que vous soyez dans la continuité de cette politique parce que vous n'êtes pas obligée d'être dans la continuité de la politique de votre prédécesseur.

Cela pose des problèmes sur le terrain. Cela pose des problèmes aux agents mais aussi pour la sécurité des voyageurs. Vous avez rappelé quelques chiffres mais globalement, dans notre pays, il y a chaque année 5 000 agressions d'agents des services publics dans le domaine des transports publics - pas seulement les Chemins de fer, je parle aussi du métro, des bus, des trams. On est à 5 000 agressions par année sur des membres du personnel, ce qui fait en moyenne 13 par jour. C'est encore énorme! On ne peut absolument pas se permettre de réduire nos effectifs au niveau de la Police des chemins de fer.

Vous avez également rappelé le remplissage des cadres. Paradoxalement, je vais défendre le Nord du pays parce que je crois que c'est en Flandre que le cadre est le moins bien rempli. Il y a certainement un problème de personnel au Nord. Comme ma collègue, je reviendrai aussi sur le nombre de postes parce que je pense que dans toutes les grandes gares du pays - une dizaine environ -, il faut avoir une présence de la Police des chemins de fer. Si je prends l'exemple de ma province de Hainaut, il y avait un poste à Charleroi et un autre à Mons et là, progressivement, on est en train de tout ramener à Charleroi.

Mais Charleroi n'est pas au centre de la province de Hainaut! Comme Crisnée n'est pas au centre de la Wallonie pour la Protection civile! Cela posera des problèmes au niveau des gares de Mons et de Tournai. En effet, le temps que les policiers venant de Charleroi arrivent pour un méfait en gare de Tournai, il est bien évident qu'on va devoir appeler la zone de police de Tournai pour qu'elle intervienne. Cela engendre des problèmes tant pour le personnel, pour les voyageurs que pour nos policiers car les policiers de la Police des chemins de fer ont un brevet spécifique. Ils ont une compétence spécifique aux Chemins de fer. Ils savent comment fonctionne la gare et ils connaissent les dangers autour des voies, des trains, etc. C'est quand même un métier spécifique. Envoyer la police zonale sans une formation adéquate à la place de la Police des chemins de fer sur les quais et les rails, c'est aussi la mettre en danger. Je plaide donc vraiment pour qu'on n'envoie pas cette responsabilité vers les zones sans leur envoyer, comme souvent, les moyens financiers engendrés par ce transfert de compétences. Je vous invite donc à revoir cette répartition du nombre de postes à travers le pays et dans nos gares ainsi que le cadre.

Tous ces problèmes que je viens d'évoquer le plus rapidement possible ont finalement amené mon groupe à déposer une proposition de résolution visant à demander au gouvernement de mener une évaluation précise des moyens humains, budgétaires et au niveau de l'infrastructure qui sont actuellement manquants au

niveau de la Police des chemins de fer et d'en présenter les résultats à notre assemblée. Sur la base de cette évaluation, il faut définir un véritable nouveau plan qui serait dédié au réinvestissement dans la Police des chemins de fer et continuer à garantir une collaboration spécifique entre les niveaux de police, comme vous l'avez évoqué, pas seulement entre les zones de police qui couvrent une grosse gare mais aussi avec les autres car les petites gares présentent aussi des problèmes spécifiques. La Police des chemins de fer n'y est pas du tout présente mais les policiers locaux sont quand même amenés à intervenir.

Plus spécifiquement, à la suite du Brexit une augmentation de la charge de travail pour la Police des chemins de fer est à noter à la gare de Bruxelles-Midi. Qu'avez-vous prévu pour régler ce problème? La dernière fois que j'ai pris l'Eurostar, il y a quelques semaines, le départ du train a été décalé de 30 minutes en raison du contrôle des passeports avant l'entrée sur le quai. Ce problème de personnel devient récurrent et il faudrait y trouver une solution.

Monsieur le président, ma proposition de résolution reste d'actualité. Nous avons déjà reçu des éclaircissements de la part de la ministre, mais j'aimerais qu'on puisse aller plus loin dans l'analyse de cette problématique concernant la Police des chemins de fer.

01.07 Frank Troosters (VB): Mevrouw de minister, bedankt voor uw uitgebreide antwoord, waarin heel wat informatie zat. Gedeeltelijk blijf ik toch nog op mijn honger.

Het hoofdprobleem, de invulling van de voorziene personeelskaders bij de Spoorwegpolitie, is al aangekaart. Wij hebben een aantal cijfers gekregen. Ik heb echter niet echt een engagement of oplossing gehoord om die kaders effectief ingevuld te krijgen. Dan komt men natuurlijk uit bij de middelen, financiële middelen. U hebt gesproken over de aantrekkelijkheid van de job, maar de financiële middelen zijn er momenteel niet echt, ook niet voor de Spoorwegpolitie. Ik hoorde u zeggen dat de prioriteit daarnaar uitgaat, maar dat verhaal horen we al heel lang, ook al van verschillende van uw voorgangers. Dat probleem blijft dus openstaan. Hetzelfde probleem doet zich voor bij de Scheepvaartpolitie en de Luchthavenpolitie, zowat elke sectie van de politie. Nog maar een week geleden moest u op gemaakte loonafspraken terugkomen om financiële redenen. Eerlijk gezegd zie ik geen perspectief. Kunt u toelichten wanneer of met welke specifieke acties het personeelskader eindelijk ingevuld zal worden?

Ook over het personeelskader zelf heb ik vragen. Veronderstel dat het kader voor honderd procent ingevuld raakt, dan luidt de vraag of dat voldoende is. Mogelijk moet worden vastgesteld dat het uitgetekende personeelskader niet volstaat. Wat er zal gebeuren, vind ik een beetje vreemd, want met uw rondzendbrief zorgt u voor een duidelijke aflijning, het is heel duidelijk wat u wil doen, maar het aantal fenomenen binnen de spoorsector, zoals geweld en intimidatie, zowel fysiek als verbaal, neemt toe. Daarom had ik een verhoging van de capaciteit verwacht. Ik merk echter dat enkele posten gesloten worden. Er komen nog twee satellietposten. Ik noem dat geografisch downsizen. Het lijkt op een oorlogsgeneraal die in verschillende steden verliest en beslist om zijn troepen terug te trekken om zodoende alsnog te proberen van daaruit de oorlog te winnen.

Ik begrijp niet goed dat de posten in Leuven en Hasselt verdwijnen, terwijl net daar de interventietijden behoorlijk lang zijn, volgens wat ik verneem op het terrein. De vakorganisaties hebben daarvoor al gewaarschuwd. Zij stellen dat die posten behouden moeten blijven en eigenlijk versterkt moeten worden. Uw plan staat dus haaks op de bezorgdheden die ik hoor op het terrein.

Dan kan een maximale interventietijd van 45 minuten gehaald worden, wat natuurlijk veel te lang is. Dat is de klacht en het probleem van iedereen. Als de mensen van Securail een oproep doen, moeten zij veel te lang wachten. Zij zijn dan ook nog eens heel beperkt in hun bevoegdheden en middelen. Zij botsen daar op een gebrek aan efficiëntie en mankracht bij de Spoorwegpolitie. Dat zal met het plan dat nu voorligt niet beter worden.

Bent u bereid te kijken naar de wettelijke mogelijkheden wat betreft het Securailpersoneel? Dat zijn natuurlijk geen politiemensen, maar kan er niets gedaan worden aan hun bevoegdheden en middelen? Dat kan de veiligheid binnen het spoor gebeuren al een stukje verhogen en het probleem deels oplossen.

De lokale politie zal verantwoordelijk worden voor de stations. Krijgen zij dan ook extra middelen? Op sommige plaatsen loopt dit vrij vlot, maar er zijn ook plaatsen waar het minder vlot loopt. De werking van de lokale politie staat daar al sterk onder druk. Daar is de politie er niet happig op om ook nog eens een ploeg naar het station te moeten sturen. Als de rondzendbrief er zal zijn, krijgen ze die verantwoordelijkheid bij.

Daar moeten natuurlijk middelen tegenover staan, om dat op een gepaste manier te kunnen invullen. Zijn die middelen voorzien? Zullen die er zijn?

Bij de tekorten noemde u ook Charleroi. Ik vraag de cijfers vrij gedetailleerd op, ook over het aantal effectief actieve personeelsleden op het terrein bij de personeelsinvullingen. De laatste cijfers die ik heb opgevraagd, kwamen voor Charleroi uit op 128 % invulling van het personeelskader. Charleroi is dus eigenlijk overbevolkt. Hetzelfde geldt voor Luik met 117 %. Het valt dan toch op dat Charleroi en Luik alle twee een overcapaciteit hebben, terwijl Vlaams-Brabant ongeveer 7 % en Limburg 38 % heeft. Net daar zullen dan posten gesloten worden. Dat is heel vreemd. Kan u daar iets meer duidelijkheid over geven?

Voor de rest heb ik een aantal cijfermatige vragen. De grote bezorgdheid is dat wat ik nu hoor absoluut geen stap in de goede stap zal zijn. Het begint bij veel meer middelen beschikbaar stellen voor de Spoorwepolitie. Die vraag stelt zich natuurlijk in alle entiteiten. We moeten niet achteruit maar vooruit gaan. We moeten meer personeel hebben, meer blauw op het spoor, op de perrons en op de treinen, in plaats van minder.

