

**SÉNAT DE BELGIQUE**


---

**SESSION DE 2005-2006**


---

16 NOVEMBRE 2005

**Projet de loi relatif à l'établissement et  
au financement de plans d'action en  
matière de sécurité routière**

---

*Procédure d'évocation*


---

**RAPPORT**

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DES FINANCES ET DES AFFAIRES  
ÉCONOMIQUES  
PAR**

**M. VAN NIEUWKERKE****BELGISCHE SENAAAT**


---

**ZITTING 2005-2006**


---

16 NOVEMBER 2005

**Wetsontwerp betreffende de opmaak en  
financiering van actieplannen inzake  
verkeersveiligheid**

---

*Evocatieprocedure*


---

**VERSLAG**

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR  
DE FINANCIËN EN VOOR  
DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN  
DOOR**

**DE HEER VAN NIEUWKERKE**

Composition de la commission / Samenstelling van de commissie :

**Président / Voorzitter :** Jean-Marie Dedecker.**Membres / Leden :**

SP.A-SPIRIT	Mimount Bousakla, Bart Martens, André Van Nieuwkerke.
VLD	Stéphanie Anseeuw, Jean-Marie Dedecker, Luc Willems.
PS	Pierre Galand, Joëlle Kapompolé, Olga Zrihen.
MR	Jihane Annane, Berni Collas, Marie-Hélène Crombé-Berton.
CD&V	Etienne Schouppe, Jan Steverlyncx.
Vlaams Belang	Frank Creyelman, Anke Van dermeersch.
CDH	Christian Brotcorne.

**Suppléants / Plaatsvervangers :**

Jacinta De Roeck, Christel Geerts, Flor Koninckx, Myriam Vanlerberghe.  
Jacques Germeaux, Stefaan Noreilde, Patrik Vankrunkelsven, Paul Wille.  
Sfia Bouarfa, Jean Cornil, Jean-François Istasse, Philippe Mahoux.  
Jacques Brotchi, Alain Destexhe, Nathalie de T' Serclaes, François Roelants du Vivier.  
Wouter Beke, Mia De Schampelaere, Hugo Vandenberghe.  
Yves Buysse, Nele Jansegers, Wim Verreycken.  
Francis Delpérée, Clotilde Nyssens.

*Voir :***Documents du Sénat :****3-1427 - 2005/2006 :**

N° 1 : Projet évoqué par le Sénat.  
N° 2 : Amendements.

*Zie :***Stukken van de Senaat :****3-1427 - 2005/2006 :**

Nr. 1 : Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.  
Nr. 2 : Amendementen.

## I. INTRODUCTION

Le projet de loi qui fait l'objet du présent rapport relève de la procédure bicamérale optionnelle et est issu d'un projet de loi déposé initialement à la Chambre des représentants le 13 octobre 2005 (doc. Chambre, n° 51-2027/1). Il a été adopté le 10 novembre 2005 et transmis le 14 novembre 2005 au Sénat, qui l'a évoqué le même jour.

La commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 16 novembre 2005, en présence du ministre de la Mobilité.

## II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DE LA MOBILITÉ

Le ministre résume les dispositions à l'examen en indiquant qu'elles ont pour objet d'apporter une série d'adaptations techniques au Fonds des amendes routières. Ce fonds sera désormais dénommé «Fonds de sécurité routière», étant donné que cette appellation correspond mieux à son objectif, qui est la sécurité routière et non pas les amendes. Les dispositions à l'examen visent en outre à mettre encore plus l'accent sur l'objectif de ce fonds, qui est de soutenir la politique en matière de sécurité routière. C'est pourquoi les moyens du fonds seront répartis entre tous les acteurs appelés à intervenir: la police fédérale et les 196 zones de police, les services de la Justice, les administrations de la Mobilité et de l'Intérieur.

La loi en projet prévoit enfin la possibilité d'utiliser plus efficacement les moyens prévus et de mettre en œuvre une politique d'achats communs.

## III. DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Steverlynck apprécie le fait que l'on prévienne la possibilité de mettre en œuvre une politique d'achats communs et que d'autres services opérant dans le cadre de la sécurité routière puissent également être financés par ce fonds. Le cas échéant, ce dernier pourra encore être élargi.

