

## PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

13 JUILLET 2016

### PROJET D'ORDONNANCE

modifiant l'ordonnance du  
12 décembre 1991 créant  
des fonds budgétaires

### RAPPORT

fait au nom de la commission  
de l'Infrastructure

par M. Pierre KOMPANY (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : MM. Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

*Membres suppléants* : Mme Simone Susskind, MM. Julien Uyttendaele, Gaëtan Van Goidsenhoven, Pierre Kompany.

*Autre membre* : Mme Cieltje Van Achter.

*Voir* :

**Document du Parlement :**

A-365/1 – 2015 -2016 : Projet d'ordonnance.

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2015-2016

13 JULI 2016

### ONTWERP VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van de ordonnantie van  
12 december 1991 houdende  
oprichting van begrotingsfondsen

### VERSLAG

uitgebracht namens de commissie  
voor de Infrastructuur

door de heer Pierre KOMPANY (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heren Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

*Plaatsvervangers* : mevr. Simone Susskind, de heren Julien Uyttendaele, Gaëtan Van Goidsenhoven, Pierre Kompany.

*Ander lid* : mevr. Cieltje Van Achter.

*Zie* :

**Stuk van het Parlement :**

A-365/1 – 2015/2016 : Ontwerp van ordonnantie.

## I. Exposé introductif de la Secrétaire d'État Bianca Debaets

La secrétaire d'État Bianca Debaets a tenu devant les membres de la commission le discours suivant :

« Le présent projet d'ordonnance vise à créer un Fonds de la Sécurité Routière pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Le 19 décembre 2013, le Gouvernement a effectivement décidé de créer un Fonds bruxellois de la Sécurité Routière.

L'ordonnance du 15 décembre 2014 contenant le Budget des Voies et Moyens pour l'année budgétaire 2015 a créé un Fonds budgétaire organique « Fonds de Sécurité Routière ». Le projet d'ordonnance qui vous est soumis aujourd'hui vise à assurer la pérennité du Fonds de la Sécurité Routière après 2015, pour l'année 2016.

Depuis la sixième réforme de l'État, nous disposons de la base juridique permettant de mener une politique de sécurité routière bruxelloise unique.

Outre le transfert de ces compétences, la Région bruxelloise a droit, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, aux recettes résultant d'un certain nombre d'infractions à la réglementation de la sécurité routière qui sont commises sur le territoire de la Région et qui concernent principalement les amendes pour excès de vitesse. Parallèlement, certaines redevances et perceptions sont également destinées à ce fonds.

Dès lors, les recettes de ce fonds sont doubles :

1. Les amendes perçues des infractions routières qui ont été régionalisées dans le cadre de la sixième réforme de l'Etat.

*Recettes estimées :*

12.845. 000 euros par an

2. Redevances et perceptions provenant de la mise en œuvre de la régionalisation de la compétence de la sécurité routière.

*Recettes estimées :*

1.368.000 euros par an

Le total des recettes estimées concernant ce fonds s'élève donc à 14.213.000 euros par an. Ce montant total peut être inscrit dans le budget des recettes de la Région pour les années 2016 et 2017.

Tous les moyens de ce Fonds bruxellois de la Sécurité Routière ont directement été alloués aux dépenses relatives à l'élaboration et à la réalisation de la politique

## I. Inleidende uiteenzetting van Staatssecretaris Bianca Debaets

Staatssecretaris Bianca Debaets heeft voor de commissieleden de volgende toespraak gehouden:

" Onderhavig ontwerp van ordonnantie strekt ertoe een Verkeersveiligheidsfonds op te richten voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Op 19 december 2013 besliste de Regering een Brussels Verkeersveiligheidsfonds op te richten.

In de ordonnantie van 15 december 2014 houdende de Middelenbegroting voor het begrotingsjaar 2015 werd beslist een "Verkeersveiligheidsfonds" op te richten, een organiek begrotingsfonds. Het ontwerp van ordonnantie dat vandaag voorligt strekt ertoe het voortbestaan van het Verkeersveiligheidsfonds na 2015 en 2016 te verzekeren.

De wettelijke basis om één enkel Brussels verkeersveiligheidsbeleid te voeren, wordt ons aangeleverd sinds de 6e Staatshervorming.

Naast de overdracht van deze bevoegdheden heeft het Brussels Gewest sinds 1 januari 2015 recht op de ontvangsten voortkomend uit een aantal verkeersovertredingen die plaatsvinden op het grondgebied van het Gewest, het betreft in hoofdzaak de boetes voor snelheidsovertredingen. Daarnaast worden er ook enkele retruties en inningen aan het fonds toegewezen.

De ontvangsten in het fonds zijn dus tweeledig:

1. De boetes geïnd uit geregionaliseerde verkeersovertredingen in het kader van de zesde staatshervorming.

*Geraamde ontvangst:*

12.845. 000 euro per jaar

2. Retributies en inningen voortvloeiende uit de uitvoering van de geregionaliseerde bevoegdheid verkeersveiligheid.

*Geraamde ontvangst:*

1.368.000 euro per jaar

De totale geraamde ontvangsten voor het fonds bedragen aldus 14.213.000 euro per jaar. Dit volledige bedrag kan worden ingeschreven in de ontvangstenbegroting van het Gewest voor 2016 en 2017.

Alle middelen van dit Brussels Verkeersveiligheidsfonds worden rechtsreeks aangewend voor de uitgaven met betrekking tot de uitwerking en de

de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de sécurité routière. La Région de Bruxelles-Capitale doit en effet pouvoir mettre en œuvre et renforcer une politique de sécurité routière qui soit adaptée aux particularités du territoire régional, conformément au Plan d'actions régional de Sécurité routière 2011-2020 et à ses objectifs, y compris un engagement à réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves d'ici 2020.

Les moyens du fonds seront donc intégralement consacrés à l'amélioration de la sécurité routière à Bruxelles. Par ce biais, la Région finance entre autres des campagnes de sensibilisation (par exemple, concernant l'alcool au volant, la vitesse excessive ou la distraction dans la circulation, telle que l'utilisation du GSM). Je collabore également avec mon collègue, le ministre Smet afin d'améliorer les infrastructures routières en matière de sécurité routière. En outre, j'examine les causes des accidents de la route survenant au sein de la Région, tels que les accidents de vélo.

Aucune politique efficace en matière de sécurité routière ne peut être menée sans contrôle. Outre la mise à disposition des appareils de contrôle aux différentes zones de police dans le but de contrôler le respect des vitesses pratiquées, les contrôles de trajet qui ont été prévus, seront également financés par ce fonds. ».

## **II. Discussion générale**

Mme Anne-Charlotte d'Ursel signale que le groupe MR votera favorablement ce projet d'ordonnance, car il s'inscrit dans la droite ligne de la Sixième réforme de l'État, négociée notamment par sa formation politique. Néanmoins, elle souhaiterait formuler trois remarques dont découlent une série de questions.

Tout d'abord, sur le calendrier de la législation, la secrétaire d'Etat avait annoncé, en octobre 2014, dans le cadre d'une réponse à une question écrite, qu'un Fonds de Sécurité Routière régional distinct devait être créé par décision du gouvernement du 19 décembre 2013, et qu'il y avait lieu de modifier l'ordonnance du 12 décembre 1991 créant des fonds budgétaires. Il a donc fallu attendre deux ans et demi pour que l'on propose le texte législatif nécessaire. C'est aberrant quand on voit que le texte n'est ni complexe sur le plan technique ni dense. En effet, il n'est composé que de quatre articles. Qu'est-ce qui explique ce délai? Entre la loi spéciale du 6 janvier 2014 et le premier dépôt du texte au Conseil d'État, il aura fallu attendre un an et demi. Il faut d'ailleurs souligner que ce texte a été soumis trois fois au Conseil d'État (le 20 mai 2015, le 16 décembre 2015 et dernièrement le 17 mai 2016).

verwezenlijking van het beleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het vlak van verkeersveiligheid. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet namelijk een verkeersveiligheidsbeleid kunnen uitvoeren en versterken dat aangepast is aan de eigenheden van het gewestelijk grondgebied, overeenkomstig het Verkeersveiligheidsactieplan 2011-2020 en de doelstellingen daarvan, waaronder een verbintenis om het aantal doden en zwaargewonden met 50% te doen dalen tegen 2020.

De middelen uit het fonds gaan dus volledig naar het verhogen van de verkeersveiligheid in Brussel. Hiermee finanziert het Gewest onder meer sensibiliseringscampagnes (bijvoorbeeld rond alcohol in het verkeer, overdreven snelheid of afleiding in het verkeer, denk maar aan het gebruik van de GSM). Ik werk ook samen met mijn collega minister Smet aan de verbetering van de weginfrastructuur inzake verkeersveiligheid. En ik laat onderzoek doen naar de oorzaken van verkeersongevallen in het Gewest, denk maar aan de fietsongevallen.

Geen doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid zonder handhaving. Naast het ter beschikking stellen van controleapparatuur aan de politiezones voor de handhaving van snelheid zullen ook de geplande trajectcontroles met het fonds gefinancierd worden. ».

## **II. Algemene besprekking**

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel wijst erop dat de MR-fractie voor het ontwerp van ordonnantie zal stemmen, want het ligt geheel in de lijn van de zesde staatshervorming, waarover haar politieke partij mee onderhandeld heeft. Zij heeft evenwel drie opmerkingen waaruit een aantal vragen voortvloeien.

Eerst over het tijdschema van de wetgeving. In oktober 2014 had de staatssecretaris in een antwoord op een schriftelijke vraag meegedeeld dat er een afzonderlijk gewestelijk Verkeersveiligheidsfonds moet worden opgericht bij beslissing van de regering van 19 december 2013 en dat de ordonnantie van 12 december 1991 houdende oprichting van begrotingsfondsen diende te worden gewijzigd. Men moet dus twee jaar en een half wachten op de noodzakelijke wetgevingstekst. Dat is aberrant, wanneer men ziet dat de tekst noch technisch complex, noch volumineus is. De tekst bevat immers slechts vier artikelen. Vanwaar die vertraging? Tussen de bijzondere wet van 6 januari 2014 en de eerste indiening van de tekst bij de Raad van State is er anderhalf jaar verstrekken. Er zij bovendien op gewezen dat die tekst drie keer is voorgelegd aan de Raad van State (op 20 mei 2015, op 16 december 2015 en onlangs op 17 mei 2016).

Par ailleurs, le présent projet d'ordonnance détaille 8 sources de recettes qui alimenteront ce fonds et 11 postes identifiés d'affectation. Quelles sont les proportions tendancielles des affectations pour les 11 postes ici cités? Quelle est la signification du paragraphe relatif à l'affectation aux frais de personnel. En effet, il est indiqué, au dernier alinéa de l'article 3, que « la part des moyens du fonds pouvant être consacrée aux frais de personnel ne pourra toutefois jamais dépasser le total des recettes des redevances qui sont accordées au fonds. » En quoi ce paragraphe est-il utile dans la mesure où l'on spécifie déjà les 11 postes d'affectation? Est-il prévu d'engager du personnel supplémentaire s'additionnant au personnel venant du Fédéral ? Si oui, combien?