01.08 Philippe Pivin (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre exposé. Parfois, je trouvais que vous avanciez à la vitesse d'un TGV, mais vu le sujet, c'était assez normal et sans doute cherchez-vous à économiser encore un peu votre voix.

La question du personnel demeure évidemment tracassante, mais enfin, on en fait un peu le constat à tous les étages au niveau policier et cela fait plusieurs années que c'est ainsi. J'ai personnellement eu l'occasion d'interroger à plusieurs reprises vos prédécesseurs concernant cette situation puisque vous l'avez d'ailleurs rappelé, il y a deux ans, la Police des chemins de fer était reprise parmi les trois priorités en ce qui concerne le recrutement de personnel. Rappelons qu'en 2019, le déficit à la Police des chemins de fer n'était que de 7 %. Je dis "que", parce que l'année dernière, lorsque je vous ai interrogée sur la question et que vous m'aviez gentiment donné le détail du cadre organique et du cadre effectif, on arrivait quand même à la conclusion que l'effectif était de 84 %. À présent, vous annoncez un taux global de 82 %. Donc, le chiffre est revu à la baisse.

Mais je ne vous conseillerai pas, comme Éric Thiébaud, de ne pas faire comme vos prédécesseurs. En effet, votre prédécesseur, madame la ministre, si j'ai bonne mémoire, c'est M. De Crem. Or, il appartient plutôt à la même formation politique. Donc, vous recommander de s'écarter de ce qui a été fait par le passé n'est peut-être pas exactement ce qu'il faut faire. Certes, je peux comprendre l'allusion qui a été faite mais je souhaitais que l'on rétablisse certaines vérités.

Bref, au niveau du personnel, vous avez déjà répondu à nombre de préoccupations sur l'évolution et les difficultés de recrutement. J'aurais encore voulu vous demander deux choses. La première, concernant les détachés, est d'obtenir des explications concernant leur mode, lieu ainsi que la durée de leur formation. Il s'agit de missions très spécifiques à la Police des chemins de fer. J'aurais donc voulu voir si ces gens sont suffisamment "armés" pour remplir leurs missions à la Police des chemins de fer.

La deuxième a trait aux patrouilles en civil à la Police des chemins de fer. Quelle est la fréquence de leurs patrouilles et quels sont les objectifs principaux qui leur sont assignés?

Au niveau opérationnel, vous avez répondu à la plupart des questions que je vous avais soumises. Une cependant subsiste. Nous évoquons les points noirs, mais vous n'en avez pas dit le nombre ni évoqué les services qui en font l'analyse. Vous avez, cependant, indiqué que les évaluations se font au fur et à mesure par les services de la police.

Je peux l'entendre. Si je compare le fait que celles-ci sont actualisées avec des agressions au moins constantes si pas en augmentation (d'après ce que j'ai sous les yeux, les phénomènes d'agression en particulier sur le personnel ferroviaire sont plutôt en augmentation de 30 % entre 2019 et 2022), je me dis que les évaluations se font peut-être selon un mode qui ne serait pas le plus efficace. Si des évaluations se font avec efficacité, en principe, la conclusion devrait mener à un constat de baisse des agressions et ce n'est pas ce qui est constaté sur le terrain.

J'introduirai une question écrite relative au nombre d'opérations réalisées conjointement entre la Police des chemins de fer et les polices locales.

Sur les patrouilles mixtes (avec les polices des Pays-Bas, Allemagne et France), pouvez-vous donner des indications sur leur fréquence et leurs objectifs?

Quant aux équipements, vous avez répondu à beaucoup de questions.

Il me reste encore deux questions. Premièrement, les e-gates sont-elles toujours placées sous la responsabilité des Britanniques? Deuxièmement, d'un point de vue existentiel, comme vous nous indiquez que les portiques ne sont plus du tout utilisés, à quoi servent-ils encore en fonction du niveau de menace? J'ai la faiblesse de penser qu'ils pourraient contribuer à renforcer la sécurité lors des passages dans les gares. Leur absence complète d'utilisation ne constitue-t-elle pas du gaspillage?

Par ailleurs, mais cela pourrait faire l'objet d'une question écrite, je m'interroge sur le nombre de caméras de vidéosurveillance qui sont installées dans les infrastructures ferroviaires. En effet, durant les travaux de la commission Attentats, il avait été annoncé qu'elles s'élèveraient, au minimum, à 1 000 dans toutes nos infrastructures ferroviaires. Quelques années plus tard, où en sommes-nous?

01.09 Franky Demon (cd&v): Mevrouw de minister, de ambitie van de regering en van vele voorgaande regeringen is reizigers ervan te overtuigen het openbaar vervoer te gebruiken. Als we willen dat ze daadwerkelijk de overstap naar de trein maken, moeten we ervoor zorgen dat de trein niet alleen een comfortabel, maar ook een veilig vervoersmiddel is. We kunnen echter niet om de vaststelling heen dat het veiligheidsgevoel bij de reizigers erop achteruitgaat. Ook het aantal geweldincidenten tegen personeelsleden van de vervoersmaatschappij neemt toe. Er ligt dus een belangrijke rol weggelegd voor de Spoorwegpolitie om die problemen aan te pakken.

Ik verneem vanop het terrein dat de motivatie bij de Spoorwegpolitie vandaag bijzonder laag is. De onderbezetting van het aantal medewerkers ten opzichte van de uitgetekende tabel weegt. In Vlaanderen is de bezetting om en bij de 50 %. Een aantal posten wordt gesloten, waardoor de aanrijtijden voor interventies hoog en soms onwerkbaar zijn geworden. Naar verluidt zou daardoor in de regio West, waartoe Brugge behoort, een derde van de personeelsleden die nu in het kader staan, gevraagd hebben om een nieuwe werkplaats, buiten de Spoorwegpolitie, te krijgen.

De personeelsproblematiek bij de Spoorwegpolitie is verre van nieuw. Ze is ook niet uw verantwoordelijkheid, mevrouw de minister. In de vorige regeerperiode uitte ik reeds mijn bezorgdheid, toen er signalen waren dat toenmalig minister Jambon de Spoorwegpolitie in Brugge botweg wilde afbouwen. Eerder zeiden we in de commissie reeds dat de Spoorwegpolitie prioriteit geniet bij de rekrutering voor de invulling van het personeelskader. U kondigde ook reeds aan dat u dit jaar het target van 1.600 rekruteringen opnieuw zult halen. Uiteraard hopen wij dat dat een positief effect zal hebben op de Spoorwegpolitie.

Tijdens de hoorzittingen in de bijzondere commissie die zich buigt over mensenhandel en mensensmokkel, wees de directie van de Spoorwegpolitie erop dat het personeelstekort wordt veroorzaakt door zowel een gebrek aan middelen als de moeilijkheid om nieuw personeel te vinden. Vooral aan Nederlandstalige zijde is de situatie mijns inziens problematisch. Ik verneem dat er in Brussel nog 8 Vlamingen in de interventieploeg zitten op een totaal van 114 mensen. Ik weet niet of dat klopt, maar als het juist is, is dat problematisch. Dat heeft uiteraard te maken met de krapte op de arbeidsmarkt, maar worden er ook specifieke acties ondernomen om vooral het aantal Nederlandstaligen bij de Spoorwegpolitie op te trekken? Dat is mijns inziens absoluut nodig.

Het grote verschil met uw voorgangers is dat u volop investeert in de politie. De regering klopte vóór de zomer het investeringsplan van de geïntegreerde politie af. Dat is goed nieuws in het licht van de vaststellingen. Het lijkt mij dan ook bijzonder belangrijk dat de geplande bijkomende middelen ook de Spoorwegpolitie zullen bereiken.

Kunt u toelichten hoe het investeringsplan en het sociaal akkoord de Spoorwegpolitie ten goede zal komen?

Op welke manier worden aspiranten warm gemaakt voor de Spoorwegpolitie?

De directie van de Spoorwegpolitie getuigde tijdens de eerder vermelde hoorzitting dat er gewerkt wordt aan een actieplan en dat er contacten zijn met de politiescholen. Is dat actieplan van de Spoorwegpolitie er ondertussen? Zo ja, kunt u dat kort toelichten?

Ondertussen moeten wij de mensen en de middelen die beschikbaar zijn, zo efficiënt mogelijk inzetten. In juli stelde de Spoorwegpolitie haar nieuwe aanpak voor de zomer voor. De doelstelling voor de zomer was de veiligheid in de spooromgevingen te verhogen.

Onze fractie viel de gerichte aanpak van het plan op. Op basis van een doorgedreven strategische analyse werden een aantal hotspots geïdentificeerd, waar gericht gepatrouilleerd zou worden. Het plan is positief geëvalueerd. Dient het als voorbeeld voor andere directies bij de federale politie?

Om de veiligheid in de stationsomgevingen te garanderen, is er nood aan een sterke samenwerking tussen de Spoorwegpolitie en de lokale politie. In Brugge, waar de stationsomgeving soms wordt geteisterd door vechtpartijen, is dat absoluut noodzakelijk. De West-Vlaamse korpschefs vertellen me evenwel dat ze weinig of geen rekening meer houden met de mogelijke inzet van de Spoorwegpolitie, omdat die gewoonweg te weinig manschappen kan leveren.

