

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 695  
van **GUY D'HAESELEER**  
datum: 12 februari 2015

---

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

---

*De Lijn - Agressie tegen chauffeurs*

Steeds meer buschauffeurs krijgen te maken met geweld ten aanzien van hun persoon.

Bij de deelvragen, graag informatie voor de laatste drie jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn.

1. Hoeveel chauffeurs werden het slachtoffer van agressie, opgesplitst per jaar en per provincie?
2. In hoeveel van deze gevallen werden de daders gevat, opgesplitst per jaar en per provincie?
3. Tot hoeveel dagen van werkonbekwaamheid gaven deze feiten aanleiding, opgesplitst per jaar en per provincie?
4. Wat is de kostprijs voor de Lijn als gevolg van deze arbeidsongeschiktheid, opgesplitst per jaar en per provincie?
5. Hoeveel gerechtelijke procedures werden aangespannen tegen gevatte daders? Beschikt de minister over cijfers m.b.t. het aantal vervolgingen?
6. Welke veiligheidsmaatregelen werden de laatste jaren genomen om dit toenemend geweld een halt toe te roepen?
7. Hoeveel chauffeurs beslisten uiteindelijk om niet langer meer te functioneren als chauffeur als gevolg van dit geweld?
8. Op welke begeleidingsmaatregelen kunnen chauffeurs een beroep doen nadat ze het slachtoffer werden van agressie?

**BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

**ANTWOORD**

op vraag nr. 695 van 12 februari 2015

van **GUY D'HAESELEER**

1. Sinds kwartaal 4 van 2008 worden alle incidenten op en aan het openbaar vervoer geregistreerd in de Veiligheidsmonitor van De Lijn.

Bij incidenten gaat het dan om: verbale agressie, fysieke agressie en sinds 2014 ook om overlast.

Onderstaande tabel geeft per periode weer:

- het algemeen aantal in de Veiligheidsmonitor van De Lijn geregistreerde incidenten;
- het aantal in de Veiligheidsmonitor van De Lijn geregistreerde incidenten waarbij een chauffeur het slachtoffer was.

| # Incidenten    | 2012 |         |    | 2013 |         |    | 2014 |         |    |
|-----------------|------|---------|----|------|---------|----|------|---------|----|
|                 | Tot. | Chauff. | %  | Tot. | Chauff. | %  | Tot. | Chauff. | %  |
| Antwerpen       | 1825 | 508     | 28 | 2460 | 694     | 28 | 3662 | 703     | 19 |
| Oost-Vlaanderen | 640  | 230     | 36 | 574  | 222     | 39 | 607  | 248     | 41 |
| Vlaams-Brabant  | 421  | 300     | 71 | 524  | 315     | 60 | 679  | 314     | 46 |
| Limburg         | 602  | 521     | 87 | 528  | 442     | 84 | 432  | 354     | 82 |
| West-Vlaanderen | 900  | 306     | 34 | 812  | 251     | 31 | 938  | 355     | 38 |
| VVM             | 4388 | 1865    | 42 | 4898 | 1924    | 39 | 6318 | 1974    | 31 |

Bij de overige incidenten (geen chauffeur betrokken) zijn de slachtoffers voornamelijk de reizigers, maar ook andere De Lijn-medewerkers en de VVM als bedrijf (graffiti en vandalisme).

De Lijn merkt dat de bereidheid tot rapporteren van voorvallen bij het personeel nog steeds stijgt, zodat het stijgend aantal geregistreerde incidenten niet noodzakelijk een evenredige stijging in aantal incidenten betekent.

Daarnaast zorgde de bijkomende categorie "overlast" in 2014 ook voor bijkomende registraties (die voorheen niet werden gemaakt).

Voor 2014 kan dan ook worden gesteld dat de premisse, waarop de parlementaire vraag is gestoeld ("Steeds meer buschauffeurs krijgen te maken met geweld ten aanzien van hun persoon") niet zomaar met de werkelijkheid overeenkomt.

2. Over politionele handelingen en gerechtelijke opvolging dienen de gegevens via de geijkte weg (politie, justitie) te worden opgevraagd.
3. Onderstaande tabel geeft het aantal dagen werkverlet van chauffeurs naar aanleiding van agressiegerelateerde arbeidsongevallen weer.

| #dagen<br>werkonbekwaamheid n.a.v.<br>agressiegerelateerde<br>arbeidsongevallen | 2012  | 2013  | 2014 |
|---------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|------|
| Antwerpen                                                                       | 248   | 1.482 | 155  |
| Oost-Vlaanderen                                                                 | 83    | 43    | 3    |
| Vlaams-Brabant                                                                  | 328   | 293   | 366  |
| Limburg                                                                         | 89    | 27    | 155  |
| West-Vlaanderen                                                                 | 273   | 21    | 69   |
| VVM                                                                             | 1.021 | 1.866 | 748  |

4. Voor de berekening van de kostprijs werd het gemiddelde dagloon voor chauffeurs in december van het betreffende jaar gebruikt.

| Arbeidskostprijs van<br>werkonbekwaamheid n.a.v.<br>agressiegerelateerde<br>arbeidsongevallen (in €) | 2012       | 2013       | 2014       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|
| Antwerpen                                                                                            | 63.629,36  | 389.410,30 | 41.152,50  |
| Oost-Vlaanderen                                                                                      | 21.295,31  | 11.298,68  | 796,50     |
| Vlaams-Brabant                                                                                       | 84.154,96  | 76.988,68  | 97.173,00  |
| Limburg                                                                                              | 22.834,73  | 7.094,52   | 41.152,50  |
| West-Vlaanderen                                                                                      | 70.043,61  | 5.517,96   | 18.319,50  |
| VVM                                                                                                  | 261.957,97 | 490.310,20 | 198.594,00 |

