

Integratie veiligheidskorps DG EPI in DAB: chauffeurs vinden maar moeilijk hun plaats

Nieuws maandag 29 juli 2019

Sinds in 2015 de ministers Koen Geens en Jan Jambon beslisten om het veiligheidskorps van het DG EPI gedwongen te integreren in een nieuwe Dienst Algemene Beveiliging (DAB) bij de federale politie, doken er tal van problemen op. Momenteel is één van de heetste hangijzers de positie van de chauffeurs van het DG Epi, die instaan voor het gedetineerdentransport tussen de penitentiare inrichtingen onderling, en naar en van de justitiegebouwen.

De loutere functionaliteit 'chauffeur' bestaat niet bij de Dienst Algemene Beveiliging (DAB). Een chauffeur zou enkel kunnen instappen als deze bereid zou zijn ook het volledige takenpakket van een personeelslid van de DAB uit te voeren. Voornamelijk de jongere personeelsleden die als chauffeur voor het gedetineerdentransport instaan, hebben met deze voorwaarde geen probleem, aangezien zij voor zichzelf nog een verdere loopbaan uitgebouwd zien bij de DAB. Jammer genoeg was het de keuze van het kabinet-Geens om dit dossier zo laag op de prioriteitenlijst te zetten, dat deze mogelijkheid binnen deze legislatuur niet aangeboden werd. Zoals zovele dingen was dit iets voor een volgende legislatuur.

Integratie geplaagd door problemen

In de praktijk bleven (en blijven) de chauffeurs van het DG EPI rijden met gedetineerden, via een protocol van ter beschikking stellen. Het wagenpark van het DG EPI werd overgedragen aan de federale politie. In december 2018 werd een eerste vergadering afgedwongen (!) om de inhoud van dit protocol en de daaraan relevante bijlagen te bespreken. Reden daarvoor was simpel: er doken allerhande kleine en minder kleine (samenwerkings)problemen op.

Zo waren er zones waar chauffeurs niet konden tanken zonder dat iemand van de DAB daarbij aanwezig was. Ook worden chauffeurs van DG EPI ingezet om 'rond de kerktoeren te rijden' terwijl personeel van DAB (dat eigenlijk niet zou horen te rijden) ingezet wordt om lange ritten te rijden in functie van vergoedingen die zij anders niet (meer) krijgen. Het gaat om kleine pesterijen met soms een grote impact.

Het was ook niet duidelijk hoeveel chauffeurs men zou behouden en hoelang men de chauffeurs van DG EPI zou behouden. Het was evenmin duidelijk wie verantwoordelijk zou zijn voor ongevallen als de transportverantwoordelijke tegen het advies van de chauffeur in zou beslissen dat er prioritair gereden dient te worden. Plots werden er getuigschriften gevraagd die eerder niet noodzakelijk waren... en ontbraken er in alle talen bijlagen, terwijl sommige enkel in het Frans beschikbaar waren.

Moeizame weg naar een protocol

Nadat tijdens deze eerste vergadering een aantal zaken verduidelijkt geraakten en het duidelijk werd dat zowel het protocol tussen justitie en de federale politie, als de bijlagen niet gevalideerd waren, werd het zeer stil aan

kant van de overheid.

Pas op het ogenblik dat ACOD de kat de bel aanbond omdat er in de centrale garage personeelsleden bedreigd werden met een formele procedure, schoot de overheid weer in gang. Onder druk om in de media vlak voor de verkiezingen een boekje open te doen, was men plots bereid om op enkele dagen tijd te voorzien in gevalideerde documenten en nieuw sociaal overleg – typisch.

Aanleiding voor het conflict was de weigering om te rijden met voertuigen die niet meer in orde waren met de technische controle. Na wat uitpluizen blijkt dat de voertuigen van de federale politie (en dus ook DAB) vrijgesteld zijn van technische controle. De DAB voorziet in zijn eigen herstellingen aan voertuigen en hoeft deze niet om de zoveel tijd te laten keuren. Dit is een verschil met DG Epi, waar de voertuigen wel gekeurd dienden te worden en waar de chauffeur op deze keuring diende toe te zien.

Tijdens het sociaal overleg werd het (lichtjes) aangepast protocol tussen justitie en de federale politie verder besproken en werden issues die voor werkingsproblemen zorgen, uitgepraat. Er werden ook bijlagen besproken die duidelijkheid geven over het takenpakket (procedures) van de chauffeurs en het aantal chauffeurs dat DG EPI ter beschikking moet stellen van DAB.

Wat wil de ACOD?

De ACOD heeft duidelijk gesteld dat DG EPI moet blijven investeren in het aanstellen en opleiden van chauffeurs zolang het protocolakkoord van toepassing is. Wij hebben eveneens duidelijk gesteld dat DAB pas kan overgaan tot het voorzien van eigen chauffeurs in voertuigen nadat het bewaken van gedetineerden in een ziekenhuis, wat deel uitmaakt van hun takenpakket, in de praktijk gebracht werd.

Om het sociaal leven van de chauffeurs ook te laten respecteren, hebben we duidelijkheid gevraagd en gekregen in verband met de dienstplanning (aantal chauffeurs) en wat dient te gebeuren indien er in de laatste 24 uur toch nog aanvullend iemand zou op dienst moeten komen. De chauffeur zal in geval het niet verantwoord is volgens hem/haar om prioritair te rijden, het recht hebben om dit protest op het rittenblad te laten noteren door de transportoverste. Op die wijze zal bij een ongeval er geen discussie hoeven te bestaan over wie er verantwoordelijk gesteld hoort te worden.

Al bij al bestaat er nu een protocol dat gevalideerd is en dat als basis kan dienen voor chauffeurs om hun werk naar behoren en uniform uit te voeren. Ook de bijlagen zijn gevalideerd en geven duidelijkheid. Alles valt en staat uiteraard met de correcte toepassing van de documenten door de mensen op het terrein, zowel bij DG EPI als bij DAB.

Robby De Kaey

Dit artikel verscheen in Tribune 75.07