Sur les sommes en jeu, la secrétaire d'Etat indiquait en novembre 2014 que le montant des infractions régionalisées était, pour l'année 2011, de 181,1 millions d'euros, dont 9 à 11 millions d'euros pour la Région bruxelloise. Le chiffre a été confirmé en janvier 2016 (recettes de 10 millions par an, plus un certain nombre de redevances en échange de services rendus, à concurrence de 1,7 million par an). Il serait intéressant d'obtenir une ventilation de cette somme par catégorie d'infractions et l'évolution de chacune des catégories. En effet, cela permettrait d'avoir une véritable vue d'ensemble pour organiser les politiques de lutte contre les infractions routières. Serait-il possible de disposer de cette ventilation pour les dernières années ? Début janvier 2016, la secrétaire d'Etat précisait qu'un montant de 1 031 134 euros devait être versé au fonds, ces recettes se composant uniquement des redevances et perceptions pour les services rendus (contribution contrôle technique, homologation et inspection des auto-écoles, perception relative à l'homologation des véhicules, etc...). La raison de l'absence provisoire des recettes liées aux infractions de roulage régionalisées (essentiellement les excès de vitesse) était en grande partie due à un problème de nature informatique et technique, à savoir les différences de codes utilisés par la police et le SPF Justice afin d'identifier les infractions et anomalies (codes dont on ne parvenait pas à identifier la provenance notamment) dans la transmission des constats de la police via des systèmes informatiques différents. Après plusieurs réunions avec tous les acteurs pour résoudre le problème, la situation devait être réglée, qu'en est-il aujourd'hui? La Secrétaire d'État avait dit espérer trouver un accord au début 2016 pour arriver à un transfert rapide des recettes visées. Est-ce le cas ? Le transfert a-t-il été effectué?

Enfin, concernant les dépenses, le point 3 consacre des subventions pour les zones de police, la police fédérale de la route et les communes. Que faut-il entendre par ces dépenses concernant la police fédérale de la route ? Comment vont se gérer les différentes dépenses relatives aux zones de police et aux communes ?

Voorts specificeert het voorliggende ontwerp van ordonnantie 8 bronnen van ontvangsten die het fonds zullen stijven en 11 bestemmingen van de middelen. Wat zijn de trendmatige proporties van de bestemmingen onder de 11 voornoemde posten? Wat is de betekenis van de paragraaf over de toewijzing aan de personeelskosten? In het laatste lid van artikel 3 staat immers dat "het aandeel van de middelen uit het fonds dat wordt besteed aan personeelskosten echter nooit hoger kan zijn dan het totaal van de ontvangsten uit retributies die aan het fonds zijn toegewezen." Wat is het nut van die paragraaf, aangezien men de 11 bestemmingsposten al specificeert? Is men van plan om extra personeel bovenop het personeel dat van de federale overheid overkomt, in dienst te nemen? Zo ja, hoeveel personeelsleden?

Wat de bedragen in kwestie betreft, wees de staatssecretaris er in november 2014 op dat het bedrag van de geregionaliseerde overtredingen 181,1 miljoen euro bedroeg voor het jaar 2011, waarvan 9 tot 11 miljoen euro voor het Brussels Gewest. Dat cijfer is bevestigd in januari 2016 (ontvangsten van 10 miljoen per jaar en een aantal retributies in ruil voor verleende diensten ten belope van 1,7 miljoen per jaar). Het zou interessant zijn om een uitsplitsing van dat bedrag te krijgen per categorie overtredingen en de evolutie van elk van de categorieën. Dan zou men immers een echt overzicht krijgen om de strijd tegen verkeersovertredingen te organiseren. Zou het mogelijk zijn om te beschikken over die uitsplitsing voor de laatste jaren? Begin januari 2016 preciseerde de staatssecretaris dat er een bedrag van 1.031.134 euro moest worden gestort aan het fonds, aangezien zijn ontvangsten enkel bestaan uit retributies en inningen voor de verleende diensten (bijdrage technische keuring, homologatie en inspectie van de autorijscholen, inning voor de homologatie van voertuigen, enz.). De reden voor de voorlopige afwezigheid van de ontvangsten uit de geregionaliseerde verkeersovertredingen (voornamelijk snelheidsovertredingen) was grotendeels een informatica en technisch probleem, namelijk de verschillende codes (waarvan onder meer de herkomst niet kon worden vastgesteld) die gebruikt werden door de politie en de FOD Justitie om de overtredingen en anomalieën te identificeren bij de overzending van de vaststellingen van de politie via verschillende computersystemen. Na verschillende vergaderingen met alle actoren om het probleem op te lossen, moest de situatie geregeld zijn. Wat is de huidige stand van zaken? De staatssecretaris hoopte een akkoord te bereiken tegen begin 2016 met het oog op een snelle overdracht van de ontvangsten in kwestie. Is dat het geval? Is de overdracht gebeurd?

Wat tot slot de uitgaven betreft, kent punt 3 subsidies toe aan de politiezones, de federale wegpolitie en de gemeenten. Wat moet worden verstaan onder de uitgaven voor de federale wegpolitie? Hoe zullen de verschillende uitgaven voor de politiezones en de gemeenten worden beheerd?

Attendu que le projet suit la droite ligne ce qui a été négocié dans le cadre de la 6ème Réforme de l'Etat, mais regrettant le retard accusé par la Région bruxelloise en la matière, le groupe MR votera favorablement le présent projet d'ordonnance.

M. Sevket Temiz rappelle que, suite à la 6ème Réforme de l'Etat, de nombreuses compétences en matière de mobilité et de sécurité routière ont été transférées du Fédéral vers les régions. Celles-ci sont alors directement en charge des actions de sensibilisation et de promotion de la sécurité routière depuis le 1er janvier 2015. De la même manière, les compétences liées à la formation à la conduite, comme le contrôle des auto-écoles et des centres d'examens du permis de conduire, deviennent une compétence régionale.

Par ailleurs, une série d'infractions ont été régionalisées, comme celles relatives aux limitations de vitesse sur les voiries autres que les autoroutes, les infractions au contrôle technique, les infractions au transport exceptionnel, les infractions au transport de matières dangereuses, les infractions à la masse et au chargement du transport routier de marchandises, les infractions en matière de dimension et signalisation du chargement ou encore les infractions à la mise en place de la signalisation routière.

Bien que la Région n'ait pas attendu la sixième réforme de l'Etat pour se doter d'un Plan régional de Sécurité Routière 2011-2020, l'aboutissement de l'accueil de ces compétences devra permettre d'assurer une parfaite adaptation de la politique de promotion de la sécurité routière au contexte urbain bruxellois tout en veillant à assurer une coordination pertinente avec les initiatives et les politiques menées dans les deux autres régions.

Cette commission a déjà eu l'occasion d'aborder la question des contrôles de vitesse et l'investissement régional dans des dispositifs tels que des radars-tronçons. C'est également avec attention que l'on a suivi les orientations techniques en vue par le Gouvernement en ce qui concerne l'acquisition et le déploiement de caméras intelligentes afin de permettre la mise en oeuvre de la zone de basse émission à l'échelle régionale.

La technologie des caméras intelligentes pouvant également constituer des outils de contrôle utiles dans le contrôle du respect des limitations de vitesse, du paiement des redevances régionales de circulation, de conformité au contrôle technique périodique, voire même dans la gestion du flux automobile, il conviendra au Gouvernement d'assurer la meilleure coordination des investissements technologiques en la matière afin d'éviter que leur déploiement ne soit envisagé de manière cloisonnée entre les compétences sécurité routière, mobilité, ou respect des mesures en faveur de l'environnement. Le groupe PS invite donc la secrétaire d'Etat à appréhender les éventuels

Aangezien het ontwerp in de rechte lijn ligt van wat afgesproken werd in het kader van de zesde staatshervorming, zal de MR-fractie, die evenwel de achterstand van het Brussels Gewest op dat gebied betreurt, voor het voorliggende ontwerp van ordonnantie stemmen.

De heer Sevket Temiz herinnert eraan dat na de zesde staatshervorming heel wat bevoegdheden inzake mobiliteit en verkeersveiligheid overgedragen zijn van de federale Staat naar de gewesten. Die zijn rechtstreeks belast met de sensibilisering en de bevordering van de verkeersveiligheid sinds 1 januari 2015. Daarbij aansluitend zijn de bevoegdheden voor de rijopleiding, waaronder het toezicht op de autorijscholen en de examencentra voor de rijbewijzen, een gewestelijke bevoegdheid geworden.

Een aantal overtredingen zijn ook een gewestelijke bevoegdheid geworden, zoals de snelheidsovertredingen op de wegen met uitzondering van de autosnelwegen, de overtredingen op de technische keuring, de overtredingen op het uitzonderlijk vervoer en op het transport van gevaarlijke stoffen, de overtredingen op de massa en de lading van het goederenvervoer langs de weg, de overtredingen inzake dimensie en signalisatie van de lading of nog de overtredingen op de plaatsing van verkeerssignalisatie.

Hoewel het Gewest niet gewacht heeft op de zesde staatshervorming om een gewestelijk plan voor verkeersveiligheid 2011-2020 op te stellen, zal de overdracht van deze bevoegdheden uiteindelijk leiden tot een perfecte aanpassing van het verkeersveiligheidsbeleid aan de Brusselse stedelijke context. Er zal gezorgd moeten worden voor een nuttige coördinatie met de initiatieven en het beleid in de twee andere gewesten.

Deze commissie heeft al de kans gehad om de kwestie van de snelheidscontrole en de gewestelijke investering in maatregelen zoals de trajectcontrole aan te pakken. Men heeft met aandacht de technische oriëntaties van de regering op het vlak van aankoop en uitrol van intelligente camera's gevuld, om de invoering van de lage-emissiezone op gewestelijke schaal mogelijk te maken.

De technologie van de intelligente camera's kan een nuttig middel zijn voor de controle op de naleving van de snelheidsbeperkingen, de betaling van de gewestelijke verkeersbelasting, de conformiteit met de periodieke technische keuring of zelfs voor het beheer van de verkeersstroom. De regering zal dan ook moeten zorgen voor een betere coördinatie van de technologische investeringen op dat vlak om te voorkomen dat de ontplooiing van al deze maatregelen met tussenschotten verloopt tussen verkeersveiligheid, mobiliteit of milieubescherming. De PS-fractie verzoekt de staatssecretaris dus om de eventuele toekomstige

investissements futurs et financés par cette compétence transférée avec une approche novatrice et articulée avec les politiques de ses collègues de Gouvernement. Le groupe PS se montrera toutefois toujours très vigilant à ce que l'usage de ces nouvelles technologies se fasse dans la plus grande observation des principes de respect de la vie privée.