5. Volgende cijfers zijn de aantallen dossiers waarbij de chauffeurs het slachtoffer was en die ook effectief voor de rechtbank kwamen/komen.

| # vervolgingen  | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------------|------|------|------|
| Antwerpen       | 3    | 6    | 0    |
| Oost-Vlaanderen | 2    | 1    | 0    |
| Vlaams-Brabant  | 3    | 0    | 1    |
| Limburg         | 3    | 1    | 2    |
| West-Vlaanderen | 3    | 0    | 0    |
| VVM             | 14   | 8    | 3    |

6. De Lijn levert een maximale inspanning om de veiligheid van haar personeelsleden en reizigers te verhogen.

De sociale veiligheidsthematiek betreft een maatschappelijk probleem, een sociaal fenomeen. De agressieproblemen die zich manifesteren in de openbare ruimte, vinden hun weerspiegeling in het openbaar vervoer, dat uiteindelijk een microkosmos is van de openbare ruimte.

De core business van De Lijn is het vervoeren van klanten en natuurlijk wenst De Lijn dat dit op een veilige manier gebeurt. De Lijn draagt dan ook haar steentje bij in dit sociale veiligheidsdebat en onderneemt diverse maatregelen.

De Lijn wijst er echter tegelijkertijd op dat veiligheid de core business van de openbare ordediensten is en moet zijn. Een geïntegreerde aanpak van de problemen is noodzakelijk, i.e. het afstemmen van projecten en het beleid op andere actoren (scholen, evenementenorganisatoren, politie, ...).

In de uitvoering van het sociaal-veiligheidsplan van De Lijn en in alle bijkomende initiatieven streeft De Lijn niet alleen deze geïntegreerde, maar ook een integrale aanpak na. De verschillende veiligheidsmaatregelen zijn evenwichtig gespreid over de verschillende schakels (i.e. proactief, preventief, preparatie, repressie en nazorg) in de veiligheidsketens (integrale aanpak).

De Lijn heeft naast aandacht voor de preventie van incidenten eveneens oog voor de nazorg. Op deze manier werkt De Lijn evengoed aan de opvang van betrokken personeelsleden en het 'normaliseren' van de exploitatie voor de reizigers.

Naast aandacht voor organisatorische maatregelen (inzet lijncontrole, gemeenschapswachten, vooraan instappen, vereenvoudigen vervoersbewijzen, ....), voerde De Lijn verschillende (techno)preventieve maatregelen in: camera's, GPS, flexibel afsluitbare stuurpost, radioverbinding, .... Er is ook voldoende aandacht voor de personele middelen (opleiding).

Nul risico bestaat echter niet en dit kan De Lijn, gelet op de verwevenheid met de buurten waardoor de voertuigen rijden en waarin de halten zijn gelegen, nooit garanderen.

Daarom zijn de driemaandelijke analyses van de Veiligheidsmonitor van primordiaal belang. Die maken het immers mogelijk de voorhanden zijnde veiligheidsmaatregelen flexibel en gericht in te zetten.

De verhoogde registratie van meldingen in de Veiligheidsmonitor, verkregen door informatie-uitwisseling met de politiediensten, leidt tot een nog meer accurate analyse van de fenomenen en de buurten waarin ze voorvallen ("aandachtsbuurten" in de Veiligheidsmonitor).

De resultaten van de Veiligheidsmonitor maken duidelijk dat de sociale veiligheidsproblematiek zich concentreert in 1% van de buurten waar zich een OV-halte bevindt. Dit wordt niet alleen vastgesteld in het huidige kwartaal, maar ook in de afgelopen kwartalen, waarvan een analyse voorhanden is. De stijging van het aantal geregistreerde incidenten, leidt m.a.w. niet tot een stijging van het aantal aandachtsbuurten (een zeer stabiel gegeven).

Dit houdt in dat in 99% van de buurten geen bijkomende veiligheidsmaatregelen nodig zijn en dat enkel in de overige 1% van de buurten tijdelijk dan wel permanent bijkomende veiligheidsmaatregelen van De Lijn moeten ingezet worden en/ of samenwerking met andere partners noodzakelijk is.

Alle veiligheidsverhogende maatregelen worden continu geëvalueerd in de stuurgroep Veilig op Weg met vertegenwoordigers van De Lijn, de syndicaten, TreinTramBus (TTB), FBAA en VVSG.

7. Er zijn geen cijfers beschikbaar waaruit kan worden afgeleid waarom chauffeurs beslissen hun tewerkstelling bij De Lijn te beëindigen. Hoeveel dit er doen als gevolg van ondervonden geweld, is met andere woorden niet te zeggen.
8.
  - Op het moment van de agressie wordt de chauffeur onmiddellijk bijgestaan door Dispatching. Zij zullen de chauffeur ondersteunen in afwachting van de aankomst van lijncontrole en eventuele politie en/of andere diensten.
  - Na de agressie zal de leidinggevende, de maatschappelijk assistent, een collega of lijncontrole de chauffeur begeleiden, indien gewenst, voor het neerleggen van de klacht bij politie. Er wordt tevens gevraagd melding te maken van elk agressie-incident via een interne meldingsfiche.
  - In kader van de nazorg neemt de maatschappelijk assistent contact op met het slachtoffer. Indien uit de gesprekken de nood naar voor komt, kan er eveneens gewerkt worden met de externe dienst POBOS.
  - Bij het hervatten van een dienst wordt, in de mate van het mogelijke, begeleiding voorzien.