



Opschrift

Vergadering van 20 april 2026

Nummer: 2026_MV_00323

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Johan Deckmyn: Onveiligheid in Gentse stations

Raadslid(-leden):

Johan Deckmyn - Vlaams Belang

Bevoegd: Mathias De Clercq

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Nieuwe cijfers tonen aan dat het geweld in stations en op treinen na de coronacrisis duidelijk is toegenomen. Ook Gent springt daarbij op een bijzonder negatieve manier in het oog.

Waar de Gentse stations voor corona gemiddeld 29 gewelddadige incidenten per jaar telden, zijn dat er vandaag 44 per jaar. Dat is een stijging met meer dan 50 procent. Volgens het artikel zijn de Gentse stations daardoor vandaag bijna even onveilig als Brussel-Noord.

Daarnaast blijkt uit getuigenissen van mensen op het terrein dat vooral jongeren en daklozen of rondzwervende personen vaker opduiken in de interventieverslagen. Tegelijk is er sprake van een tekort aan spoorwegpolitie en van een moeilijke taakverdeling tussen lokale politie, spoorwegpolitie en Securail.

Gezien de ernst van deze evolutie, heb ik de volgende vragen.

Vraag:

1. Erkent de burgemeester dat de veiligheidssituatie in de Gentse stations de voorbije jaren ernstig verslechterd is? Hoe verklaart hij de stijging van 29 naar 44 gewelddadige incidenten per jaar?
2. Welke concrete bijkomende veiligheidsacties plant de stad, samen met de lokale politie, de spoorwegpolitie en Securail, om geweld en overlast in en rond de Gentse stations terug te dringen?
3. Komt er extra aandacht voor veelplegers, overlastgevende groepen, rondzwervende personen en jongeren die in of rond stations voor intimidatie of geweld zorgen?

4. Is de burgemeester bereid om voor de Gentse stationsomgevingen een kordater handhavingsbeleid uit te werken, met meer controles, meer zichtbare aanwezigheid en duidelijke afspraken tussen alle bevoegde diensten?

Antwoord

Geachte voorzitter, geachte collega's,

We moeten opletten om zomaar conclusies te trekken uit krantenartikels die cijfers zonder enige nuance of context weergeven.

Onze korpschef heeft hierover heel wat duiding meegegeven aan de journalist in kwestie om deze cijfers te kaderen, doch dit is amper weerhouden in het artikel. Integendeel, men doet uitschijnen dat de Gentse stations quasi even gevaarlijk zijn als Brussel Noord, quod non.

Ik weet niet wie vaak de trein neemt in Gent, maar wat in dat artikel stond, is toch met een serieuze korrel zout te nemen. En daarmee wil ik die feiten absoluut niet minimaliseren. We moeten wel die cijfers in de juiste context plaatsen.

Vooreerst moeten we kijken naar de registratie van feiten. We weten bijvoorbeeld dat de aangiftebereidheid in Oost-Vlaanderen stukken hoger ligt dan in Brussel. Het is erg om te zeggen, maar in Brussel doet men vaak de moeite niet meer om aangifte te doen.

Daarnaast zegt de locatie van de aangifte niets over de locatie van de feiten zelf. Als er agressie op de trein gebeurt, wat natuurlijk onaanvaardbaar is, wordt de dader vaak gevat op de plaats van aankomst. Voor treinen uit Brussel gaat dat bijvoorbeeld om stations als Gent.

Daarnaast zijn cijfers vergelijken niet altijd eenduidig. Dit hangt sterk af van welke criteria worden gebruikt om de data te verzamelen, zoals de gehanteerde perimeter - welke straten worden wel of niet opgenomen in de zoekopdracht - en welke locatie wordt geregistreerd bij de aangifte.

Bovendien, stelt de korpschef, schort er iets met de term 'zware agressie' die de journalist hanteert. Die komt namelijk niet voor in de benamingen die de politie hanteert, gezien dit een waardeoordeel geeft aan strafrechtelijke inbreuken. De politie spreekt bijvoorbeeld van 'slagen en verwondingen' waarbij een schermutseling tussen enkele daklozen bijvoorbeeld, vervat wordt in die cijfers, zonder dat er daar sprake is van 'zware agressie'.

Dat is allemaal meegegeven door de korpschef aan de journalist.

Los daarvan, Gent-Sint Pieters is het drukste station van Vlaanderen. Dagelijks krijgt het bijna 50.000 reizigers te verwerken.

De politie registreert per jaar minder dan 50 feiten gelieerd aan het station, maar dat kan dus evengoed op de trein zijn. Dat is minder dan 1 feit per week. Elk feit is uiteraard één te veel en de veiligheid in onze stations verdient meer aandacht, maar we moeten de zaken wel in het juiste perspectief stellen.

Als het dan gaat om evoluties. Ook daar moeten we voorzichtig in zijn. De enige zinvolle verklaring die onze politie kan geven, is dat er een evolutie is tussen de periode van corona en de jaren er na – zowel in gans Gent als in het station. Herinner u dat het publieke leven on hold stond en het station daarom veel minder gebruikt werd, en dat

vertaalt zich in de cijfers. Er was inderdaad een stijging van fysiek geweld in 2021, net na corona. Deze stijging was merkbaar over heel de stad en dus ook in de stations. We stellen nu een licht dalende trend vast voor ons grondgebied, eveneens merkbaar in de stations.