Ik stel vandaag vast dat mensen het station vermijden uit vrees voor de vechtpartijen. Ik stel ook vast dat er combi's op het stationsplein moeten worden geplaatst om ervoor te zorgen dat de stationsomgeving veilig blijft. Ik verneem van jongeren dat ze de trein niet meer nemen, omdat er in de stations vechtpartijen plaatsvinden. Ik ben er dan ook ten stelligste van overtuigd dat we de hervormingen van de vorige minister moeten terugdraaien. De Spoorwegpolitie moet niet alleen in de treinen, maar ook in de stations opereren. Pas dan zal er een goede samenwerking tussen de lokale overheden en de Spoorwegpolitie kunnen ontstaan. We moeten iets ondernemen, want in en rond stations wordt te vaak afgesproken om zaken te doen die niet stroken met een veilig openbaar vervoer.

01.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mevrouw de minister, als lid van de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen houd ik me veel bezig met de NMBS. Bijna elke vergadering zijn er wel vragen en discussies over het veiligheidsprobleem voor zowel de werknemers als de treinreizigers.

We zitten in een vicieuze cirkel door de besparingen bij de NMBS, Infrabel en de Spoorwegpolitie. Het ene versterkt het andere. De personeelsafname, de sluiting van de loketten, het verdwijnen van de onderstationschefs, de treinvertragingen en de afgeschafte ritten zorgen voor meer agressie. Wegens de gebrekkige dienstverlening neemt de agressie toe. Nochtans hebben reizigers recht op een kwalitatieve dienstverlening. Intussen krijgt 30 % van de personeelsleden bij het spoor te maken met agressie.

Ik heb gisteren een vakbondslid, een treinbegeleidster, opgebeld dat al ontzettend veel gevallen van agressie heeft meegemaakt. Kunt u zich voorstellen dat u elke dag naar uw werk vertrekt en niet weet wat u allemaal zult meemaken? Bovendien bent u niet eens zeker of u wel geholpen zult worden. Securail komt dan als eerste ter plaatse, maar heeft beperkte bevoegdheden, zodat er gewacht moet worden op de komst van de Spoorwegpolitie. Dan laten zij die mensen soms weer vrij.

Met al die problemen worden het personeel en de reizigers geconfronteerd en die situatie is onhoudbaar. Dat gebeurt door een enorm personeelstekort bij de Spoorwegpolitie. In sommige regio's is er slechts een personeelsbezetting van 42 %. Nergens is het kader van de Spoorwegpolitie volledig gevuld en dat is een groot probleem.

Mevrouw de minister, er is nog een ander groot probleem. U geeft aan dat u niet altijd mensen vindt, maar u hebt het akkoord met de politie niet gehonoreerd. U hebt woordbreuk gepleegd! De mensen krijgen maar 45 % van wat hen beloofd was. Het akkoord tussen de vakbonden en de politie wordt niet gerespecteerd! Dat is de kern van de zaak. Als we willen dat mensen die job doen, dan moeten we ervoor zorgen dat ze goed worden betaald, zoals afgesproken.

Er werd gewoon woordbreuk gepleegd tegenover de vele mensen die er dag en nacht hun job proberen uit te oefenen.

Mevrouw de minister, ik heb nog een aantal vragen. Ten eerste, wat zullen de gevolgen van het loonakkoord voor de Spoorwegpolitie zijn? Zal dat geen problemen geven voor de rekrutering? U zegt immers zelf dat het een probleem is om mensen te vinden om deze job te doen.

Ten tweede wil ik verder ingaan op een kritiek die ik hoorde op het terrein. Het gaat over de samenwerking

tussen de mensen van Securail, de lokale politie en de Spoorwegpolitie. U sprak ook over een rondzendbrief. Er is heel wat kritiek, bijvoorbeeld dat de mensen van de lokale politie niet weten wat ze moeten doen. Ze kennen de Spoorwegpolitie niet en weten niet wat de regels van de spoorwegen zijn. De mensen van de lokale politie vinden dus dat dit heel slecht functioneert en niet goed op elkaar is afgestemd.

Daarnaast wil ik nog iets zeggen over de rondzendbrief. Net als de vorige sprekers vrees ik dat het feit dat u de Spoorwegpolitie nog meer zult centraliseren het nog moeilijker zal maken om mensen te vinden. De mensen zouden dan nog grotere afstanden moeten afleggen om naar hun werk te gaan. Wij denken dat men de Spoorwegpolitie zo dicht mogelijk bij de mensen moet inschakelen en dus niet in grote centra.

Tot slot heb ik nog een concrete vraag over de opvolging van de kabeldiefstallen. Hoe zit dat juist? Worden er ook nachtploegen ingezet om dat tegen te gaan?

01.11 Bert Moyaers (Vooruit): Dank u wel, mevrouw de minister, voor uw uitgebreide antwoord op de vele vragen. Helaas zijn niet alle antwoorden even bemoedigend. Zo zijn de cijfers inzake personeelsbezetting er nog op achteruitgegaan ten opzichte van die waarnaar ik in mijn vraag verwees. U hebt dus gelijk om de Spoorwegpolitie als een absolute beleidsprioriteit te behandelen. Ik moet echter vaststellen dat de vacatures bij de Spoorwegpolitie gewoon niet aantrekkelijk zijn, een vaststelling waar we niet omheen kunnen.

Wat de satellietpunten betreft, deel ik de bezorgdheid van collega Platteau. Iedere volksvertegenwoordiger kijkt natuurlijk naar de eigen regio, die hij of zij ook het beste kent. Ik mis dus aandacht voor Limburg. In de optiek dat in Limburg alleen heel brave mensen wonen, zou ik dat ook kunnen begrijpen. Alle gekheid op een stokje, juist de Regio Noord, waar Limburg toe behoort, kent het grootste deficit qua personeelsbezetting.

We moeten jammer genoeg vaststellen dat de vacatures voor de Spoorwegpolitie onvoldoende aantrekkelijk zijn. Het lijkt voorlopig ook niet te lukken om die aantrekkelijker te maken. Dat is nochtans essentieel voor de toekomstige uitdagingen. Dat punt zal dus ongetwijfeld opgevolgd moeten worden in deze commissie. Net als collega Ingels stel ik me dus de vraag hoe we die aantrekkelijkheid kunnen verhogen. Ik verwacht uiteraard niet dat u me daar onmiddellijk een antwoord op kunt geven. Laten we het eerder zien als een vorm van huiswerk waar we allemaal over moeten nadenken.

01.12 Josy Arens (Les Engagés): Madame la ministre, je tiens à vous remercier pour votre exposé. Vous avez répondu à certaines de mes questions. Comme vous n'avez pas répondu à toutes celles que je vous avais posées, je les réintroduirai, notamment afin de connaître quelques chiffres.

Je ne répéterai pas ce que mes collègues Thiébaud et Demon ont exposé, puisque je partage largement leur propos, bien que je siège dans l'opposition. Cela dit, madame la ministre, je vais insister sur la répartition géographique des postes principaux et satellites. En tant que luxembourgeois, j'ai été assez surpris de vous entendre annoncer ce matin que l'antenne de Libramont serait supprimée. Voici quelque temps, je vous avais déjà interrogée sur la Police des chemins de fer en province de Luxembourg. Je sais également que trois agents – et il me semble que l'un d'eux est désormais retraité – occupent le poste de Libramont. Lundi dernier, nous avons eu une réunion du Collège et du Conseil de police. Le divisionnaire y a rappelé avec insistance que les missions en rapport avec les chemins de fer étaient de plus en plus uniquement confiées à la zone de police. Pourquoi en parle-t-on à chaque Conseil? Tout simplement parce que nous manquons de policiers pour accomplir des missions réelles ailleurs. Les bourgmestres sont donc concernés.

Je vous le dis franchement: je reconnais avoir voté en faveur de la réforme des polices, mais quand j'étais jeune bourgmestre dans les années '90, mon administration disposait toujours de policiers communaux que, dans les communes rurales, nous appelions des gardes-champêtres. Très souvent, quand nous nous heurtons à un problème sur le terrain, il nous est très difficile de trouver rapidement des policiers disponibles, parce qu'ils sont mobilisés ailleurs.

En ce qui concerne la Police des chemins de fer, je dirais que vous suivez malheureusement l'exemple du ministre Jambon, puisque c'est de lui que je vais parler à présent, à l'égard de la Protection civile. En effet, il avait également supprimé le poste de Libramont. Dès lors, nous ne pouvons plus bénéficier de ce service, alors que nous nous trouvons à proximité de Luxembourg. C'est pourquoi, à chacune de mes interventions, madame la ministre, je me demande s'il ne vaudrait pas mieux travailler – y compris sur le plan budgétaire – avec le Grand-Duché de Luxembourg.

Parfois, je me dis qu'il vaudrait mieux travailler, même budgétairement, avec le Grand-Duché de Luxembourg; parce que nos communes sont situées à 20 km de Luxembourg, au plus. Parfois, concernant les pompiers, nous faisons appel aux pompiers du Grand-Duché de Luxembourg pour nous donner un coup de main; parce qu'ils sont très proches et qu'ils sont disponibles.