On est cependant frappé par le caractère temporaire et éphémère des mesures proposées. En soi, des mesures temporaires ne cadrent pas avec une politique structurelle et réfléchie, comme la politique de sécurité routière telle qu'elle a été proposée par le ministre de la Mobilité à la Chambre des représentants. Le ministre pourrait-il dès lors expliquer comment il envisage de combiner les mesures temporaires proposées aux plans à long terme qui ont été arrêtés, par exemple, par les communes ?

## I. INLEIDING

Dit optioneel bicameraal wetsontwerp werd in de Kamer van volksvertegenwoordigers oorspronkelijk ingediend als een wetsontwerp (stuk Kamer, nr. 51-2027/1) op 13 oktober 2005. De tekst werd op 10 november 2005 aangenomen en op 14 november overgezonden aan de Senaat die het op dezelfde dag heeft geëvoceerd.

De commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 16 november 2005 in aanwezigheid van de minister van Mobiliteit.

## II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE MINISTER VAN MOBILITEIT

De minister vat samen dat de voorliggende bepalingen ertoe strekken een aantal technische aanpassingen aan te brengen aan het verkeersboetefonds. Het fonds wordt voortaan aangeduid met de naam «verkeersveiligheidsfonds» omdat dit beter aansluit bij de doelstelling: verkeersveiligheid en niet de boetes. Bovendien strekken de voorliggende bepalingen ertoe de doelstelling van het fonds nogmaals te benadrukken namelijk het ondersteunen van de verkeersveiligheidsbeleid. Vandaar dat de verdeling van de middelen van het fonds gebeurt onder allen die zich hierin moeten inschakelen: de federale politie en de 196 politiezones, de diensten van justitie, de administratie van mobiliteit en van binnenlandse zaken.

Verder wordt ook de mogelijkheid voorzien om efficiënter om te gaan met de voorziene middelen en over te gaan tot een gemeenschappelijk aankoopbeleid.

## III. ALGEMENE BESPREKING

De heer Steverlynck apprecieert het gegeven dat wordt overgegaan tot de mogelijkheid van een gemeenschappelijk aankoopbeleid en dat ook andere betrokken diensten die in het kader van de verkeersveiligheid opereren, kunnen begunstigd worden door het fonds. Eventueel kan dat laatste nog worden uitgebreid.

Wat echter opvalt, is het tijdelijke en uitdovende karakter van de voorgestelde maatregelen. Op zich stroken tijdelijke maatregelen niet met een structureel en doordacht beleid, zoals de minister het verkeersbeleid in de Kamer van volksvertegenwoordigers voorstelde. Kan de minister daarom toelichten hoe de hij de voorgestelde tijdelijke maatregelen ziet te combineren met de lange termijnplannen van bijvoorbeeld de gemeenten ?

L'intervenant se rallie par ailleurs aux critiques qui ont déjà été formulées à la Chambre des représentants concernant l'obligation de résultat qui est prévue dans le projet, sachant que les résultats atteints dépendent de divers facteurs tels que les investissements en infrastructure.

En conclusion, le membre se dit en fait partisan d'une autre répartition des moyens disponibles. Il propose de répartir d'abord les moyens par région, proportionnellement aux recettes générées par chaque région, et ensuite de la manière indiquée dans l'amendement.

M. Brotcorne fait remarquer que le projet est assez technique et qu'il obligera à l'avenir le Fonds de la sécurité routière en question à assumer lui-même ses propres frais administratifs, ce qui représente donc en fait un pas en arrière.

À l'avenir, une partie des moyens du fonds à répartir sera également octroyée à la police fédérale, jusqu'à hauteur de 5 %, et à la Justice. Le ministre pourrait-il expliquer à quels services de la Justice les moyens du fonds seront attribués ?

Vu la portée du projet, l'intervenant pense que les dispositions proposées remettent en question des accords antérieurs et ne tiennent, par surcroît, aucun compte de l'avis des régions. Elles ignorent en tout cas l'avis de la Région wallonne, qui se voit privée d'une série de moyens sur lesquels elle comptait pour déployer une politique de sécurité routière et pour garantir la sécurité routière proprement dite.

Les moyens en question ne sont pas absolument nécessaires pour cette même autorité, qui, en outre, ne respecte pas ses propres engagements à l'égard des zones de police locale et des communes.

L'intervenant propose dès lors de ne pas modifier l'affectation des moyens du Fonds de la sécurité routière et de réserver ceux-ci à la progression de la sécurité routière dans les diverses zones de police locale, qui en ont plus que jamais besoin.