De basis voor de verantwoordelijkheden inzake veiligheid in de stations wordt geregeld in de omzendbrief Veiligheid bij de spoorwegen van 15 april 2002. Voor Gent betekent dit dat, op basis van het protocol, theoretisch vooral de spoorwegpolitie aan zet is in het station Gent-Sint-Pieters en voor Dampoort, Drongen en Gentbrugge vooral de Gentse Lokale Politie.

In de praktijk is de spoorwegpolitie zwaar onderbezet en flirt met een operationele capaciteit van 30%.

Vaak is er maar 1 ploeg aanwezig voor heel Oost- en West-Vlaanderen. Met momenten is er zelfs geen enkele ploeg voor de twee provincies beschikbaar en wordt er aan de lokale politie gevraagd om alle interventies op zich te nemen. Politie Gent doet dit natuurlijk voor de veiligheid van de mensen. Dat is alweer een bovenlokale taak die onze politie moet opnemen.

De Gentse politie vangt dus de meeste interventies zelf op, neemt in regel bijna bij elk zwaar incident de leiding en doet op geregelde tijdstippen extra acties in de stations, gericht op diverse fenomenen. Denk maar aan verschillende van onze FIPA-acties die ook in en rond de stations zijn doorgegaan.

Ook wanneer er evenementen zijn die een grotere volkstoeloop teweegbrengen, wordt er extra politiepersoneel ingezet voor toezicht.

Veelal slaagt de spoorwegpolitie er zelfs niet in om één ploeg te leveren als bijstand tijdens dergelijke acties. Dat is eigenlijk schandalig.

Al deze problemen zijn reeds lang gekend en de bovenlokale initiatieven van de bevoegde ministers van de afgelopen jaren hebben niet tot een oplossing geleid.

Securail speelt eveneens een rol in het kader van de veiligheid van de stations en de treinreizigers. Ook zij kunnen in geval van problemen rekenen op de Gentse politie.

Ik wil er wel op wijzen dat de samenwerking en de relatie tussen de spoorwegpolitie, Securail en de Gentse politie goed is. Dus geen kwaad woord over de mensen op het terrein.

Ikzelf, de korpschef en vele anderen hebben deze problematiek op vele mogelijke wijzen reeds nationaal aangekaart. De plannen van de huidige regering ten aanzien van de federale politie, en de spoorwegpolitie in het bijzonder, blijven evenwel onduidelijk.

Los van de cijfers ben ik, samen met de korpschef, van mening dat er inderdaad meer nodig is voor de veiligheid in en rond de stations en het is dus meer dan dringend dat er nationaal beslissingen genomen worden.

Collega's met betrekking tot de politie post. Het is zo , de fysieke ruimte is daar in Gent-Sint-Pieters, de spoorwegpolitie zou daar moeten zitten, zij zitten nu een paar straten verder in de Pacificatielaan. Het is fysiek voorzien, het lokaal is nu leeg, er is een ruimte voor de spoorwegpolitie, ik zal de minister vragen om dit te doen. Ik vind dit een goede insteek. Ik heb de minister trouwens al aangesproken over de onderbezetting van de spoorwegpolitie. Recent is dit ook meegegeven aan de minister bij een bezoek aan Gent. In die zin zou het dus goed zijn om de spoorwegpolitie te huisvesten in het lokaal die daar voor voorzien is.

Onze Gentse Politie doet al heel veel in de stations gaande van interventies, acties en het begeleiden van evenementen. Het opnemen van die bijkomende verantwoordelijkheid door de lokale politie zou natuurlijk moet gepaard gaan met een federale financiële extra dotatie.

Ondertussen blijft de Gentse Politie verder inzetten op de veiligheid in de stations. Er is eveneens een leefbaarheidsoverleg in Sint-Pietersstation met de verschillende betrokken partners om de verschillende problematieken geïntegreerd aan te pakken.

De daklozen die zich in het station en de onmiddellijke omgeving ophouden, worden multidisciplinair opgevolgd. In het kader hiervan is er een zorghub ingericht in de Smidsestraat vanuit de vaststelling dat er bijna geen voorzieningen voor deze doelgroep in de buurt van het station waren. Deze tijdelijke invulling wordt uitgebaat door vzw Enchanté, gefinancierd en beleidsmatig ondersteund door de stad en speelt in op de noden van de doelgroep.

Om te besluiten. We nemen de veiligheid in onze stations ernstig, maar mogen niet zomaar conclusies trekken uit de vernoemde cijfers. De korpsleiding stelt heel duidelijk dat deze cijfers niet betrouwbaar zijn. Onze politie neemt haar rol meer dan op. Maar, zoals gezegd, het is de federale overheid die hier haar verantwoordelijkheid in moet nemen. Een sterke, goed bemande spoorwegpolitie is nodig om mee over de veiligheid te waken in de treinen en in onze stations. Ik zal dat, samen met de korpschef, op een constructieve manier alleszins blijven aankaarten.

Mathias De Clercq
Burgemeester