J'insiste vraiment sur ce fait-là; parce qu'aujourd'hui, je sens de nouveau que le Luxembourg est totalement délaissé en ce qui concerne la Police des chemins de fer. La suppression d'un bureau, pour la population, représente très clairement l'abandon de cette province de Luxembourg.

Je sais que certains se battent régulièrement pour la réunification des deux Luxembourg. Ce n'est pas la première fois que j'en parle dans ce Parlement. Je suis très favorable à cela, quand je vois la façon dont est traitée cette province de Luxembourg, et pas seulement concernant la Police des chemins de fer et la Protection civile; quand je vois l'évolution au niveau du rail lui-même et le combat qu'il faut mener pour que nous soyons malgré tout reconnus.

Je sais aussi que la province de Luxembourg est une province à faible densité de population et que, pour tout ce qui est gestion privée, quand on va vers la privatisation, les régions à faible densité de population sont de toute façon écartées de la distribution du gâteau.

Madame la ministre, ici, je ne vais pas reparler de la gestion globale. Mes collègues en ont suffisamment parlé. Mais j'insiste et je vous demande de conserver le bureau de Libramont.

Vous le savez très bien: le 26 octobre, je serai ici pour écouter le rapport des experts sur la Protection civile. Je vous ai déjà demandé, il y a trois ou quatre semaines, de réorganiser la Protection civile à Libramont. Votre prédécesseur, Patrick Dewael, est venu inaugurer, il y a quelques années, de tout nouveaux bâtiments pour la Protection civile à Libramont. Je m'attendais à tout, sauf à voir Jan Jambon retirer cette Protection civile de la province de Luxembourg pour la placer aussi loin de la province, mais surtout des communes du Sud Luxembourg, situées à 120 km des communes du Nord Luxembourg – il ne faut quand même pas l'oublier.

S'agissant de la Police des chemins de fer, je rejoins aussi ceux qui ont dit qu'une collaboration étroite était nécessaire entre la Police des chemins de fer et nos zones de police. Mais il ne faut pas que cela prenne trop d'importance; parce que nous avons aussi besoin, dans nos zones, de policiers sur le terrain.

01.13 **Minister Annelies Verlinden:** Mevrouw Ingels, u zegt dat u een schriftelijke vraag zult indienen over de operationele cijfers. U vraagt welke de andere prioritaire diensten zijn. Voor de bestuurlijke politie is dat TAP en LPA, dus de luchtvaartpolitie en de directie Beveiliging.

Hoe wij zullen zorgen voor de aantrekkelijkheid en hoe wij er een prioritaire dienst van zullen maken, hebben wij eerder al besproken. Ik vernoem de rekrutering, de jobdagen, de communicatie en de betrokken directie betrekken bij opleidingen. Het gaat om meerdere elementen, daar is niet één eenvoudig antwoord op. Hoe dan ook zijn er niet alleen afspraken over de taakverdeling, maar zullen de nieuwe politiemensen die wij voor de federale politie rekruteren, prioritair aan de Spoorwegpolitie worden toegewezen. Al die elementen moeten de deficits helpen oplossen.

U stelde ook een vraag over het toezichtsonderzoek van Comité P. Dat betrof voornamelijk de veiligheidsdiensten van de vervoersmaatschappij zelf. De informatie waarover ik beschik, wijst alvast niet op enig ruis op de lijn tussen de SPC en Securail. De aanbevelingen uit het onderzoek gaan voornamelijk over de opleiding van de medewerkers van Securail. Voor de interne richtlijnen daaromtrent is minister Gilkinet verantwoordelijk.

Mevrouw Platteau, u vroeg naar de timing van de nieuwe rondzendbrief, maar die timing kan ik u vandaag niet in detail meedelen. Er moeten afspraken worden gemaakt over het delen van de camerabeelden van de NMBS met de lokale zones. Dat knelpunt moet nog worden opgelost, vooraleer de lokale politie die taak mag uitvoeren.

Er waren vandaag ook vragen over de organisatie. Wij zijn ervan overtuigd dat met de rationalisatie van de gehele politie en met het in kaart brengen van de hotspots waarvoor agenten flexibel kunnen worden ingezet, de veiligheid op de spoorlijnen wordt gegarandeerd, zelfs als er zich ter plekke geen satellietpost bevindt. De afwezigheid van een satellietpost, of het nu Leuven is of Libramont, zal volgens de analyse en

de voorliggende organisatiemodellen de veiligheid niet doen afnemen. Wij hebben met onze middelen gezocht naar een manier om de veiligheidsdienst zo efficiënt mogelijk in te zetten op het gehele grondgebied. Zoals ik eerder zei, is die aanpak de afgelopen maanden op bepaalde momenten al eens uitgerold.

Mevrouw Platteau, u verwees naar het aantal reizigers in het station Leuven. In principe werd rekening gehouden met een aantal criteria, dus niet alleen met interventietijden, maar ook met het aantal treinen, het aantal passagiers, het aantal ingediende klachten op een specifieke plek. Die parameters hebben geresulteerd in de aanpak, zoals ik heb uiteengezet, dus met hoofd- en subposten. Ook voor het station te Leuven werd een optimale interventietijd bepaald. Er is geen reden om te denken dat geen rekening werd gehouden met het grote aantal reizigers daar en wel met de andere elementen. Een interventietijd van 45 minuten is de ambitie.

We gaan daarbij uiteraard uit van een verdere invulling van het operationeel kader. Daarom maken we daarvan ook een prioriteit. Het is immers geen geheim dat de niet-invulling van het volledige operationele kader een impact op de interventietijden heeft.

Monsieur Thiébaud, vous avez fait la comparaison avec la Protection civile. Je peux vous confirmer que ce n'est en aucun cas l'objectif. J'insiste sur ce point. Vous avez dit que la tendance était d'affaiblir le fédéral mais dans l'exercice que nous présentons aujourd'hui, ce n'est aucunement le cas! L'idée est qu'il faut un déploiement efficace des ressources sur le terrain.

Nous tenons compte de la spécialisation des agents. Et si nous parlons de rationalisation, il ne s'agit pas d'une diminution des ressources mais bien d'une manière de rendre plus efficaces les moyens que nous investissons dans la police.

Dans mon chef, le but n'est pas d'affaiblir le fédéral mais d'optimiser les moyens dont nous disposons.

Je vous confirme qu'avec les procédures *hotspots* et la collaboration avec Securail et la SNCB, nous essayons de rendre le service plus efficace. Nous n'allons certainement pas abandonner les gares. Ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de poste ou de poste satellite qu'il n'y a pas de surveillance. Nous demandons que la police locale s'occupe aussi de l'ordre public dans les gares. Il s'agit de fonctionnalités de base aujourd'hui.

Nous ne demanderons pas à la police locale de faire des missions spécialisées. Les auteurs de trouble sont d'ailleurs souvent les mêmes en dehors des gares que dans les gares. Nous pensons que cela fait partie des fonctions de base de la police locale.

Je me suis exprimée au sujet de l'accès de la police locale aux images filmées. Comme je viens de le dire, nous n'avons pas encore pu mettre la dernière main au texte de la circulaire, parce que nous tenons tout d'abord à aboutir à une conclusion.

Quant aux statistiques relatives aux agressions, je me suis fondée sur les informations disponibles dans la Banque de données Nationale Générale de la police intégrée. Les plaintes ne sont pas toujours enregistrées, comme c'est le cas en d'autres circonstances. De plus, toutes les victimes ne portent pas nécessairement plainte. En tout cas, je vous ai communiqué les chiffres dont je dispose.

Je vais me répéter à propos de votre question sur la répartition des postes dans les sous-entités. Nous avons essayé de voir comment la Police des chemins de fer pouvait être active et rendre service sur l'ensemble du territoire, en fonction d'une optimisation des ressources. Le but n'est absolument pas qu'un quelconque poste de la Police des chemins de fer soit abandonné dans certaines gares. Nos opinions divergent peut-être à ce sujet.

S'agissant de l'Eurostar, vous m'avez interrogée sur les temps d'attente. Normalement, il appartient aux opérateurs de prévoir suffisamment de postes de contrôle afin d'éviter ceux-ci.

Au début de mon intervention, j'ai dit que l'on ferait appel à plus de technologie. Nous discutons actuellement avec la SNCB en vue d'une réduction des temps d'attente. Dans le futur, les portiques électroniques devraient faciliter et diminuer le travail de chacun.

Sachez également que si l'on peut prendre en compte les images filmées, on peut aussi procéder à des patrouilles virtuelles, ce qui est d'ailleurs souvent le cas. En effet, même s'il n'y a pas de poste ou d'agent sur le terrain, des patrouilles virtuelles sont faites en temps réel, ce qui permet, en quelque sorte, d'augmenter la présence sur le terrain. On utilise donc la technologie pour compléter les tâches policières sur ce dernier.