M. Bruno De Lille se réjouit, au nom du groupe Groen, de ce projet d'ordonnance, car il met en œuvre une politique importante pour la Région bruxelloise. Le député s'associe à la question posée par le groupe MR : pourquoi l'avènement de ce projet a-t-il duré si longtemps? En effet, il s'agit d'un instrument dont on a grand besoin en Région bruxelloise. On a déjà eu l'occasion d'en discuter lors des travaux budgétaires de novembre 2015, et on aura encore l'occasion d'en rediscuter en fin d'année. Ce qui est surprenant, c'est qu'ici à Bruxelles, on se limite aux moyens financiers présents dans le fonds pour mener une politique de sécurité routière. Ce n'est pas le cas en Flandre, où beaucoup de moyens sont consacrés à la sécurité routière sans se limiter au fonds de sécurité routière alimenté par les amendes de roulage. Le député estime que la sécurité routière doit vraiment être prioritaire, et ne doit pas dépendre des moyens qui se trouvent dans le fonds. C'est pourquoi Groen plaide pour que des moyens récurrents soient consacrés à la sécurité routière, indépendamment du fonds.

Ce projet d'ordonnance ne détermine pas non plus précisément la manière dont les moyens seront utilisés. Groen soupçonne que la politique de sécurité routière du Gouvernement n'est pas le reflet d'un grand dynamisme. Il y a bien une série de campagnes qui ont été menées, mais il n'y a plus aucune concertation qui a lieu actuellement entre les acteurs de la politique de sécurité routière (communes, parquet, police..) qui s'étaient réunis pour établir le plan de sécurité routière 2011-2020. On constate en effet qu'au niveau de la police et du parquet, des résultats moindres ont été engrangés, que les communes mènent leur propre politique, et que la ligne préconisée par le plan de sécurité routière 2011-2020 semble perdue, alors qu'il suffirait, à moindres coûts, de rappeler à chacun des signataires de ce plan leur engagement. La secrétaire d'Etat peut prendre comme prétexte que la présente ordonnance n'était pas encore effective, mais elle n'a à présent plus aucune excuse. Le député attend de la secrétaire d'Etat une politique de sécurité routière plus efficace et plus dynamique.

Mme Cieltje Van Achter s'associe aux questions posées par Groen et par le MR, et s'interroge, quant à elle, sur les investissements d'infrastructure. La secrétaire d'Etat a récemment fait exécuter une étude répertoriant les points noirs accidentogènes en Région bruxelloise. Quel est le suivi que le Gouvernement compte apporter à cette étude, pour rendre ces points noirs moins dangereux à l'avenir ?

investeringen die door deze overgedragen bevoegdheid gefinancierd worden, op een vernieuwende wijze aan te pakken in overleg met de collega's uit de regering voor wat hun bevoegdheden betreft. De PS-fractie zal er nauwgezet op blijven toezien dat het gebruik van deze nieuwe technologieën conform de principes van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer verloopt.

De heer Bruno De Lille verheugt zich in naam van de Groen-fractie over dit ontwerp van ordonnantie, want het legt een beleid ten uitvoer dat belangrijk is voor het Brussels Gewest. De volksvertegenwoordiger schaart zich achter de vraag van de MR-fractie: waarom heeft dit ontwerp zoveel tijd gevvergd? Het betreft immers een instrument dat broodnodig is in het Brussels Gewest. De gelegenheid om het te bespreken heeft zich al voorgedaan tijdens de begrotingsbesprekingen in november 2015, en zal zich nog voordoen op het einde van dit jaar. Wat verbazing wekt, is dat men zich hier in Brussel beperkt tot de financiële middelen die aanwezig zijn in dit fonds om een beleid te voeren inzake verkeersveiligheid. Dat is niet het geval in Vlaanderen, waar veel middelen worden gewijd aan verkeersveiligheid, zonder zich te beperken tot het Verkeersveiligheidsfonds dat gestijfd wordt door de verkeersboetes. De volksvertegenwoordigers vindt dat verkeersveiligheid werkelijk een prioriteit moet zijn en niet afhankelijk mag zijn van de middelen die zich in het fonds bevinden. Daarom pleit Groen ervoor recurrente middelen te besteden aan verkeersveiligheid, los van het fonds.

Dit ontwerp van ordonnantie bepaalt evenmin op welke wijze de middelen precies gebruikt zullen worden. Groen verdenkt het beleid van de Regering inzake verkeersveiligheid van een tekort aan dynamisme. Er werden wel een aantal campagnes gevoerd, maar thans vindt geen overleg meer plaats tussen de actoren van dit beleid (gemeenten, parket, politie...), die bijeengekomen waren om het verkeersveiligheidsplan 2011-2020 op te stellen. Bij de politie en het parket wordt immers vastgesteld dat minder goede resultaten werden behaald, dat de gemeenten hun eigen beleid voeren en dat de in het verkeersveiligheidsplan 2011-2020 bepleitte lijn in de mist lijkt te zijn gegaan. Nochtans zou het volstaan hebben, met minder kosten, elk van de ondertekenaars van dit plan te herinneren aan hun engagement. De Staatssecretaris kan als voorwendsel gebruiken dat deze ordonnantie nog niet van kracht was, maar nu heeft zij geen enkel excusus meer. De volksvertegenwoordiger verwacht van de Staatssecretaris een doeltreffender en dynamischer beleid inzake verkeersveiligheid.

Mevrouw Cieltje Van Achter schaart zich achter de vragen van Groen en de MR en heeft van haar kant vragen bij de investeringen in infrastructuur. De Staatssecretaris heeft onlangs een onderzoek laten uitvoeren waarin een lijst wordt opgesteld van de plaatsen waar veel ongevallen gebeuren in het Brussels Gewest. Welke follow-up is de Regering voornemens te geven aan

Que compte-t-on faire sur le terrain en matière d'infrastructures ? L'intervenante a déjà essayé d'interroger la secrétaire d'Etat à ce sujet, ainsi que le ministre Smet, mais il semble que chacun renvoie la balle à l'autre.

Or il est inscrit dans ce projet d'ordonnance (art. 3, troisième alinéa, 6°) qu'une partie du Fonds sera consacrée à « des dépenses d'investissement pour des interventions rapides et limitées au niveau de l'infrastructure existante des voiries régionales dans le cadre de l'amélioration de la sécurité routière ». Qu'en est-il exactement? Que sont ces « interventions rapides et limitées » ?

M. Paul Delva se réjouit également du dépôt et de la discussion de ce projet d'ordonnance. Pour mener une bonne politique de mobilité, deux choses sont essentielles : d'une part, une mobilité durable et respectueuse de l'environnement, et d'autre part, une sécurisation de plus en plus prégnante de la mobilité. A cet égard, le fonds de sécurité routière qui est aujourd'hui mis en place constitue un outil important de cette politique. Grâce à la 6ème Réforme de l'Etat, le domaine de la sécurité routière doit devenir de plus en plus concret, prendre de plus en plus d'importance, et cela en coordination avec la politique menée dans les deux autres régions du pays.

Depuis deux ans et demi, il y a bien des choses qui ont déjà été mises en oeuvre par la secrétaire d'Etat dans le domaine de la sécurité routière. La mise en place de ce fonds s'inscrit donc bien dans les actions que ce Gouvernement entreprend. Le député comprend qu'il y a deux types d'actions qui seront menées : d'une part les actions de sensibilisation en faveur de la sécurité routière, comme les campagnes Bob, et d'autre part des actions d'amélioration des infrastructures routières. La secrétaire d'Etat peut-elle donner des exemples concrets de campagnes de sensibilisation dans ce domaine?

Mme Céline Delforge signale que son groupe approuvera également le projet d'ordonnance en discussion. Néanmoins, il est particulier de faire dépendre le budget de la sécurité routière des recettes liées aux amendes, puisque l'idéal est que les gens ne reçoivent plus d'amendes puisqu'ils respectent le code de la route.

En dehors de la question des délais, qui ont été soulevés par le MR et par M. De Lille, la députée insiste sur les questions relatives à la vie privée qui pourraient découler de l'utilisation des caméras prévus par la secrétaire d'Etat.

M. Marc Loewenstein, au nom du groupe DéFI, s'inscrit pleinement dans la politique de sécurité routière menée par le Gouvernement, et approuvera cette ordonnance, même si son groupe n'avait pas voté la Sixième Réforme de

dit onderzoek, om voornoemde plaatsen minder gevaarlijk te maken in de toekomst? Wat wordt gepland op het terrein op het vlak van infrastructuur? De spreekster heeft al gepoogd de Staatssecretaris en ook minister Smet daarover vragen te stellen, maar blijkbaar schuiven zij de verantwoordelijkheid af op elkaar.

In dit ontwerp van ordonnantie wordt echter vermeld (art. 3, derde lid, 6°) dat een deel van het Fonds besteed zal worden aan “investeringsuitgaven voor snelle en beperkte interventies aan de bestaande infrastructuur van de gewestelijke wegen in het kader van de verbetering van de verkeersveiligheid”. Waarover gaat dit precies? Wat houdt “snelle en beperkte interventies” in?

Ook de heer Paul Delva is verheugd over de indiening en de besprekking van dit ontwerp van ordonnantie. Twee zaken zijn essentieel voor een goed mobiliteitsbeleid: duurzame en milieuvriendelijke mobiliteit én een steeds grondiger beveiliging van de mobiliteit. Het verkeersveiligheidsfonds dat vandaag tot stand wordt gebracht, is een belangrijke tool voor dit beleid. Dankzij de zesde Staatshervorming, moet verkeersveiligheid steeds concreter worden, meer en meer belang krijgen, in overleg met het beleid dat gevoerd wordt in de twee andere gewesten van het land.

Sedert twee en een half jaar heeft de Staatssecretaris veel tot stand gebracht op het vlak van de verkeersveiligheid. Het instellen van dit fonds past dus wel degelijk bij de acties die de Regering onderneemt. De volksvertegenwoordiger begrijpt dat er twee types acties zullen worden gevoerd: enerzijds de bewustmakingsacties inzake verkeersveiligheid, zoals de Bob-campagnes, en anderzijds de acties om de wegeninfrastructuur te verbeteren. Kan de staatssecretaris concrete voorbeelden van bewustmakingscampagnes op dat gebied geven?

Mevrouw Céline Delforge wijst erop dat haar fractie het besproken ontwerp van ordonnantie eveneens zal goedkeuren. Het is evenwel eigenaardig om het budget voor de verkeersveiligheid te laten afhangen van de opbrengsten uit de boetes, aangezien de mensen idealiter geen boetes meer krijgen, omdat ze het verkeersreglement naleven.