Vu les observations qui ont été formulées, l'intervenant a la conviction que le projet poursuit surtout des objectifs budgétaires. C'est pourquoi il ne le soutiendra pas.

Le ministre confirme que le Fonds de la sécurité routière est, par définition, un fonds temporaire, puisque l'objectif est d'amener la population à adapter son style de conduite et donc à éviter de plus en plus les amendes ainsi que les accidents. Par contre, plaider pour l'instauration d'un fonds permanent comme le fait le sénateur Steverlynck dans sa proposition reviendrait à préconiser un système d'amendes permanent. Tel ne saurait être l'objectif poursuivi.

Verder merkt de spreker op dat hij, net als in de Kamer van volksvertegenwoordigers, kritiek levert ivm de resultaatsverbintenis die in het ontwerp aanwezig is. Immers verschillende factoren, zoals investeringen in infrastructuur, zijn verantwoordelijk voor het behalen van die resultaten.

Tot slot merkt het lid op dat hij eigenlijk voorstander is van een andere verdeling van de beschikbare middelen. Zijn voorstel bestaat er in om in eerste instantie de middelen te verdelen per gewest zodat er wordt verdeeld *a rato* naar wat het gewest genereert. In tweede instantie wordt verdeeld zoals in de amendementen wordt voorgesteld.

De heer Brotcorne merkt op dat het vrij technische ontwerp er eigenlijk op neerkomt dat het betrokken verkeersveiligheidsfonds in de toekomst ook zijn eigen administratieve kosten zal moeten dragen en dus in feite een stap achteruit betekent.

Ook de federale politie, geplafonneerd tot 5 %, en justitie zullen in de toekomst mee delen in de verdelen middelen van het Fonds. Kan de minister toelichten aan welke diensten van Justitie de middelen van het Fonds zullen worden toebedeeld ?

Gezien de strekking van het ontwerp is de spreker van mening dat de voorgestelde bepalingen vroeger afgesloten overeenkomsten terug in vraag stellen en bovendien houdt het geen rekening met het advies van de gewesten. In elk geval niet met dat van het Waalse Gewest waaraan een aantal middelen worden onttrokken waarop het rekende voor de uitbouw van een verkeersveiligheidsbeleid en de verkeersveiligheid.

Voor diezelfde overheid zijn deze middelen niet absoluut noodzakelijk en bovendien komt diezelfde overheid haar eigen engagementen niet na ten aanzien van de lokale politiezones en de gemeenten.

Hij stelt daarom voor om de toekenning van de middelen van het verkeersveiligheidsfonds niet te wijzigen en om deze te laten voor de uitbouw van de verkeersveiligheid in de verschillende lokale politiezones. Die hebben deze middelen meer dan nodig.

Gezien de opmerkingen is de spreker vooral overtuigd van de budgettaire doelstellingen van het ontwerp. Hij zal het dan ook niet steunen.

De minister bevestigt dat het Verkeersveiligheidsfonds per definitie een tijdelijk fonds is aangezien het de bedoeling is dat de bevolking haar rijstijl aanpast, dus de boetes meer en meer vermijdt en ook de ongevallen vermijdt. Pleiten voor een permanent Fonds zoals in het voorstel van senator Steverlynck zou daarentegen pleiten zijn voor permanente beboeting. Dit kan niet de bedoeling zijn.

En ce qui concerne l'obligation de résultat, le ministre indique que, pour la première fois, les zones de police où l'on enregistre une diminution du nombre d'accidents seront gratifiées d'une augmentation de leurs moyens financiers. Cette inversion de la logique par rapport au passé incite les zones à mener une véritable politique de sécurité routière.

Le ministre dit pouvoir souscrire au principe de la régionalisation, mais seulement si l'on régionalise l'ensemble du système qui garantit la sécurité routière. Il faut être conséquent. Il renvoie à cet égard à son livre «*Een Vlaams Gerecht*» et se dit prêt à débattre de la régionalisation du système de maintien de l'ordre en matière de sécurité routière.

Pour le reste, le ministre souligne que la clé de répartition la plus appropriée est celle qui permet aux zones qui fournissent le plus d'efforts d'être le mieux récompensées.

Comme le ministre souhaite que sa politique de sécurité routière soit effectivement mise en œuvre par les diverses parties concernées, il a procédé à l'adaptation technique nécessaire pour attribuer également à celles-ci une partie des moyens à distribuer. Pour qu'une politique de sécurité routière soit efficace, il faut en effet que les différents acteurs — la police, la justice et les administrations concernées — harmonisent leur vision des choses. La répartition des moyens entre tous les acteurs contribue à cet objectif.