Mijnheer Troosters, u verwees naar de rekrutering. Het uitgangspunt is dat wij efficiënt blauw op straat willen, maar het spreekt voor zich dat dit niet altijd eenvoudig is. Ik hoor graag uw ideeën om dit heel concreet waar te maken. Er zullen meer rekruteringen plaatsvinden en een belangrijk deel van die aanwervingen zijn voor de federale politie en dus ook de Spoorwegpolitie. Dat zou ervoor moeten zorgen dat de personeelstekorten worden weggewerkt. Indien die kaders niet volstaan, zoals u suggereerde, dan moet het debat daarover worden gevoerd. U vroeg ook of die kaders an sich voldoende zijn. Indien dat niet het geval zou zijn, dan moeten we dat bekijken. We zorgen ervoor dat de bestaande kaders en personeelsleden efficiënt worden ingezet. Dat werd afgelopen zomer trouwens al aangetoond.

U verwees ook naar het verschil tussen de personeelstekorten in Vlaanderen en Wallonië. Dat heeft effectief te maken met de arbeidsmarkt. Dat is niet alleen het geval voor de Spoorwegpolitie, maar ook voor andere arbeidssectoren. Er zijn meer Franstalige kandidaten dan Nederlandstalige kandidaten, hetgeen te wijten is aan de arbeidsmarkt, maar dat probleem kan ik niet in mijn eentje oplossen. Dat vertaalt zich ook in de kandidaturen en dus in het personeelstekort. Ik zit bijna wekelijks samen met de top van de politie om dat probleem aan te pakken en om meer Nederlandstalige kandidaten aan te trekken. Dat is echter de realiteit van de markt.

Ik kom dan bij de indeling van de posten. U zei dat we bepaalde posten meer gaan geven, ondanks het tekort. We gaan uit van een invulling van het tekort bij de berekening van de tussenkomsten. We rekenen erop dat we met de bijkomende inspanningen voor de rekrutering de tekorten zullen kunnen wegwerken en dat zo de criteria ingevuld kunnen worden.

Voorzitster: Frieda Gijbels.

Présidente: Frieda Gijbels.

Monsieur Pivin, vous aviez des questions sur les détachés et la formation. Je vous confirme que pour les détachés, les demandes de formation sont les mêmes que pour le personnel de base. Ils doivent donc également suivre les trois modules spécifiques, comme les autres agents.

S'agissant de l'analyse des *hotspots*, elle est réalisée conjointement par la SPC et la SNCB. Securail était donc également inclus dans les discussions. Nous avons déterminé quinze gares et quinze lignes critiques. L'évaluation de cette approche est en cours et sera terminée d'ici quelques semaines. Nous avons développé un plan basé sur les faits et il est toujours bon de faire la preuve de sa fonctionnalité avant de l'abandonner.

S'agissant de votre question sur les patrouilles mixtes, nous les organisons sur huit grandes lignes. D'après les chiffres dont je dispose aujourd'hui, entre 2017 et 2021, la SPC a contrôlé entre 5 et 200 trains par ligne.

Les portiques à rayons X ont été installés par la SNCB lors des enquêtes sur le terrorisme. Pourquoi ne pas les utiliser? C'est aussi à la SNCB de prendre la responsabilité de ce dispositif. Nous collaborons évidemment avec la SNCB mais les e-Gates sont sous le contrôle des Britanniques. Je vais me renseigner pour savoir s'il est possible d'améliorer ces portiques électroniques. C'est une bonne suggestion. Jusqu'à aujourd'hui, ils étaient uniquement prévus dans le cadre du terrorisme.

Pour la question relative au nombre de caméras installées dans les infrastructures ferroviaires, je vous renvoie à M. Gilkinet car je ne dispose pas des détails. Il faut distinguer les caméras installées dans les espaces accessibles au public et les caméras installées dans les infrastructures ferroviaires. Je ne dispose pas des chiffres exacts. Si vous voulez les connaître, il faudra me poser une question.

Mijnheer Demon, u stelde een vraag over het grondgebied, de onderbezetting en de werkbaarheid. Het is inderdaad zeer uitgestrekt. Al zijn velen ervan overtuigd dat er te weinig treinen en lijnen zijn, toch is het actieterrein van de Spoorwegpolitie bijzonder uitgestrekt qua reizigersaantal, aantal stations en aantal spoor- en metrolijnen. Sinds maart 2022 hebben wij, gebaseerd op het Nationaal Veiligheidsplan en het plan gemaakt door de Spoorwegpolitie, een actieplan om de zichtbaarheid van de Spoorwegpolitie te verhogen. Weliswaar is dat actieplan in de eerste plaats gefocust op de zogenaamde hotspots. Niet elke treinreiziger

zal dus leden van de Spoorwegpolitie ontmoeten.

Zonder de acties van het zomerplan mee te nemen, hebben er sinds maart al zestien visibiliteitsacties plaatsgevonden en er zijn er nog vier gepland in het najaar, dus wij blijven daar wel degelijk op inzetten. Het streefdoel is zowat 25 dergelijke acties per jaar. De SPC kan uiteraard niet overal tegelijk zijn. Daarnet verwees ik al naar virtuele patrouilles, maar daar gaat natuurlijk niet zoveel effect van uit, allicht omdat de mensen die niet zien op het terrein, maar de virtuele patrouilles helpen wel om snel te kunnen ingrijpen.

Voorzitter: Ortwin Depoortere.

Président: Ortwin Depoortere.

Over de verdeling tussen lokale politie en federale politie heb ik het net al gehad. Als we ervan uitgaan dat de amokmakers binnen de stations dezelfde zijn als buiten de stations, dan valt er wel wat te zeggen voor de logica dat de lokale politie de basisfunctionaliteit ook in het station waarneemt. De bewaking en beveiliging ervan moeten daarbij deel uitmaken van het zonale veiligheidsplan dat binnen de lokale zones wordt opgesteld, zodat de beveiliging van het station en de patrouilles aldaar ook op lokaal niveau vanuit het lokaal veiligheidsplan worden aangepakt. De SPC zal dan interveniëren bij gespecialiseerde missies en voor bijzondere zaken. Als er bijvoorbeeld spoorlopers worden gesignaleerd, dan blijft dat uiteraard bij de SPC.

Ik denk dat het essentieel is om in de huidige benadering goed overleg te houden tussen de lokale en de federale politie, om bijvoorbeeld in het geval van een festival of van grote mensenmassa's die zich via stations verplaatsen alles goed met elkaar te kunnen afstemmen. Het is in ieder geval de bedoeling dat het doorgedreven overleg dat vandaag al plaatsvindt ook wordt voortgezet.

Mevrouw Vindevoghel, als de Spoorwegpolitie aanwezig is, kan ze de treinbegeleiders bijstaan. Dat geeft een gevoel van veiligheid, zowel voor de treinbegeleiders als voor de mensen in de omgeving. Daar blijven we uiteraard op inzetten.

Wat de evenementen betreft, worden er uiteraard afspraken gemaakt met de organisatoren, voor zover deze bekend zijn. U weet dat dit niet altijd het geval is. Organisatoren zijn vandaag veel minder contacteerbaar, met de *new ways of protesting*. Daardoor is het moeilijker en hangt het enigszins af van specifieke omstandigheden. Dat neemt natuurlijk niet weg dat er bij geplande acties of manifestaties wel op voorhand contact wordt gezocht om een en ander in te schatten.

Ik heb het hier al enkele keren herhaald, de samenwerking tussen de SPC, de lokale politie en Securail is essentieel. Daarop gaan we zeker ook verder inzetten. We moeten verdergaan op de lijn van het protocol en de samenwerkingsakkoorden die gesloten worden, om de samenwerking te maximaliseren, zodat iedereen zijn steentje kan bijdragen.

Wat de kabeldiefstallen betreft, zijn er inderdaad nachtinterventieploegen actief. Afhankelijk van de geïdentificeerde hotspots zullen de nachtinterventieploegen ook ingezet worden op deze hotspotlijn. Voor zover de capaciteit niet helemaal is ingenomen, wordt er wel proactief gewerkt, zodat de koperkabeldiefstallen worden aangepakt. Op het terrein worden er vaak vaststellingen gedaan. Overigens zal er op donderdag 20 oktober 22 een grote vergadering daarover plaatsvinden met de SPC en Infrabel om het specifieke probleem van de kabeldiefstallen verder te bespreken. Dat is een bewijs uit de praktijk van de aanpak van de samenwerking.

U vroeg ook nog iets over de basisfunctionaliteiten en de lokale politie. De lokale politie zal de basisfunctionaliteiten waarnemen tot de teams van de gespecialiseerde SPC ter beschikking zijn en de interventie bij aankomst overnemen. In dat verband kan ik ook nog zeggen dat er een duidelijke communicatie is van de SPC naar de lokale politie om aan te geven wat de lokale politie kan doen op de eerste momenten, zodat de veiligheid zo goed mogelijk bewaakt kan blijven. De SPC geeft dus al proactief mee wat de lokale politie kan doen.

Ik zal niet ingaan op uw tussenkomst over het sectoraal akkoord, want dat is niet het onderwerp van dit debat. Ik ben het niet eens met de inhoud noch met de toon van uw tussenkomst, maar ik stel voor dat we dat voor een ander moment houden.

Mijnheer Moyaers, u stelt terecht vast dat er in die zone een deficit is. Ik heb daarover tijdens deze tussenkomst al een aantal dingen gezegd. De bezettingsgraad van 35 of 38 % – blijkbaar verschilt de

informatie waarover u beschikt van die van mij, maar dat doet er niet toe – is veel te laag. We moeten die verbeteren. We moeten daarop inzetten op verschillende manieren, zoals met infrastructuur en rekrutering. Dat is dus een werk van langere adem.