Afgezien van de kwestie van de termijnen, waarop de MR en de heer De Lille hebben gewezen, benadrukt de volksvertegenwoordigster de problemen in verband met de bescherming van de persoonlijke levenssfeer die zouden kunnen rijzen bij het gebruik van de camera's waarin de staatssecretaris voorziet.

De heer Marc Loewenstein is het namens de DéFI-fractie volledig eens met het verkeersveiligheidsbeleid van de regering en zal de ordonnantie goedkeuren, ook al had zijn fractie destijds de zesde staatshervorming niet

l'Etat en son temps.

M. Pierre Kompany rappelle que les vacances sont propices à la mise en œuvre d'une politique renforcée de sécurité routière. L'orateur se réjouit de la mise en œuvre effective de ce Fonds régional de sécurité routière. La secrétaire d'Etat n'a pas attendu la création de ce fonds pour travailler à l'amélioration de la sécurité sur les routes bruxelloises, pour mener des études, notamment sur les 30 zones noires de la ville, à procéder à des campagnes de prévention,... mais nous avançons ici encore un peu plus dans la concrétisation de dispositions régionalisées suite à la 6ème réforme de l'état, comme c'est le cas ici avec la détermination des limites de vitesse et la perception des amendes qui alimentent le fonds.

La politique de sécurité routière a ceci de spécial que moins le fonds est alimenté, plus on peut se réjouir car plus la politique mise en œuvre a obtenu des résultats. En effet, l'objectif c'est la diminution des infractions routières, donc une diminution des recettes qui y sont liées et une moindre nécessité de mettre en œuvre des campagnes de sensibilisation.

Enfin, comme nous le savons, les recettes du fonds serviront exclusivement à améliorer la sécurité routière à Bruxelles, c'est un choix pour lequel l'orateur félicite le Gouvernement. Le droit à la mobilité, et en particulier le droit de se déplacer en sécurité, est trop important. A cet égard, il reste du travail à faire en matière de lutte contre la conduite agressive. C'est une discussion qui a déjà eu dans cette commission, notamment avec son ancien collègue Hervé Doyen.

Au nom du cdH, le député a particulièrement apprécié la catégorification des rétributions concernant l'alimentation du fonds. Pour toutes ces raisons, le cdH votera favorablement ce projet d'ordonnance.

La Secrétaire d'Etat Bianca Debaets s'explique sur la question concernant les délais. Si l'avènement de ce projet d'ordonnance a duré si longtemps, c'est qu'il a fait l'objet de plusieurs lectures successives au Gouvernement suite aux remarques formulées par le Conseil d'Etat. En effet, au moment de la deuxième lecture du projet, en juillet 2015, le Conseil d'Etat avait formulé des remarques, entre autres sur certaines dispositions imprécises décrivant les recettes, et également sur le fait que le Gouvernement avait prévu d'ajouter de nouvelles recettes par arrêté. Une deuxième remarque du Conseil d'Etat était qu'il était prévu d'ajouter à ce fonds des recettes provenant des redevances dans le cadre des transports exceptionnels et de l'ADR (transport de marchandises dangereuses), mais pour cela, il fallait créer un sous-fonds. Pour éviter de créer ce sous-fonds, le Gouvernement a préféré verser ces recettes dans le fonds des équipements et des déplacements qui existe déjà, sous la tutelle du ministre Smet. Ensuite, en

goedgekeurd.

De heer Pierre Kompany wijst erop dat de vakantie een ideale periode is om een versterkt verkeersveiligheidsbeleid op te starten. Het verheugt de spreker dat het gewestelijk verkeersveiligheidsfonds daadwerkelijk van start gaat. De staatssecretaris heeft niet gewacht op de oprichting van het fonds om te werken aan de verbetering van de Brusselse wegen, om studies uit te voeren, onder meer over de 30 probleemgebieden van de stad, om preventiecampagnes te voeren, maar hier boeken we nog wat vooruitgang in de concretisering van de geregionaliseerde maatregelen ten gevolge van de zesde staatshervorming, zoals hier het geval is met de bepaling van de snelheidsbeperkingen en de inning van de boetes die het fonds stijven.

Het verkeersveiligheidsbeleid is bijzonder, in zoverre hoe minder het fonds gestijfd wordt, hoe beter, want dan werpt het gevoerde beleid resultaten af. Het is immers de bedoeling dat het aantal verkeersovertredingen afneemt en dat de daarvan gekoppelde ontvangsten bijgevolg dalen en het minder noodzakelijk wordt om bewustmakingscampagnes te voeren.

Zoals we weten, zullen de ontvangsten van het fonds, tot slot, uitsluitend dienen om de verkeersveiligheid in Brussel te verbeteren. Dat is een keuze waarvoor de spreker de regering feliciteert. Het recht op mobiliteit, in het bijzonder het recht om zich veilig te verplaatsen, is uiterst belangrijk. In dat verband ligt er nog werk voor de boeg in de strijd tegen agressief rijgedrag. Deze discussie werd al gevoerd in deze commissie, onder meer met zijn voormalige collega Hervé Doyen.

Namens de cdH is de volksvertegenwoordiger bijzonder ingenomen met de verschillende categorieën retributies die het fonds stijven. Om al die redenen zal de cdH voor het ontwerp van ordonnantie stemmen.

Staatsecretaris Bianca Debaets geeft uitleg over de kwestie van de vertragingen. Als het ontwerp van ordonnantie zo lang op zich heeft laten wachten, is dat omdat het onderworpen werd aan is geweest van verschillende opeenvolgende lezingen binnen de Regering, om rekening te houden met de opmerkingen die geformuleerd werden door de Raad van State. Tijdens de tweede lezing van het ontwerp, in juli 2015, had de Raad van State immers opmerkingen geformuleerd, onder meer over een aantal onnauwkeurige bepalingen die de ontvangsten beschreven en ook over het feit dat de Regering voorzien had om bij besluit nieuwe ontvangsten toe te voegen. Een tweede opmerking van de Raad van State was dat het voorzien was om aan dat fonds ontvangsten toe te voegen uit de retributies in het kader van uitzonderlijke transporten en ADR (vervoer van gevarenlijke goederen over de weg), maar hiervoor diende een sub-fonds gecreëerd te worden. Om te voorkomen dat

troisième et en quatrième lecture, le Conseil d'Etat a relevé diverses erreurs techniques, qui sont surtout dues au fait qu'il s'agit là d'une nouvelle compétence de la Région. Par exemple, on avait oublié d'ajouter dans ce fonds les recettes provenant des redevances d'homologation et des centres techniques. Tout cela explique donc les retards accusés par cet avant-projet. Mais la secrétaire d'Etat signale que sur les entrefaites, le Gouvernement a continué à mener des politiques de sécurité routière : par exemple la mise en place de zones 30 variables, l'étude sur les zones accidentogènes, l'implémentation des campagnes Bob, etc.

Au niveau des concertations, la secrétaire d'Etat a rencontré à plusieurs reprises les zones de police, ainsi que la conférence des bourgmestres, et rencontrera demain encore les représentants du parquet.

Concernant les questions ayant trait au personnel, pourquoi est-il prévu de ne pas dépasser le total des recettes des redevances qui sont accordées au fonds? En effet, il s'agit du seul montant fixe et stable qui alimente le fonds, ce qui n'est pas le cas des amendes : on ne sait jamais quel sera le nombre d'amendes qui seront perçues sur une année. C'est donc un principe de précaution de ne pas utiliser des moyens incertains pour rétribuer le personnel.

En ce qui concerne le montant des recettes de redevance, on a déjà reçu du Fédéral 75% de la somme. En effet, les discussions ne sont pas encore abouties pour chiffrer exactement le montant des rétributions qui iront à chaque région. La Région bruxelloise s'est battue pour obtenir déjà un montant substantiel pour mener sa politique, et c'est pourquoi elle a déjà reçu 75% de la somme estimée. Le groupe de travail continue au niveau fédéral, et devrait aboutir à l'automne, ce qui permettra d'attribuer le solde ainsi que les moyens pour 2016.

En ce qui concerne la question sur la police fédérale et sur les zones de police, il s'agit, d'une part, de moyens (en subsides ou matériel) qui pourraient être mis à disposition de la police fédérale : cela n'a pas encore été fait, mais le Gouvernement prévoit la possibilité de le faire. D'autre part, avec les zones de police, la collaboration fonctionne très bien. En ce moment se tiennent des réunions destinées à connaître les besoins des zones de police, notamment en termes d'équipements, de caméras LIDAR, de caméras ANPR (reconnaissance automatique de plaques), ou d'autres dispositifs.

En ce qui concerne les zones accidentogènes, en réponse à la question posée par Mme Van Achter, le Gouvernement

zo'n sub-fonds gecreëerd werd, heeft de Regering er de voorkeur aan gegeven die ontvangsten over te hevelen naar het Fonds voor Uitrusting en Verplaatsingen, dat reeds bestaat onder het voogdijschap van minister Smet. Daarna, tijdens een derde en vierde lezing, heeft de Raad van State gewezen op allerlei technische fouten die vooral te wijten zijn aan het feit dat het gaat om een nieuwe bevoegdheid van het Gewest. We hadden bijvoorbeeld vergeten om aan het fonds de ontvangsten toe te voegen die voortkwamen uit homologatieretributies en keuringscentra. Dit alles verklaart dus de vertragingen die zich voordeden bij dit voorontwerp. Maar de staatsecretaris signaleert dat de Regering in de tussentijd het verkeerseveiligheidsbeleid heeft verdergezet, zoals het opzetten van variabele zones 30, de studie rond zones met een hoog risico op ongevallen, het implementeren van BOB-campagnes enzovoort.

In verband met het overleg heeft de staatssecretaris meermaals de politiezones ontmoet alsook de conferentie van de burgemeesters. Morgen ontmoet zij ook nog de vertegenwoordigers van het parket.

In verband met de vragen over het personeel, rijst de vraag waarom bepaald wordt dat het totaal van de ontvangsten uit de heffingen bestemd voor het fonds, niet overschreden wordt? Het gaat immers om het enige vaste en stabiele bedrag dat naar het fonds gaat, wat niet het geval is met de boetes: men weet nooit hoeveel boetes geïnd zullen worden op een jaar. Het is een kwestie van voorzorg om de onzekere middelen niet te gebruiken om het personeel te betalen.

Het bedrag van de ontvangsten uit retributies, werd reeds voor 75% ontvangen van de federale overheid. De besprekingen ter bepaling van het bedrag van de retributies dat bestemd is voor elk gewest zijn immers nog niet afgerond. Het Brussels Gewest heeft gestreden om al een substantieel bedrag te bekomen om zijn beleid te voeren, en daarom heeft het al 75% van het geraamde bedrag ontvangen. De werkgroep gaat door op federaal niveau, en zou in de herfst moeten afronden, zodat het saldo, alsook de middelen voor 2016 kunnen worden toegekend.