Il est prévu d'accorder des moyens plus spécifiques à la Justice, car l'objectif est de pouvoir soutenir l'application des peines alternatives en matière de roulage.

Le Fonds de la sécurité routière n'est pas non plus la panacée; il ne sert qu'à soutenir la politique de sécurité routière aux niveaux fédéral et zonal. En transférant tout simplement le financement aux régions alors que la politique de répression des infractions resterait une compétence fédérale, on risque de provoquer des incompatibilités entre la politique de sécurité routière des régions et celle de l'État fédéral. Régionaliser uniquement l'attribution des moyens n'a aucun sens.

M. Steverlynck réplique que le soutien à la politique de sécurité routière implique une action permanente à l'aide de moyens qui ne proviennent pas nécessairement du Fonds de sécurité routière. Pour ce faire, il faudrait débloquer des moyens alternatifs.

En ce qui concerne la diminution du nombre d'accidents, il y a encore d'autres facteurs qui interviennent et sur lesquels la police n'a pas directement prise. Ces facteurs aussi devraient être pris en considération.

Enfin, l'intervenant précise qu'il souhaite en tout cas que le débat relatif à la régionalisation ait lieu. Il

Wat de resultaatsverbintenis betreft, geeft de minister aan dat voor het eerst de zones met een dalende ongevalratio zullen worden beloond met meer financiële middelen. Deze omkering van de logica ten opzichte van het verleden stimuleert de zones om een daadwerkelijke verkeersveiligheidspolitiek te voeren.

De minister kan zich vinden in regionalisering, maar enkel indien het volledige handhavingssysteem voor verkeersveiligheid geregionaliseerd wordt. Wie A zegt moet ook B zeggen. Hij verwijst hiervoor naar zijn boek «*Een Vlaams Gerecht*» en is bereid een debat te voeren omtrent de regionalisering van het handhavingbeleid inzake verkeersveiligheid.

Voor de rest benadrukt de minister dat de meest geschikte verdeelsleutel diegene is die er toe leidt dat de zones die de meeste inspanningen leveren, ook het beste worden beloond.

Aangezien de minister wenst dat zijn politiek inzake verkeersveiligheid ook werkelijk wordt uitgevoerd door de verschillende betrokken partijen is hij overgaan tot de technische aanpassing om de verschillende betrokken partijen ook een deel van de te verdelen middelen toe te wijzen. Een efficiënt verkeersveiligheidsbeleid vereist immers dat de neuzen van de verschillende actoren, zijnde politie, justitie en de betrokken administraties in dezelfde richting wijzen. De verdeling van de middelen aan alle betrokken actoren draagt hiertoe bij.

Aan Justitie worden meer specifiek middelen toebedeeld aangezien het de bedoeling is dat de alternatieve straffen in verkeerszaken worden ondersteund.

Het verkeersveiligheidsfonds is ook niet de oplossing voor alle problemen, het dient enkel ter ondersteuning van het federale en zonale verkeersveiligheid. Wanneer de financiering zondermeer naar de gewesten zou worden overgeheveld terwijl het handhavingbeleid federaal blijft, dreigen de gewestelijke en de federale verkeersveiligheidspolitiek elkaar te doorkruisen. Enkel de toekenning van de middelen regionaliseren heeft geen zin.

De heer Steverlynck repliceert dat de ondersteuning van verkeersveiligheid een permanente aanpak impliceert met middelen die niet noodzakelijk uit het verkeersveiligheidsfonds komen. Alternatieve middelen zouden hiervoor moeten worden vrijgemaakt.

Wat de daling van het aantal ongevallen betreft, spelen ook nog andere factoren mee waar de politie niet direct een impact op heeft. Ook deze zouden mee in overweging moeten genomen worden.

Tot slot stelt de spreker dat hij het debat inzake de regionalisering in elk geval wenst te voeren. Toch

estime néanmoins qu'il serait trop facile de différer l'examen d'aspects partiels et donc de ne pas attribuer les moyens financiers à ceux qui les génèrent tant que le débat de fond n'a pas lieu. C'est un élément sur lequel il voudrait continuer à insister.