Monsieur Arens, je connais votre souci par rapport à la présence de la Police des chemins de fer. Comme je viens de le dire, on a orienté la SPC vers les *hot spots* et les ligne à problèmes. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de présence de la Police des chemins de fer dans la province de Luxembourg. Le poste de Liège sera responsable pour couvrir également la province de Luxembourg. Les patrouilles d'intervention de la SPC seront prévues tout au long de la journée et dirigées vers les points où elles sont nécessaires.

On peut également dire que le poste de Libramont sera couvert par la police locale. C'est la police locale qui peut assurer la sécurité dans la gare et les alentours. Nous en avons discuté et examiné les moyens dont nous disposons. C'est la conclusion de notre plan actuellement. Si nous pouvons remplir la capacité et réduire les déficits, nous aurons davantage de capacité pour les interventions, également pendant la nuit. Des actions spécifiques ont encore eu lieu en septembre pour garantir cette présence et ces interventions. Je me rends compte que ce n'est pas le message que vous voudriez entendre; j'aimerais également disposer de suffisamment de moyens et de ressources pour vous communiquer d'autres messages. Cependant, ce n'est pas le cas aujourd'hui. Nous avons aussi l'obligation, pour tout le territoire de notre pays, de rendre les services policiers efficaces.

01.14 Yngvild Ingels (N-VA): Mevrouw de minister, dank u wel voor uw bijkomende toelichting.

België hoeft niet onder te doen wanneer het gaat over het aan de politie bestede percentage van het bbp. In Europa moeten wij maar drie landen laten voorgaan: Spanje, Griekenland, en Italië. Dat lijken mij niet echt voorbeeldlanden.

Als wij hierover discussies houden in de Kamer, wordt altijd meer geld als enige oplossing naar voren gebracht. Maar dat geld is er niet. Het is dus geen zaak om altijd meer centen te steken in bepaalde dingen. Het gaat om een zo efficiënt mogelijk politiebeleid met als eerste prioriteit de dienstverlening aan de burger en met tweede prioriteit het welzijn van de politiemensen die de taken moeten uitvoeren.

Ik hoor hier kritiek op allerlei hervormingen. Iedereen mag daar zijn mening over hebben, maar hervormen is nodig. Dat zeg ik niet alleen, dat staat ook in de State of the Union van de eerste minister. De eerste minister heeft gezegd dat een hervormingstraject wordt opgestart voor politie en Justitie en dat daarbij gekeken zal worden naar specialisatie en schaalvergroting.

De regering gaat met hetzelfde elan verder, omdat we niet anders kunnen; de politiewerking moet efficiënter georganiseerd worden. Op een van mijn vragen hebt u nog niet geantwoord, wellicht omdat u er niet op wilt antwoorden, namelijk welke rol de SPC daarin speelt. Er circuleert namelijk een document, waaruit ik citeer:

"Une meilleure coopération entre les niveaux fédéral et local est essentielle. En outre, il convient d'examiner si la police de la route, de la navigation et du rail a encore sa place dans une police fédérale axée sur la criminalité organisée ou s'il n'est pas préférable de la transférer à la police locale."

Zo staat het er. Als de heer Thiébaud dan zegt dat met de N-VA de federale politie wordt afgeslacht, dan vind ik dat wat lachwekkend. Ik ben niet tegen dat soort denkoefeningen, er zijn geen taboes als er hervormd moet worden, maar ik wil weten wat erachter zit en hoe dat operationeel geregeld zal worden. Dat is mijn grootste zorg.

Er mag aan efficiëntie gedacht worden. Ik krijg de indruk dat de nimbyreflex vaak speelt: niet in mijn provincie, niet in mijn stad. Ik begrijp dat het lastig is als in de eigen achtertuin een stukje dienstverlening lijkt te verdwijnen, maar als we efficiënt willen werken, is een soort specialisatie en schaalvergroting onontbeerlijk. We kunnen het zonlicht niet ontkennen. We moeten realistisch zijn. Alles en iedereen bedienen kan nu eenmaal niet.

Mijn grootste zorg is dat de aantrekkelijkheid van de functie achteruitgaat en we geen mensen meer vinden om de openstaande plaatsen in te vullen.

01.15 Eva Platteau (Ecolo-Groen): Collega Ingels, u lijkt specifiek naar de situatie in Leuven te verwijzen. Ik herinner eraan dat er in 2012 een nieuw kantoor van de Spoorwegpolitie werd geopend en een

samenwerkingsakkoord tussen politiezone Leuven en de Spoorwegpolitie Leuven werd gesloten, maar dat oud-minister van Binnenlandse Zaken, Jan Jambon, enkele jaren later besloot dat kantoor alweer te sluiten.

Nochtans bedraagt de bezettingsgraad voor de regio Noord, waartoe Leuven behoort, slechts 63 %; van de minister hoor ik zelfs het cijfer van 53 %.

Er zijn dus redenen waarom wij over het plan ongerust mogen zijn: ten eerste, het kader is niet ingevuld en, ten tweede, de gesloten samenwerkingsakkoorden worden gewoon niet gerespecteerd.

Wij verwachten een nieuwe omzendbrief. Gelet op het belang ervan moet er inderdaad goed worden overlegd en onderzocht hoe de beschikbare middelen en mensen het meest efficiënt worden ingezet. Het is toch geen abnormale vraag dat in een grote stad met een van de grootste stations van ons land politie ter plekke wordt ingezet. Aan die bezorgdheid heb ik in mijn betoog uiting willen geven.

01.16 **Éric Thiébaud** (PS): Madame la ministre, vous ne vous attendez pas, je pense, à ce que j'applaudisse à vos explications. Voilà plusieurs années que je pose des questions en demandant, par exemple, si le poste de Police des chemins de fer de Mons allait disparaître. Chaque fois, on m'a répondu que la question était à l'étude, qu'une rationalisation serait appliquée, mais non!

J'avais bien compris qu'au bout du chemin, quelques postes de chemin de fer seraient fermés. L'on peut dire vouloir rationaliser les choses. Oui! Mais je ne suis pas opposé à réformer ni à rationaliser. Sauf que justement, dans les exemples évoqués, le constat du résultat n'est pas optimal.

Protection civile: une étude est en cours et les résultats vont tomber et vous nous l'avez annoncé. Cependant, l'on ne peut dire que nous soyons plus efficaces qu'avant. On est juste plus absents qu'avant. Alors, on dit que l'on va spécialiser davantage les missions. Mais ce faisant, on décharge ce service de toute une série de charges sur le dos d'un autre service. C'est cela le résultat!

La proximité est très importante. Je reviens avec les gares qui, visiblement, n'auront plus de postes: Louvain, Libramont, Mons sont des gares importantes, où il y avait une présence policière. Il n'y a rien à faire. Si l'on doit partir d'ailleurs, on mettra plus de temps à arriver.

Prenons l'exemple que je connais en Hainaut! Ils devront aller jusqu'à Charleroi prendre leur camionnette pour partir à Mons et Tournai. Pour faire tourner des camionnettes et dépenser du carburant?

Pourtant, il y a des solutions de collaboration avec les autorités locales.

Prenons l'exemple de Mons! La Ville de Mons est d'accord de mettre gratuitement à disposition un local pour accueillir le personnel fédéral. Est-ce cela une réforme? Une façon de réaliser des économies? Non! Mais nous le refusons parce qu'on s'enferme dans une logique où il faut absolument fermer tous les services de proximité du fédéral, fermer la Protection civile, la Police des chemins de fer, les laboratoires scientifiques. Je ne peux pas accepter cette logique-là. C'est néfaste pour les citoyens et pour la sécurité. Je ne suis évidemment pas enchanté de ce que vous nous annoncez. Il s'agit encore d'une réduction, et non d'une optimisation, des services.

01.17 **Philippe Pivin** (MR): Madame la ministre, je n'ai pas les mêmes préoccupations que mes collègues. Je suis plus attentif aux situations bruxelloises et je vous remercie pour les réponses complémentaires que vous m'avez apportées.

01.18 **Josy Arens** (Les Engagés): Madame la ministre, tout comme Éric Thiébaud, je ne vais pas vous applaudir pour votre réponse. Vous dites qu'il faut rationaliser, mais je répondrais que l'efficacité passe aussi par la proximité. J'ai bien écouté, la semaine dernière, les différents exposés et je me suis rendu compte que demain, une nouvelle fusion des communes sera mise en œuvre ainsi qu'une fusion des zones de police, dans le but de réaliser des économies.

Mais pour moi, c'est l'efficacité qui compte. Je me rends bien compte que ceux qui gèrent aujourd'hui ces différentes matières ne tiennent pas du tout compte de la proximité.

Maintenant, vous supprimez Libramont. Vous me parlez de Liège. Mais savez-vous où se situe Liège par rapport à Libramont, par rapport à Arlon? Ce n'est pas comme à Bruxelles, monsieur Pivin! C'est un peu

différent. Il y a quelques kilomètres qui nous séparent.