De vraag over de federale politie en de politiezones betreft enerzijds de middelen (subsidies of materiaal) die ter beschikking van de federale politie kunnen worden gesteld: dat werd nog niet gedaan, maar de Regering voorziet de mogelijkheid dit te doen. Anderzijds werkt de samenwerking met de politiezones zeer goed. Momenteel worden vergaderingen gehouden om de noden van de politiezones te kennen, met name op het vlak van uitrusting, LIDAR-camera's, ANPR-camera's ('automatische herkenning van de nummerplaten'), of andere toestellen.

Inzake de zones die ongevallen veroorzaken, als antwoord op de vraag van mevrouw Van Achter, heeft de

a fait procéder à une étude pour recenser les trente points noirs les plus accidentogènes en Région bruxelloise. Certaines de ces zones sont d'ailleurs situées pour la plupart sur des voiries communales. Pour ce qui concerne les voiries régionales, il s'agit de toute façon de la compétence du ministre des travaux publics, M. Pascal Smet. Ce qui est prévu dans ce budget, alimenté par le fonds, ce sont des petits travaux d'infrastructure, dont l'exécution sera cogérée en collaboration avec le Ministre Smet, principalement pour sécuriser les abords d'écoles, l'établissement de zones 30, la construction de plateaux surélevés, etc. Il s'agit de travaux pour lesquels il n'est pas nécessaire d'obtenir un permis d'urbanisme.

En réponse à la question de M. Delva, qui demandait quels sont les moyens consacrés à quel genre de politique, la secrétaire d'Etat rappelle qu'il y a trois grands volets dans son action : *Education, Enforcement and Engineering*. En ce qui concerne l'éducation, il s'agit principalement de sensibilisation, comme les campagnes Bob. Pour la première fois, on a mené une campagne Bob d'été. Cela en bonne collaboration avec les trois régions du pays et avec les zones de police. Dans ce cadre, il est aussi prévu d'accorder des subventions aux associations, comme les *Responsible Young Drivers*, ou encore les parents d'enfants accidentés, ou la fédération des motards. Le Gouvernement attribuera en septembre les subsides demandés par ces associations. Enfin, toujours dans le cadre de l'éducation, on mène des campagnes contre la distraction au volant. Le deuxième volet (*Enforcement*) concerne la mise en application de la politique de répression, notamment par l'achat de caméras, de LIDAR, etc. Enfin, pour ce qui concerne l'*engineering*, il s'agit, comme on vient de le rappeler, des travaux d'infrastructure qui ne nécessitent pas de permis d'urbanisme.

En réponse à la question de M. De Lille, qui comparait Bruxelles avec la Flandre, la secrétaire d'Etat rappelle qu'en Flandre et en Wallonie, il existe également un fonds de sécurité routière. A Bruxelles, il est faux de dire qu'on est entièrement dépendant de ce qui se trouve dans le fonds pour mener une politique de sécurité routière. En effet, dans tous les grands travaux d'infrastructure, il y a un important volet consacré à la sécurité routière, comme notamment l'établissement de pistes cyclables. Il est donc faux de dire qu'il n'y a que les moyens présents dans le fonds qui serviront à la sécurité routière en Région bruxelloise.

Pour ce qui concerne les caméras ANPR, la secrétaire d'Etat rappelle qu'elle a préféré travailler avec ce genre de système plutôt qu'avec un système archaïque de vignettes : on peut ainsi repérer plus facilement les voitures qui sont non-assurées, les voitures volées, etc. Mais la secrétaire d'Etat assure que pour ce genre de caméra, toutes les précautions ont été prises par rapport au respect de la vie privée.

Regering een onderzoek laten uitvoeren om een inventaris te maken van de dertig plaatsen die de meeste ongevallen veroorzaken in het Brussels Gewest. Sommige van die zones bevinden zich trouwens grotendeels op gemeentelijke wegen. Wat de gewestwegen betreft, behoort dit in ieder geval tot de bevoegdheid van de minister van openbare werken, de heer Pascal Smet. Wat voorzien wordt in het door het fonds gespijsd budget zijn kleine infrastructuurwerken, waarvan de uitvoering in samenwerking met minister Smet beheerd zal worden, voornamelijk ter beveiliging van de schoolomgevingen, het instellen van zone-30, de bouw van verhoogde plateaus, enz., werken waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning vereist is.

Op de vraag van de heer Delva welke middelen bestemd worden voor welk soort beleid, antwoordt de staatssecretaris dat er drie grote onderdelen in het beleid zijn: *Education, Enforcement and Engineering*. De educatie gaat vooral over sensibilisering, zoals de BOB-campagnes. Voor de eerste keer werd een BOB-zomercampagne georganiseerd, in samenwerking met de drie gewesten en de politiezones. In dat verband komen er ook subsidies voor de verenigingen, zoals de *Responsible Young Drivers*, de ouders van verongelukte kinderen, de federatie van motorrijders. De regering zal in september de door deze verenigingen gevraagde subsidies toegeven. Nog altijd in verband met educatie, worden er campagnes gevoerd tegen verstrooidheid aan het stuur. Het tweede deel (*Enforcement*) gaat over de uitvoering van het repressief beleid, onder andere via de aankoop van camera's, Lidars enzovoort. Bij *engineering* gaat het over zoals gezegd infrastructuurwerken waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning vereist is.

Op de vraag van de heer De Lille, die Brussel met Vlaanderen vergeleek, antwoordt de staatssecretaris dat er in Vlaanderen en Wallonië ook een fonds voor verkeersveiligheid bestaat. In Brussel mag men niet zeggen dat men volledig afhankelijk is van wat in het fonds zit om een verkeersveiligheidsbeleid te voeren. In alle grote infrastructuurwerken zit immers een belangrijk onderdeel over de verkeersveiligheid, zoals de aanleg van fietspaden. Het is dus verkeerd te stellen dat enkel de middelen uit het fonds gebruikt zullen worden voor de verkeersveiligheid in het Brussels Gewest.

In verband met de ANPR-camera's herinnert de staatssecretaris eraan dat zij liever met dit systeem zou werken dan met ouderwetse vignetten: zo kan men makkelijker niet-verzekerde voertuigen en gestolen voertuigen opsporen. De staatssecretaris verzekert wel dat voor dit soort camera alle voorzorgsmaatregelen genomen zijn voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel n'a pas reçu de réponses à ses questions concernant la ventilation des recettes et des dépenses, ainsi que sur les questions relatives au nombre d'équivalents temps plein faisant partie du personnel.

La secrétaire d'Etat répond, en ce qui concerne la ventilation des recettes, qu'il y a aujourd'hui 12.885.000 euros d'amendes perçues qui alimentent le fonds, et 1.300.000 de redevances pour les centres techniques, les auto-écoles, etc. La secrétaire d'Etat joindra une note plus détaillée en annexe au rapport, mais elle rappelle que cela se trouve dans le budget qui a été discuté en fin d'année passée.

En ce qui concerne le personnel, la secrétaire d'Etat explique que dix personnes ont été transférées du Fédéral, ce qui est très insuffisant pour Bruxelles. Parmi ces dix personnes, il n'y en a que huit qui sont effectives : une personne de niveau D, deux personnes de niveau C, trois de niveau B et deux de niveau A. Comme ce personnel est insuffisant, le gouvernement bruxellois a décidé d'encore engager huit personnes supplémentaires en 2015, mais comme il s'agit d'une procédure de recrutement via le Selor, cela prendra du temps.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel s'interroge encore sur le dernier alinéa de l'article 3, qui dispose que « la part des moyens du fonds pouvant être consacrés aux frais de personnel ne pourra toutefois jamais dépasser le total des recettes des redevances qui sont accordées au fonds ». L'intervenante estime qu'il ne s'agit là que de simple bon sens.

La secrétaire d'Etat répond par la négative : si on n'avait pas précisé cela dans l'ordonnance, le Gouvernement aurait très bien pu mettre 100% des moyens du fonds pour rétribuer du personnel, ce qui n'est pas prudent, car, rappelle-t-elle, le fonds est alimenté à la fois par les amendes et par les rétributions. Mais grâce à cette disposition, on n'engagera du personnel qu'avec les moyens provenant des rétributions, car les amendes ne sont pas prévisibles d'année en année, et ce serait donc dangereux d'engager du personnel sans connaître les moyens précis qui sont disponibles dans le fonds.

M. Bruno De Lille peut très bien comprendre que l'on ne va pas recruter du personnel en fonction des recettes présentes dans le fonds. Mais sa question était de savoir pourquoi il faut dépendre de ce qui se trouve dans le fonds pour lancer des politiques de prévention ou d'achat de matériel. L'orateur aurait préféré que le Gouvernement accorde une dotation annuelle pour mener une politique de prévention routière plus cohérente et plus constante.

Par ailleurs, la secrétaire d'Etat a expliqué qu'il avait eu des concertations, mais ce n'est pas la même chose que

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel heeft geen antwoorden gekregen op haar vragen over de opsplitsing van ontvangsten en uitgaven, alsook over de vragen over het aantal voltijds equivalenten die deel uitmaken van het personeel.

Wat de uitsplitsing van de ontvangsten betreft, antwoordt de staatssecretaris dat het fonds vandaag gestijfd wordt met 12.885.000 euro aan geïnde boetes en met 1.300.000 euro aan retributies voor de centra voor technische keuring, de autorischolen, enz. De staatssecretaris zal een gedetailleerdere nota als bijlage bij het verslag voegen, maar ze wijst erop dat die bedragen zijn ingeschreven op de begroting die eind vorig jaar werd besproken.

Wat het personeel betreft, legt de staatssecretaris uit dat er tien personeelsleden zijn overgekomen van de federale overheid. Dat is veel te weinig voor Brussel. Van die tien personen zijn er slechts acht effectief: een personeelslid van niveau D, twee personeelsleden van niveau C, drie personeelsleden van niveau B en twee van niveau A. Aangezien dat aantal personeelsleden niet volstaat, heeft de Brusselse regering beslist om nog in 2015 acht extra personen in dienst te nemen, maar aangezien de rekruteringsprocedure via Selor verloopt, zal dat tijd in beslag nemen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel heeft nog vragen over het laatste lid van artikel 3, dat bepaalt dat "het aandeel van de middelen uit het fonds dat wordt besteed aan personeelskosten echter nooit hoger kan zijn dan het totaal van de ontvangsten uit retributies die aan het fonds zijn toegewezen". De spreekster vindt dat maar de normaalste zaak ter wereld.