Le ministre partage l'avis de M. Steverlynck sur la nécessité de mener une politique permanente en matière de sécurité routière. Depuis l'adoption de la nouvelle loi sur la circulation routière et l'instauration du fonds, chaque zone applique délibérément sa politique en matière de circulation routière. Ce n'était pas le cas auparavant.

M. Steverlynck déclare que pour mener une politique en matière de sécurité routière, il faut disposer des moyens financiers nécessaires. Sans pour autant remettre en cause la loi de financement, on pourrait répartir autrement les moyens prévus en l'espèce, précisément parce que l'obligation de résultat, telle qu'elle est définie actuellement, ne tient pas compte de tous les facteurs d'influence.

#### IV. DISCUSSION DES ARTICLES

M. Steverlynck dépose les amendements n<sup>os</sup> 1 à 4 (doc. Sénat, n<sup>o</sup> 3-1472/2). Il renvoie à sa justification écrite.

Le ministre renvoie, pour ses réponses, au rapport de la Chambre des représentants (doc. Chambre, n<sup>o</sup> 51/2027/3), où des amendements identiques avaient été déposés.

#### V. VOTES

Les amendements n<sup>os</sup> 1 et 3 sont rejetés par 8 voix contre 2.

Les amendements n<sup>os</sup> 2 et 4 sont rejetés par 9 voix contre 1.

L'ensemble du projet de loi a été adopté par 8 voix contre 2.

\*  
\* \*

Confiance a été faite au rapporteur pour un rapport oral en séance plénière.

*Le rapporteur,*  
André VAN NIEUWKERKE.

*Le président,*  
Jean-Marie DEDECKER.

\*  
\* \*

vindt hij het te gemakkelijk om deelfacetten uit te stellen, en dus de middelen niet toe te bedelen aan diegene ze aanbrengen, tot zolang het debat ten gronde niet wordt gevoerd. Hij zou dus willen blijven aandringen op dat element.

De minister is akkoord met de opmerking van de heer Steverlynck over het voeren van een permanente politiek inzake verkeersveiligheid. Sinds de nieuwe verkeerswet en de komst van het fonds doet iedere zone bewust aan verkeerspolitiek. Dit was vroeger niet het geval.

De heer Steverlynck verklaart dat het voeren van een verkeersveiligheidspolitiek de nodige financiële middelen noodzaakt. De financieringswet kan hiervoor niet worden doorkruist maar toch kan de verdeling van de middelen hiervoor op een andere manier gebeuren precies omdat de resultaatsverbintenis, zoals die nu is omschreven, geen rekening houdt met alle beïnvloedende elementen.

#### IV. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

De heer Steverlynck dient de amendementen 1 tot en met 4 in (stuk Senaat, nr. 3-1472/2). Hij verwijst hiervoor naar zijn schriftelijke verantwoording.

De minister verwijst voor zijn antwoorden naar het verslag van de Kamer van volksvertegenwoordigers (stuk Kamer nr. 51-2027/3) waar identieke amendementen werden ingediend.

#### V. STEMMINGEN

De amendementen 1 en 3 worden verworpen met 8 tegen 2 stemmen.

De amendementen 2 en 4 worden verworpen met 9 tegen 1 stem.

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 2 stemmen.

\*  
\* \*

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteur voor het uitbrengen van een mondeling verslag in plenaire vergadering.

*De rapporteur,*  
André VAN NIEUWKERKE.

*De voorzitter,*  
Jean-Marie DEDECKER.

\*  
\* \*

**Le texte adopté par la commission  
est identique au texte  
du projet transmis par la Chambre  
des représentants  
(doc. Chambre, n° 51-2027/5)**

\*  
\* \*

La commission admet toutefois une correction de  
texte à l'article 9.

Dans la modification 1°, *b*), proposée, les mots  
« des articles *68bis* et *68ter* de la loi relative à la police  
de la circulation routière coordonnée le 16 mars 1968,  
remplacés par » sont remplacés par le mot « de ».

**De door de commissie aangenomen tekst  
is dezelfde als de tekst van het door  
de Kamer van volksvertegenwoordigers  
overgezonden wetsontwerp  
(stuk Kamer, nr. 51-2027/5)**

\*  
\* \*

De commissie neemt evenwel volgende tekstcor-  
rectie aan op het artikel 9.

In de voorgestelde wijziging 1°, *b*), worden de  
woorden « de artikelen *68bis* en *68ter* van de wet  
betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördi-  
neerd op 16 maart 1968, vervangen bij » geschrapt.