Ici, franchement, je dis non! Si je lis entre les lignes que vous avez prononcées maintenant, j'ai cru comprendre que vous êtes prête à augmenter la dotation fédérale des zones de police qui doivent prendre en charge les missions supplémentaires de Police des chemins de fer ainsi que la formation spéciale, puisque leurs agents ont besoin d'un brevet spécial et font face à des fonctions spéciales.

Si c'est bien cela, je vous remercie et je vous applaudis légèrement, mais pas encore fortement.

Aussi, pour quand même régler le problème de la province du Luxembourg - les autres parlementaires agiront également sur leur territoire - je vous demande vraiment d'accepter une rencontre avec les divisionnaires de la province de Luxembourg. Ils m'attendent au passage. Nous avons avant-hier collègue et conseil de police. On m'a clairement dit: nous comptons sur toi, puisqu'ils savaient très bien qu'aujourd'hui, nous avons ce débat.

Je remercie d'ailleurs Éric Thiébaud d'avoir initié ce débat, parce qu'il est fondamental. Il nous faut donc des réponses pour les divisionnaires.

Madame la ministre, êtes-vous d'accord? Je suis prêt à l'organiser, je regarde d'ailleurs vers les membres de votre cabinet. Je souhaite vraiment une rencontre avec les divisionnaires de la province de Luxembourg pour qu'ils puissent venir vous exposer leur situation par rapport à ce qui se passe aujourd'hui avec la Police des chemins de fer. Je vous remercie d'accepter cette organisation.

De **voorzitter**: Monsieur Arens, merci pour votre suggestion.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

Ik wil wel nog meedelen dat er wetgevende initiatieven zijn, onder meer van de PS- en de N-VA-fractie. Het staat elke fractie vrij om die als prioritair voorstel te agenderen. Volgende week dinsdag zullen we weer een sessie wijden aan die prioritaire wetsvoorstellen.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.59 uur.
La réunion publique de commission est levée à 11 h 59.

Question de Philippe Pivin à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "Le cadre et l'effectif de la SPC" (55031193C)
Vraag van Philippe Pivin aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De personeelsformatie en de personeelssterkte van de SPC" (55031193C)

Madame la Ministre,

J'avais pu interroger à plusieurs reprises vos prédécesseurs concernant cette situation alors qu'il y a deux ans, la Police des chemins de fer avait été reprise parmi les trois premières priorités pour le recrutement de personnel. Précisément, le déficit était d'environ 7 % de l'effectif en 2019.

Pourriez-vous dès lors m'indiquer, pour ce qui concerne le personnel :

- Quelle est l'évolution de l'effectif de la SPC depuis 2020?
- Quelles sont les entités SPC où il manque le plus d'effectifs?

La SPC effectue aussi des patrouilles "en civil". Quelle est la régularité de ces patrouilles? Quel est l'équipement de ces policiers en civil? Quelles sont les objectifs principaux de ces missions spécifiques?

Question de Philippe Pivin à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "L'opérationnalité des actions de la SPC" (55031194C)
Vraag van Philippe Pivin aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De operationele inzet van de SPC" (55031194C)

Madame la Ministre,

Les compétences de la SPC sont larges et essentielles pour la sécurisation des lieux ferroviaires, les usagers de nos infrastructures SNCB et pour le personnel SNCB. La sécurisation des abords de voies ferrées est certainement aussi une situation particulière à gérer en matière de lutte contre le vol de matériaux et de métaux.

Pourriez-vous dès lors m'indiquer pour ce qui concerne l'opérationnalité des actions de la SPC :

Dans le cadre de la lutte contre les agressions dans les gares, des points noirs ont été répertoriés.

- Quel service réalise ce listage?
- Combien en dénombre-t-on dans le pays?
- Où sont-ils situés?
- Quels renforts permanents ont été dégagés en ces lieux?
- Des évaluations de ces "Hotspots" ont-elles déjà été réalisées cette année?
- Un plan pour la période estivale 2022 a été médiatisé afin d'annoncer le renforcement de patrouilles et d'équipes supplémentaires dans les trains, quels en sont les résultats?
- Une évaluation a-t-elle été réalisée à ce niveau?
- Au-delà d'une présence essentielle, des actions ciblées sont-elles réalisées afin de lutter contre les agressions à l'encontre du personnel de la SNCB?
- Quelles collaborations précises sont structurées avec les services de sécurité et de prévention de la SNCB et du métro?
- Des missions opérationnelles communes sont-elles journalières sur les réseaux? Comment se coordonne par ailleurs la gestion d'événements de plus grande ampleur?
- Quelles mesures nouvelles ont été prises en 2022 dans le cadre des problèmes rencontrés au sein de la gare du Nord à Bruxelles?
- Combien d'opérations ont été réalisées conjointement entre la SPC et les polices locales en 2020, 2021 et 2022?
- Enfin, des patrouilles mixtes avec la police des Pays-Bas, de France et d'Allemagne ont-elles été réalisées régulièrement depuis 2019?
- Si oui, à quelle fréquence et dans le cadre de quels objectifs principaux?

Je vous remercie.

Question de Philippe Pivin à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "La SPC et les équipements de sécurisation" (55031195C)

Vraag van Philippe Pivin aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De SPC en de beveiligingssystemen" (55031195C)

Madame la Ministre,

La question du contrôle des frontières dans nos gares et lignes internationales est une mission importante. De nombreuses patrouilles communes entre nos services et ceux des Pays-Bas, d'Allemagne et de la France ont été effectuées lorsque nous étions au niveau 3 de menace édicté par l'OCAM.

Des infrastructures spécifiques ont été installées.

Pourriez-vous dès lors m'indiquer pour ce qui concerne les équipements de sécurisation :

- Combien d'e-gates sont activées et utilisées à la gare du Midi à Bruxelles? Sont-elles toujours sous la responsabilité des services anglais?
- Combien de portiques X-ray sont actuellement actifs dans nos gares internationales? De quelle façon la police des chemins de fer collabore-t-elle dans ce cadre avec Securail?
- Combien de passagers ont été contrôlés, chaque année, avec des portiques?
- Combien de caméras de vidéo-protection sont installées dans nos infrastructures ferroviaires?
- De quelle façon la SPC collabore à la sécurisation des infrastructures ferroviaires, contre les intrusions et dans la lutte contre les vols de matériaux?

Je vous remercie.

Vraag van Eva Platteau aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De Spoorwegpolitie" (55031228C)

Question de Eva Platteau à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "La Police des chemins de fer" (55031228C)

Mevrouw de Minister,

Naar aanleiding van de gedachtenwisseling over de spoorwegpolitie, heb ik de volgende vragen:

- 1) Bent u van plan om de onderbezetting bij de spoorwegpolitie weg te werken? Zo ja, hoe?
- 2) Welke rol ziet u voor Securail?
- 3) Er zou gewerkt worden aan een nieuwe omzendbrief over de taakverdeling tussen lokale politie en spoorwegpolitie. Wanneer wil u deze publiceren? Wat zijn de krachtlijnen?
- 4) Hoe zal de spoorwegpolitie geografisch-organisatorisch worden ingedeeld? Wordt voorzien in satellietdiensten, en met welke criteria wordt daarbij rekening gehouden? Welke stations kunnen op zo'n satellietdienst rekenen?
- 5) Wat zijn de voornaamste vragen en bezorgdheden van de steden met grote stations m.b.t. de samenwerking met de spoorwegpolitie?
- 6) Wat is de beste aanpak inzake (voorkomen van) geweld tegen treinpersoneel? Wie moet welke rol spelen?
- 7) Beschikt u over cijfers van geweldsincidenten in en rond stations? Welke trends zijn er zichtbaar in de cijfers?
- 8) Worden er in de opleidingen van de spoorwegpolitie modules voorzien over seksuele intimidatie en agressie? Zullen deze modules worden uitgebreid zodat het personeel passend kan reageren wanneer bij seksuele intimidatie en seksueel geweld?
- 9) In welke mate wordt NMBS en Securail betrokken bij de hervorming van de spoorwegpolitie?
- 10) In welke mate worden lokale politiezones betrokken bij de hervorming van de spoorwegpolitie?

Vraag van Bert Moyaers aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De situatie bij de Spoorwegpolitie" (55031248C)

Question de Bert Moyaers à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "La situation auprès de la Police des chemins de fer" (55031248C)

Mevrouw de minister,

Uit de laatst beschikbare cijfers blijkt er een personeelsbezetting van 84 % (cijfers van begin juni 2022). Een jaar eerder (eind april 2021) waren er nog 509 plaatsen ingenomen tegenover slechts 497 begin juni van dit jaar wat een verdere daling betekent.

- Wat is de huidige bezettingsgraad?
- Is er inmiddels een positieve evolutie?
- Zo nee, welke stappen worden er hierin gezet?

Uit diezelfde cijfers blijkt er vooral een probleem te zijn wat de regio Noord betreft met slechts een personeelsbezetting van 53 % begin juni van dit jaar.

- Is die situatie sinds juni gewijzigd?
- Is er een verklaring voor deze onderbezetting in de regio Noord?
- Zullen er stappen worden gezet om hieraan te remediëren? Zo ja, dewelke.

Afgelopen zomer werd er gewerkt met een 'zomerplan'. Na een doorgedreven analyse werd er gericht ingezet op zogenaamde hotspots.