De staatssecretaris antwoordt ontkennend: als men dat niet had gepreciseerd in de ordonnantie, had de regering wel 100% van de middelen uit het fonds kunnen gebruiken om het personeel te betalen, wat niet voorzichtig is, want, zo herinnert zij eraan, het fonds wordt zowel gestijfd met de boeten als met de retributies. Dankzij die bepaling zal men enkel met de middelen die uit de retributies komen, personeel aanwerven, want de boetes zijn onvoorspelbaar van jaar tot jaar en het zou bijgevolg gevaarlijk zijn om personeel aan te werven zonder nauwkeurig te weten over welke middelen het fonds beschikt.

De heer Bruno De Lille begrijpt zeer goed dat men geen personeel zal rekruteren volgens de ontvangsten in het fonds. Hij wil echter weten waarom men afhankelijk moet zijn van de middelen in het fonds om een preventiebeleid te voeren of om materiaal aan te kopen. De spreker had liever dat de regering een jaarlijkse dotatie toekent om een coherenter en constanter verkeerspreventiebeleid te voeren.

Voorts heeft de staatssecretaris uitgelegd dat er overleg is gepleegd, maar dat is niet hetzelfde als een

d'avoir un plan de sécurité routière qui obligerait tous les acteurs à entrer dans un dispositif. Ici, on va dépendre du bon vouloir des acteurs.

En ce qui concerne les résultats de la campagne Bob, ce qui compte, c'est la diminution du nombre de victimes, pas la diminution du nombre de tests positifs. Le groupe Groen souhaite une vision plus globale d'une politique de sécurité routière. Il en va de même pour la politique des points noirs.

La secrétaire d'Etat rappelle qu'il n'entre pas dans son rôle d'effectuer de grands travaux d'infrastructure pour la sécurité routière. Il s'agira de faire de petits travaux comme la sécurisation des écoles ou l'établissement de zones 30. Il n'y a absolument rien de vague dans sa politique. Le Gouvernement a identifié une liste de points noirs et y travaille. On obtient déjà des résultats très concrets, comme à l'avenue Fonsny, où on a résolu un problème de sécurisation d'un cheminement pour piétons.

### **III. Discussion des articles et votes**

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

#### *Article 2*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

#### *Article 3*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

#### *Article 4*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

verkeersveiligheidsplan dat alle actoren ertoe zou verplichten in een systeem te stappen. Ook hier zal men afhankelijk zijn van de bereidwilligheid van de actoren.

Wat de resultaten van de BOB-campagne betreft, is de daling van het aantal slachtoffers en niet van het aantal positieve ademtests van belang. De Groen-fractie wenst een meer allesomvattende visie op het verkeersveiligheidsbeleid. Hetzelfde geldt voor het beleid voor de probleemgebieden.

De staatssecretaris wijst erop dat het niet haar taak is om grote infrastructuurwerken voor de verkeersveiligheid uit te voeren. Het zou gaan om kleine werken zoals de beveiliging rond scholen of de invoering van zones 30. Haar beleid is helemaal niet vaag. De regering heeft een reeks probleemgebieden geïdentificeerd en werkt daaraan. Men behaalt al zeer concrete resultaten, zoals aan de Fonsnylaan, waar men een voetgangerspad veiliger heeft gemaakt.

### **III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen**

#### *Artikel 1*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

#### *Artikel 2*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

#### *Artikel 3*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 3 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

#### *Artikel 4*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Vote**  
L'article 4 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

#### **IV. Vote sur l'ensemble**

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

*Le rapporteur,*

Pierre KOMPANY

*Le Président,*

Boris DILLIÈS

#### **Stemming**

Artikel 4 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

#### **IV. Stemming over het geheel**

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

*De Rapporteur,*

Pierre KOMPANY

*De Voorzitter,*

Boris DILLIÈS

**Initial - Initieel**  
**2016**

**BUDGET GENERAL DES RECETTES**  
**ALGEMENE ONTVANGSTENBEGROTING**

Recettes	SPRB / GOB						Ontvangsten				
Allocations de base M. P. A. NO. CE.	CF		FB	SC	Initial 2015 ----- Initieel 2015	Initial 2016 ----- Initieel 2016	KS	BF		FC	Basisallocaties O. P. A. VN. EC.

## MISSION 02: Financement spécifique

## OPDRACHT 02: Specifieke financiering

### Programme 261: Recettes liées à la sécurité routière

### Programma 261: Ontvangsten in verband met de verkeersveiligheid

#### Activité 06: Recette non-fiscale affectée

#### Activiteit 06: Toegewezen niet-fiscale ontvangst

Récupération des amendes perçues des infractions routières régionalisées dans le cadre de la sixième réforme de l'Etat (à affecter au Fonds de sécurité routière)	02.261.06.01.3850	*****	BFB 23	DRF	11.700	11.700	DRF	BFB 23	*****	02.261.06.01.3850
				KCF	11.700	11.700	KCF			
Perception des rétributions des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation	02.261.06.02.1611	*****	BFB 23	DRF	1.200	1.200	DRF	BFB 23	*****	02.261.06.02.1611
				KCF	-	1.200	KCF			
Perception des rétributions des organismes en matière des coûts de la certification et contrôle des écoles de conduite, centres de contrôle technique, centres d'écolage ADR et les services techniques (à affecter au Fonds de sécurité routière)	02.261.06.03.1611	*****	BFB 23	DRF	74	74	DRF	BFB 23	*****	02.261.06.03.1611
				KCF	74	74	KCF			
Perception des rétributions relatives à l'homologation des véhicules (à affecter au Fonds de sécurité routière)	02.261.06.05.1611	*****	BFB 23	DRF	82	82	DRF	BFB 23	*****	02.261.06.05.1611
				KCF	-	82	KCF			
Perception des rétributions des tiers en matière de métrologie légale des instruments de mesure (à affecter au Fonds de sécurité routière)	02.261.06.07.1611	*****	BFB 23	DRF	-	2	DRF	BFB 23	*****	02.261.06.07.1611
				KCF	-	2	KCF			
<b>Totaux Programme 261</b>			<b>DRF</b>		<b>13.056</b>		<b>13.058</b>	<b>DRF</b>		<b>Totalen Programma 261</b>
			KCF		11.774		13.058	KCF		
<b>TOTAUX MISSION 02</b>			<b>DRF</b>		<b>13.056</b>		<b>13.058</b>	<b>DRF</b>		<b>TOTALEN OPDRACHT 02</b>
			KCF		11.774		13.058	KCF		

Recettes		SPRB / GOB					Ontvangsten				
Allocations de base M. P. A. NO. CE.	CF		FB	SC	Initial 2015 ----- Initieel 2015	Initial 2016 ----- Initieel 2016	KS	BF		FC	Basisallocaties O. P. A. VN. EC.

Tauxs par mission, répartis selon le premier chiffre du code économique

Totalen per opdracht, opgesplitst per eerste cijfer van de economische code

<i>1.DÉPENSES ET RECETTES COURANTES POUR BIENS ET SERVICES</i>	DRF	1.356	1.358	DRF	<i>1.LOPENDE UITGAVEN VOOR EN ONTVANGSTEN VAN GOEDEREN EN DIENSTEN</i>
	KCF	74	1.358	KCF	
<i>3.TRANSFERTS DE REVENUS À DESTINATION ET EN PROVENANCE D'AUTRES SECTEURS</i>	DRF	11.700	11.700	DRF	<i>3.INKOMENSOVERDRACHTEN AAN EN VAN ANDERE SECTOREN</i>
	KCF	11.700	11.700	KCF	

Recettes		SPRB / GOB						Ontvangsten			
Allocations de base M. P. A. NO. CE.	CF		FB	SC	Initial 2015 ----- Initieel 2015	Initial 2016 ----- Initieel 2016	KS	BF		FC	Basisallocaties O. P. A. VN. EC.

**TOTAUX GÉNÉRAUX RECETTES**

DRF  
KCF

13.056  
11.774

13.058  
13.058

DRF  
KCF

**ALGEMENE TOTALEN ONTVANGSTEN**

Recettes		SPRB / GOB						Ontvangsten			
Allocations de base M. P. A. NO. CE.	CF		FB	SC	Initial 2015 ----- Initieel 2015	Initial 2016 ----- Initieel 2016	KS	BF		FC	Basisallocaties O. P. A. VN. EC.

**TOTAUX GÉNÉRAUX RECETTES, répartis selon le premier chiffre du code économique**

**ALGEMENE TOTALEN ONTVANGSTEN, opgesplitst per eerste cijfer van de economische code**

<i>1.DÉPENSES ET RECETTES COURANTES POUR BIENS ET SERVICES</i>	DRF	1.356	1.358	DRF	<i>1.LOPENDE UITGAVEN VOOR EN ONTVANGSTEN VAN GOEDEREN EN DIENSTEN</i>
	KCF	74	1.358	KCF	
<i>3.TRANSFERTS DE REVENUS À DESTINATION ET EN PROVENANCE D'AUTRES SECTEURS</i>	DRF	11.700	11.700	DRF	<i>3.INKOMENSOVERDRACHTEN AAN EN VAN ANDERE SECTOREN</i>
	KCF	11.700	11.700	KCF	

**Initial - Initieel**  
**2016**

**BUDGET GENERAL DES DEPENSES ADMINISTRATIVES  
ADMINISTRATIEVE ALGEMENE UITGAVENBEGROTING**

SPRB / GOB						Uitgaven					
Dépenses	CF	SF	FB	SC	Initial 2015 ----- Initieel 2015	Initial 2016 ----- Initieel 2016	KS	BF	FS	FC	Basisallocaties O. P. A. VN. EC.