- Waren er afgelopen zomer minder incidenten?
- Over welke periode liep dit 'zomerplan'?
- Werd het 'zomerplan' reeds geëvalueerd?
- Wat zijn de bevindingen?
- Is het 'zomerplan' voor herhaling vatbaar?
- Moet een nieuw personeelslid van de spoorwepolitie nog een specifieke opleiding volgen?
- Waaruit bestaat deze opleiding, hoelang duurt deze opleiding en volstaat deze opleiding?

Dank voor uw antwoorden,

Vraag van Yngvild Ingels aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "Het zomeractieplan 2022 van de Spoorwepolitie" (55031263C)

Question de Yngvild Ingels à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "Le plan d'action été 2022 de la Police des chemins de fer" (55031263C)

Geachte mevrouw de minister

Op 1 juli 2022 gaf de SPC de aftrap van haar eigen actieplan voor de zomer. Dit betrof het aanduiden van hotspots (bepaalde treinen en bepaalde tijdstippen waarop de meeste problemen worden verwacht zoals bv. bij festivals of naar recreatiedomeinen). De beschikbare patrouilles werden vervolgens gericht ingezet op deze hotspots.

Koen Kerckaert, Algemeen directeur Passenger Transport & Security van NMBS, was bijzonder tevreden met het opstellen van een zomeractieplan. Hij verklaarde vlak voor de zomer nog dat ze de afgelopen jaren steeds meer en meer agressie zien tegenover hun personeel. Dit is echter niet nieuw, want ook bij politiediensten en hulpverleners zien we eenzelfde trend.

Bij deze heb ik de volgende vragen:

- 1) Hoe evalueert u dit zomeractieplan? Heeft het zijn doel gehaald? Waar zijn bijstellingen nodig naar volgend jaar?
- 2) In hoeverre zette het zomerplan in op het tegengaan van agressie tegen het personeel van de NMBS? Kon men een daling in het aantal agressiegevallen zien deze zomer t.a.v. dezelfde periode vorig jaar?

Bedankt voor uw antwoorden

Vraag van Yngvild Ingels aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De opvolging van het onderzoeksrapport van het Comité P" (55031264C)

Question de Yngvild Ingels à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "Le suivi du rapport d'enquête du Comité P" (55031264C)

Geachte mevrouw de minister

In 2022 publiceerde Comité P een rapport als resultaat van een toezichtsonderzoek over de wijze waarop de veiligheidsdiensten van de openbare vervoersmaatschappijen (meer bepaald Securail en de veiligheidsdienst van de MIVB) de hen toegekende bevoegdheden uitvoeren. Hieruit vloeiden een aantal aanbevelingen voort, die onze fractie ook heeft opgenomen in een resolutie van 5 juli 2022, nr. 2809.

Bij deze heb ik de volgende vragen:

- 1) Hoe staat u tegenover de door Comité P geformuleerde aanbevelingen?
- 2) In hoeverre wordt er werk gemaakt van de uitvoering van die aanbevelingen en op welke termijn?

Bedankt voor uw antwoorden

Vraag van Yngvild Ingels aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De hervorming van het specialiteitsbeginsel van de SPC" (55031266C)

Question de Yngvild Ingels à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "La réforme du principe de spécialité de la SPC" (55031266C)

Geachte mevrouw de minister

Sinds uw aanstelling als minister heeft u stevast gesteld dat u het geïnitieerde hervormingsproject van Jan Jambon betreffende de actualisering van het specialiteitsbeginsel van de SPC zou verderzetten. De laatste info die we van u hieromtrent mochten ontvangen, dateert van net voor de zomer. U stelde toen dat u aan Fedpol gevraagd had een ontwerp voor te leggen, gevalideerd door de VCLP. De federale politie heeft dit ook effectief gedaan en had reeds een consensus met de VCLP over het specialiteitsbeginsel maar tijdens de zomer dienden nog vergaderingen te worden gehouden over de levering van videobewakingsbeelden van de NMBS aan politiezones.

Bij deze heb ik de volgende vragen:

- 1) Hoe zijn de vergaderingen in de zomer verlopen over de videobewakingsbeelden? Is het ontwerp van Fedpol in die zin nog aangepast?
- 2) Hoever staat u met de hervorming en de aanpassing van de ministeriële omzendbrief van 15 april 2002? Of hoe ver staat u met de opmaak van een nieuwe omzendbrief, één die beter zou aansluiten bij de praktijk op het terrein en tegemoet komt aan de veiligheidsuitdagingen op de prioritaire actieterrainen?
- 3) Wordt er in deze oefening ook gesleuteld aan een nieuwe bevoegdheidsverdeling tussen alle betrokken actoren? (SPC, lokpol, Securail, Infrabel, MIVB...)
- 4) In hoeverre zou een hervormde SPC toelaten om zich meer te richten op proactieve controles en verschijnselen?

Bedankt voor uw antwoorden

Vraag van Yngvild Ingels aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "Personeelstekorten bij de Spoorwegpolitie" (55031267C)

Question de Yngvild Ingels à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "La pénurie de personnel à la Police des chemins de fer" (55031267C)

Geachte mevrouw de minister

De SPC kampt met personeelstekorten. In oktober 2021 verklaarde u nog in commissie dat de aanwerving bij de SPC net zo moeilijk verloopt als elders. Het totale tekort in de directie van de SPC zou gedaald zijn van 21 % in september 2018 tot 16 % in september 2021. U stelde toen dat 'alle mogelijk inspanningen worden geleverd om loopbanen binnen de SPC te promoten', o.m. via mobiliteit en via de omzendbrief GPI 73. Ook gaf u mee dat de directie van de SPC sinds 2019 in de provinciale scholen sensibiliseringsessies verzorgt ten gunste van de SPC, waardoor er een groeiende interesse leek te ontstaan voor de SPC

Bij deze heb ik de volgende vragen:

- 1) Waarom blijft dit een pijnpunt? Op welke termijn hoopt men de kaders opgevuld te krijgen?
- 2) In hoeverre lijken de extra inspanningen te werken om personeel aan te trekken?

Bedankt voor uw antwoorden

Vraag van Yngvild Ingels aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De langetermijnvisie voor de SPC" (55031268C)

Question de Yngvild Ingels à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "La vision à long terme pour la SPC" (55031268C)

Geachte mevrouw de minister

Er wordt volop nagedacht over een structurele hervorming van de geïntegreerde politie:

- 1) Welke langetermijnvisie heeft u voor de SPC binnen een structurele hervorming van de politie?
- 2) Hoe staat u tegenover een publiek-private samenwerking met de federale- of lokale politie om de veiligheid in en rond de stations te waarborgen?
- 3) Een efficiëntere spoorwegpolitie zal er niet alleen komen door meer middelen en mensen ter beschikking te stellen. Ook technologie en innovatie kan hierbij helpen, zoals het gebruik van

bewakingscamera's. Op welke manier wil u innovatieve technologieën integreren binnen de spoorwegpolitie?

Bedankt voor uw antwoorden

Question de Josy Arens à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "La Police des chemins de fer" (55031273C)

Vraag van Josy Arens aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De Spoorwegpolitie" (55031273C)

La police des chemins de fer (SPC) est chargée d'assurer la sécurité dans les gares et les stations de métro. Or, la situation dans ses services est critique à de nombreux niveaux : déficit en personnel, conditions de travail difficile (maladie, burn-out, tentatives de suicide,...), manque en termes d'infrastructures et/ou de matériel.

Le personnel est confronté à une charge de travail très importante. À Bruxelles, environ 50 % des patrouilles ne peuvent plus être réalisées faute de personnel suffisant. On compte un déficit en personnel de 30 %. Les policiers du SPC sont à bout et méritent des clarifications quant à leur avenir.

Madame le Ministre, le réseau de chemin de fer et de métro compte des milliers de navetteurs par jour. Il constitue un réseau prioritaire à protéger, comme nous l'ont tristement rappelés l'attentat du métro de Maelbeek et la tentative d'attentat à la gare centrale.

Madame la Ministre,

- Quelles sont vos intentions quant au futur de la police des chemins de fer?
- Quel est le cadre organique du personnel de la police des chemins de fer pour l'ensemble du territoire national et quel est le nombre de membres du personnel effectivement opérationnels en tenant compte de son évolution depuis 2020?
- Quels sont vos engagements en matière de recrutement? Un monitoring sera-t-il mis en place comme demandé au niveau syndical? À partir de quand ces nouveaux agents seront-ils opérationnels?
- Pouvez-vous détailler les mesures et les engagements prévus unité par unité?
- Le service est confronté à de nombreux départs à cause des conditions de travail difficiles et à un manque de candidats malgré les places ouvertes. Comment entendez-vous y remédier?
- La répartition imprécise des rôles en matière de sécurisation des gares entre les services de police et la centralisation de la Police des chemins de fer sèment l'inquiétude. Où en est l'état d'avancement de la répartition des tâches entre la police locale et la police des chemins de fer?
- Quelle est l'évolution du nombre de faits infractionnels qui se sont déroulés au sein des infrastructures ferroviaires de notre pays et dans les métros? Quelle est la coordination opérationnelle existant entre les services de la police des chemins de fer et les sociétés de transport public avec leur service de sécurité et de prévention?