## MISSION 17: Développement et promotion de la politique de mobilité

**Programme 007: Gestion, développement et promotion des compétences relatives à la circulation et à la sécurité routière, qui dans le cadre de la sixième réforme de l'Etat ont été transférées à la Région de Bruxelles-Capitale**

*Activité 08: Achat de biens non durables et de services, paiement d'impôts indirects*

Dépenses de toute nature pour études, services, achat de matériel non-durable, promotion et sensibilisation relatifs à la circulation et la sécurité routière, écoles de conduite, homologation et contrôle technique de véhicules et formation à la conduite

17.007.08.01.1211	0451	BFB 23	B	-	-	B	BFB 23	0451	17.007.08.01.1211
			C	-	-	C			
			E	5.044	3.942	E			
			F	5.044	3.942	F			

Justification:

*Cette allocation de base comprend non seulement les dépenses pour des initiatives, des projets et des marchés publics du type mentionné dans la dénomination de l'allocation de base, mais également d'autres initiatives qui sont induites par la sixième réforme de l'Etat (compétence sécurité routière) pour autant que celles-ci n'aient pas été reprises dans les nouvelles allocations de base plus spécifiques. Cette allocation de base doit permettre de mener une politique normale en ce qui concerne les matières transférées de la politique de sécurité routière.*

*La diminution de 20% est imputable à un glissement vers la nouvelle allocation de base AB 17.007.11.01.74.22 (caméras mobiles).*

Paiement d'indemnités aux membres du jury, qui ne font pas partie du secteur public, des examens pour moniteurs des écoles de conduite et des commissions de recours

17.007.08.02.1211	0451	BFB 23	B	-	-	B	BFB 23	0451	17.007.08.02.1211
			C	-	-	C			
			E	68	60	E			
			F	68	60	F			

Justification:

*Indemnisation des membres du juries des examens pour les moniteurs*

## OPDRACHT 17: Ontwikkeling en promotie van het mobiliteitsbeleid

**Programma 007: Beheer, ontwikkeling en promotie van de bevoegdheden inzake verkeer en verkeersveiligheid die in het kader van de zesde Staatshervorming aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden overgedragen**

*Activiteit 08: Aankoop van niet-duurzame goederen en diensten, betaling van indirecte belastingen*

Uitgaven van alle aard voor studies, diensten, aankoop van niet-duurzaam materieel, promotie en sensibilisering met betrekking tot het verkeer en de verkeersveiligheid, rijsscholen, homologatie en technische controle van voertuigen en rijopleiding

17.007.08.01.1211	0451	BFB 23	B	-	-	C	BFB 23	0451	17.007.08.01.1211
			E	3.942	3.942	E			
			F	3.942	3.942	F			

Verantwoording:

*Het betreft niet alleen uitgaven voor initiatieven, projecten en overheidsopdrachten van het type zoals vermeld in de benaming van de basisallocatie, maar ook andere initiatieven die een gevolg zijn van de zesde staatshervorming (bevoegdheid verkeersveiligheid), voor zover ze niet werden opgenomen in de meer specifieke nieuwe basisallocaties. Deze basisallocatie moet inzake de overgedragen matieres voor verkeersveiligheidsbeleid toelaten om een normaal beleid te kunnen uitvoeren.*

*De daling van 20% is te wijten aan een verschuiving naar de nieuwe basisallocatie BA 17.007.11.01.74.22 (camera's mobiel).*

Betaling van vergoedingen aan juryleden, die niet behoren tot de openbare sector, van de examens voor monitoren van de autorijscholen en de raden van beroep

17.007.08.02.1211	0451	BFB 23	B	-	-	C	BFB 23	0451	17.007.08.02.1211
			C	-	-	C			
			E	60	60	E			
			F	60	60	F			

Verantwoording:

*Betaling van vergoedingen aan de juryleden die niet tot de openbare*

Dépenses	SPRB / GOB								Uitgaven		
	Allocations de base M. P. A. NO. CE.	CF	SF	FB	SC	Initial 2015 ----- Initieel 2015	Initial 2016 ----- Initieel 2016	KS	BF	FS	FC
<i>d'auto-écoles n'appartenant pas au secteur public en application de l'A.R du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite des véhicules à moteur et de l'A.R. du 23 mars 1998 relatif aux permis de conduire. Quatre sessions d'examen sont organisées chaque année. La diminution de 8000 euros est imputable à un glissement vers la nouvelle allocation de base AB 17.007.08.07.12.11 (membres du jury du secteur public).</i>					<i>sector behoren van de examens voor monitoren van de autorijscholen in uitvoering van K.B. van 11 mei 2004 betreffende de vergunning voorwaarden voor autorijscholen voor motorvoertuigen en K.B. van 23 maart 1998 betreffende de rijbewijzen. Er worden 4 sessies schriftelijke examens per jaar georganiseerd. De daling van € 8.000 is te wijten aan de verschuiving naar de nieuwe basisallocatie BA 17.007.08.07.12.11 (juryleden overheid).</i>						
<b>Dépenses de toute nature pour l'homologation d'instruments pour le contrôle technique le long des routes, radars et autres instruments relativ aux compétences régionales de la sécurité routière</b>					<b>Uitgaven van alle aard met betrekking tot de homologatie van instrumenten voor technische controle langs de wegen, radars en andere instrumenten die verbonden zijn met de gewestelijke bevoegdheden inzake verkeersveiligheid</b>						
<b>17.007.08.03.1211</b>	0451	BFB 23	B	-	-	B	BFB 23	0451	<b>17.007.08.03.1211</b>		
			C	-	-	C					
			E	120	120	E					
			F	120	120	F					
<i><u>Justification:</u> Les Régions sont compétentes pour l'homologation (réhomologation) des radars, des caméras automatiques et d'autres instruments qui sont utilisés sur leur territoire. Pour ces dépenses imputées à la Région bruxelloise -Bruxelles Mobilité, un budget de 120.000 euros est provisoirement inscrit, lequel permettra de désigner les laboratoires et les organismes de contrôle.</i>					<i><u>Verantwoording:</u> De Gewesten zijn bevoegd voor het (her)homologeren van radars, automatische camera's en andere instrumenten die op hun grondgebied gebruikt worden. Voor deze uitgaven die aan het Brussels Gewest – Brussel Mobiliteit toekomen wordt een budget van 120.000 euro ingeschreven met dewelke laboratoria en controle-organismen kunnen worden aangesteld.</i>						
<b>Dépenses juridiques relatives à la politique de la sécurité routière</b>					<b>Juridische uitgaven in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid</b>						
<b>17.007.08.04.1211</b>	0451	BFB 23	B	-	-	B	BFB 23	0451	<b>17.007.08.04.1211</b>		
			C	-	-	C					
			E	35	35	E					
			F	35	35	F					
<i><u>Justification:</u> Coûts des procédures judiciaires, de l'expertise, des huissiers de justice et des avocats. Les litiges concernant les nouvelles compétences doivent être traités par la Région. L'issue financière de ceux-ci n'est pas connue. Dans l'intervalle, de nouveaux litiges peuvent survenir et la Région devra se charger de leur traitement. Les missions d'assistance juridique de l'administration pour le travail législatif préparatoire et la légistique en vue de la transposition de</i>					<i><u>Verantwoording:</u> Kosten voor gerechtelijke procedures, expertises, deurwaarders en advocaten. De geschillen inzake nieuwe bevoegdheden dienen door het Gewest te worden afgehandeld. De financiële afloop ervan is niet gekend. Er kunnen zich ondertussen nieuwe geschillen voordoen die door het Brussels Gewest dienen te worden afgehandeld. Opdrachten voor juridische bijstand van het bestuur voor voorbereidend wetgevend werk en legistiek voor het omzetten van federale wetgeving naar</i>						

Dépenses	SPRB / GOB										Uitgaven
	Allocations de base M. P. A. NO. CE.	CF	SF	FB	SC	Initial 2015 ----- Initieel 2015	Initial 2016 ----- Initieel 2016	KS	BF	FS	FC
<i>la législation fédérale dans la législation régionale et la réglementation des compétences transférées en matière de politique de sécurité routière.</i>										<i>gewestelijke wetgeving en reglementering voor de overgedragen bevoegdheden inzake verkeersveiligheidsbeleid.</i>	
<b>Contrats avec des tiers dans le cadre de la sécurité routière</b>											
<b>17.007.08.06.1211</b>	0451	BFB 23	B		-		-	B	BFB 23	0451	<b>17.007.08.06.1211</b>
			C		-		-	C			
			E		1.095		1.095	E			
			F		1.095		1.095	F			
<i><u>Justification:</u></i>											<i><u>Verantwoording:</u></i>
<i>La Région est chargée de favoriser les actions et les campagnes de sécurité routière sur son territoire. Il s'agit d'actions qui s'inscrivent dans le cadre du plan d'actions "Sécurité Routière" 2011-2020 et qui ont pour but de réduire le nombre d'accidents. Il s'agit de dépenses de toutes natures pour des études, des services et l'achat de matériel non durable par des tiers.</i>											<i>Het Gewest is bevoegd voor het bevorderen van verkeersveiligheidsacties en -campagnes op haar grondgebied. Het gaat om acties die kaderen in het verkeersveiligheidsactieplan 2011-2020 en tot doelstelling hebben het aantal ongevallen te verminderen . Het gaat om uitgaven van alle aard voor studies, diensten en aankoop van niet-duurzaam materiaal door derden.</i>
<b>Paiement d'indemnités aux membres du jury, qui font partie du secteur public, des examens pour moniteurs des écoles de conduite et des commissions de recours.</b>											
<b>17.007.08.07.1112</b>	0451	BFB 23	B		5.044		-	B	BFB 23	0451	<b>17.007.08.07.1112</b>
			C		5.044		-	C			
			E		5.044		8	E			
			F		5.044		8	F			
<i><u>Justification:</u></i>											<i><u>Verantwoording:</u></i>
<i>Indemnisation des membres du juries des examens pour les moniteurs d'auto-écoles n'appartenant pas au secteur public en application de l'A.R. du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite des véhicules à moteur et de l'A.R. du 23 mars 1998 relatif aux permis de conduire. Quatre sessions d'examen sont organisées chaque année.</i>											<i>Betaling van vergoedingen aan de juryleden die behoren tot de openbare sector van de examens voor monitoren van de autorijscholen in uitvoering van K.B. van 11 mei 2004 betreffende de vergunning voorwaarden voor autorijscholen voor motorvoertuigen en K.B. van 23 maart 1998 betreffende de rijbewijzen. Er worden 4 sessies schriftelijke examens per jaar georganiseerd.</i>
<i>L'allocation de base prévoit également l'indemnisation des membres de la Chambre des recours, en application de l'A.R. du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.</i>											<i>De basisallocatie voorziet ook de betaling van de vergoeding van de leden van de raad van beroep, in uitvoering van het KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.</i>

Dépenses	SPRB / GOB										Uitgaven
	Allocations de base M. P. A. NO. CE.	CF	SF	FB	SC	Initial 2015 ----- Initieel 2015	Initial 2016 ----- Initieel 2016	KS	BF	FS	FC
<b>Accords de coopération avec des organismes en charge de la Sécurité routière pour l'homologation d'instruments de centres de contrôle de véhicules</b>						<b>Samenwerkingsovereenkomsten met instellingen belast met de Verkeersveiligheid voor de homologatie van instrumenten van de centra voor keuring van voertuigen</b>					
17.007.08.09.1211	0451	BFB 23	B		-	-	B	BFB 23	0451	17.007.08.09.1211	
			C		-	-	C				
			E		-	-	E				
			F		-	-	F				
<b>Accords de coopération avec des organismes en charge la Sécurité routière pour les activités relatives à l'appréciation de l'aptitude à conduire des conducteurs ou des candidats conducteurs souffrant d'une diminution des aptitudes fonctionnelles.</b>						<b>Samenwerkingsovereenkomsten met instellingen belast met de Verkeersveiligheid voor activiteiten met betrekking het vaststellen van de rijgeschiktheid van bestuurders of kandidaat bestuurders met verminderde functionele vaardigheid.</b>					
17.007.08.10.1211	0451	BFB 23	B		-	-	B	BFB 23	0451	17.007.08.10.1211	
			C		-	-	C				
			E		-	-	E				
			F		-	-	F				

#### Activité 11: Investissements

Investissements en instruments et matériels pour le contrôle technique le long des routes, radars, caméras automatiques et autres instruments relatifs aux compétences régionales en matière de sécurité routière, ce qui signifie un élargissement du patrimoine

17.007.11.01.7311	0451	BFB 23	B		-	-	B	BFB 23	0451	17.007.11.01.7311	
			C		-	-	C				
			E		2.000	-	E				
			F		2.000	-	F				

#### Justification:

Une nouvelle allocation de base a été créée (17.007.11.04.7310) conformément au nouveau manuel consacré aux codes économiques qui a été rédigé par l'Autorité fédérale.

#### Activiteit 11: Investeringen

Investeringen in instrumenten en materieel voor technische controle langs de wegen, radars, automatische camera's en andere instrumenten verbonden met de gewestelijke bevoegdheid inzake verkeersveiligheid, die een uitbreiding van het patrimonium betekenen

17.007.11.01.7311	0451	BFB 23	B		-	-	B	BFB 23	0451	17.007.11.01.7311	
			C		-	-	C				
			E	2.000	-	-	E				
			F	2.000	-	-	F				

#### Verantwoording:

Er werd een nieuwe basisallocatie gecreëerd (17.007.11.04.7310) conform de nieuwe handleiding voor de economische codes opgesteld door de Federale Overheid.

Achat d'instruments et matériel pour le contrôle technique le long des routes, radars, caméras Aankoop van instrumenten en materieel voor technische controle langs de wegen, radars, automatische camera's en andere instrumenten verbonden met de gewestelijke bevoegdheid inzake verkeersveiligheid.

17.007.11.03.7422	0451	BFB 23	B	5.044	-	B	BFB 23	0451	17.007.11.03.7422		
			C	5.044	-	C					
			E	5.044	2.000	E					
			F	5.044	2.000	F					

#### Justification:

Celle-ci concerne l'achat d'instruments et de matériel pour le contrôle technique routier, de radars, de caméras automatiques et d'autres instruments liés à la compétence régionale de sécurité routière. Il s'agit d'une nouvelle AB qui a été créée dans le but de scinder les

#### Verantwoording:

Het betreft de aankoop van instrumenten en materieel voor technische controle langs de wegen, radars, automatische camera's en andere instrumenten verbonden met de gewestelijke bevoegdheid inzake verkeersveiligheid.

SPRB / GOB										Uitgaven		
Dépenses	Allocations de base M. P. A. NO. CE.	CF	SF	FB	SC	Initial 2015 ----- Initieel 2015	Initial 2016 ----- Initieel 2016	KS	BF	FS	FC	Basisallocaties O. P. A. VN. EC.
<i>achats et les investissements (location) afin de pouvoir ainsi mener une politique de sécurité routière plus diversifiée en ce qui concerne le matériel affecté au contrôle technique routier.</i>						<i>Het betreft een nieuwe BA om aankopen en investeringen (huur) te scheiden om zo een gediversifieerder verkeersveiligheidsbeleid te kunnen voeren inzake technische controleapparatuur langs de weg.</i>						
<b>Investissements en instruments et matériel pour le contrôle technique le long des routes, radars, caméras automatiques et autres instruments relatifs aux compétences régionales en matière de sécurité routière, ce qui signifie un élargissement du patrimoine</b>						<b>Investeringen in instrumenten en materieel voor technische controle langs de wegen, radars, automatische camera's en andere instrumenten verbonden met de gewestelijke bevoegdheid inzake verkeersveiligheid, die een uitbreiding van het patrimonium betekenen</b>						
<b>17.007.11.04.7310</b>						<b>17.007.11.04.7310</b>						
0451 BFB 23 B C E F						- - BFB 23 - C 1.000 E 1.000 F						
<b><u>Justification:</u></b> <i>Il s'agit ici des investissements dans les instruments et le matériel pour le contrôle technique routier, les radars, les caméras automatiques et d'autres instruments liés à la compétence régionale de sécurité routière, qui représentent un accroissement du patrimoine.</i>						<b><u>Verantwoording:</u></b> <i>Het betreft investeringen in instrumenten en materieel voor technische controle langs de wegen, radars, automatische camera's en andere instrumenten verbonden met de gewestelijke bevoegdheid inzake verkeersveiligheid, die een uitbreiding van het patrimonium betekenen.</i>						

### *Activité 34: Subventions de fonctionnement et autres transferts de revenus aux associations privées*

## **Subventions de fonctionnement aux institutions chargées de l'homologation des instruments de centres de contrôle de véhicules**

### Justification:

*Subvention de fonctionnement accordée aux organismes en charge des activités d'homologation des instruments dont disposent les centres de contrôle technique des véhicules.*

#### **Activiteit 34: Werkingssubsides en andere inkomensoverdrachten aan privé verenigingen**

**subsidies aan instellingen belast met activiteiten voor de homologatie van voertuigen van de centra voor keuring van voertuigen**

### Verantwoording:

*Werkingssubsidies aan instellingen belast met activiteiten voor de homologatie van instrumenten van de centra voor keuring van voertuigen.*

Dépenses	SPRB / GOB										Uitgaven	
	Allocations de base M. P. A. NO. CE.	CF	SF	FB	SC	Initial 2015 ----- Initieel 2015	Initial 2016 ----- Initieel 2016	KS	BF	FS	FC	
<b>Subventions de fonctionnement aux institutions chargées des activités pour l'appréciation de l'aptitude à conduire des conducteurs ou des candidats conducteurs souffrant d'une diminution des aptitudes fonctionnelles.</b>										<b>Werkingsubsidies aan instellingen belast met activiteiten voor het vaststellen van de rijgeschiktheid van bestuurders of kandidaat bestuurders met verminderde functionele vaardigheid.</b>		
<b>17.007.34.02.3300</b>	0451	FSF	BFB 23	B	-	-	-	B	BFB 23	FSF	0451	<b>17.007.34.02.3300</b>
				C	-	-	-	C				
				E	112	44	44	E				
				F	112	44	44	F				
<i><u>Justification:</u></i> <i>Subvention de fonctionnement accordée aux organismes chargés des activités de détermination de l'aptitude à la conduite des conducteurs ou des candidats-conducteurs présentant une diminution des aptitudes fonctionnelles.</i>										<i><u>Verantwoording:</u></i> <i>Werkingsubsidies aan instellingen belast met activiteiten voor het vaststellen van de rijgeschiktheid van bestuurders of kandidaat bestuurders met verminderde functionele vaardigheid.</i>		
<b>Subventions de fonctionnement accordées aux associations privées en vue d'augmenter la sécurité routière</b>										<b>Werkingsubsidies toegekend aan privé verenigingen met het oog op het verhogen van de verkeersveiligheid</b>		
<b>17.007.34.03.3300</b>	0451	FSF	BFB 23	B	-	-	-	B	BFB 23	FSF	0451	<b>17.007.34.03.3300</b>
				C	-	-	-	C				
				E	3	100	100	E				
				F	3	100	100	F				
<i><u>Justification:</u></i> <i>Ces subventions s'inscrivent dans le cadre de l'objectif du plan d'action bruxellois de sécurité routière visant à réduire le nombre d'accidents. Les associations peuvent ainsi notamment mener des actions de sécurité routière afin de sensibiliser les usagers de la route.</i>										<i><u>Verantwoording:</u></i> <i>Deze subsidies kaderen in de doelstelling van het Brussels Verkeersveiligheidsactieplan om het aantal ongevallen terug te dringen. Zo kunnen onder andere verenigingen verkeersveiligheidsacties voeren die weggebruikers sensibiliseren.</i>		
<b>Activité 44: Indemnisation de tiers à la suite d'actes causés par des fonctionnaires en mission</b>												
<b>Indemnités aux tiers relatif à la sécurité routière</b>										<b>Activiteit 44: Schadeloosstelling van derden ten gevolge van handelingen veroorzaakt door ambtenaren in dienstopdracht</b>		
<b>17.007.44.01.3441</b>	0451	BFB 23	B	-	-	-	-	B	BFB 23	0451	<b>17.007.44.01.3441</b>	
			C	-	-	-	-	C				
			E	100	100	100	100	E				
			F	100	100	100	100	F				
<i><u>Justification:</u></i> <i>Dépenses relatives au dédommagement des tiers à la suite de décisions et de jugements judiciaires ou de règlements à l'amiable que la Région bruxelloise doit traiter dans le cadre de la politique de sécurité</i>										<i><u>Verantwoording:</u></i> <i>Uitgaven voor de vergoeding aan derden ten gevolge van gerechtelijke beslissingen en uitspraken of minnelijke schikkingen die het Brussels Gewest in het kader van haar verkeersveiligheidsbeleid dient af te</i>		

<b>Dépenses</b>	<b>SPRB / GOB</b>										<b>Uitgaven</b>
	Allocations de base M. P. A. NO. CE.	CF	SF	FB	SC	Initial 2015 ----- Initieel 2015	Initial 2016 ----- Initieel 2016	KS	BF	FS	FC
<i>routière.</i>											<i>handelen.</i>
<b>Totaux Programme 007</b>				<b>B</b>	<b>10.088</b>	-	<b>B</b>	<b>Totalen Programma 007</b>			
				<b>C</b>	<b>10.088</b>	-	<b>C</b>				
				<b>E</b>	<b>18.737</b>	<b>8.644</b>	<b>E</b>				
				<b>F</b>	<b>18.737</b>	<b>8.644</b>	<b>F</b>				
<b>TOTAUX MISSION 17</b>				<b>B</b>	<b>10.088</b>	-	<b>B</b>	<b>TOTALEN OPDRACHT 17</b>			
				<b>C</b>	<b>10.088</b>	-	<b>C</b>				
				<b>E</b>	<b>18.737</b>	<b>8.644</b>	<b>E</b>				
				<b>F</b>	<b>18.737</b>	<b>8.644</b>	<b>F</b>				

<b>Dépenses</b>	<b>SPRB / GOB</b>						<b>Uitgaven</b>					
	Allocations de base M. P. A. NO. CE.	CF	SF	FB	SC	Initial 2015 ----- Initieel 2015	Initial 2016 ----- Initieel 2016	KS	BF	FS	FC	Basisallocaties O. P. A. VN. EC.

Taux par mission, répartis selon le premier chiffre du code économique

Totalen per opdracht, opgesplitst per eerste cijfer van de economische code

<i>1.DÉPENSES ET RECETTES COURANTES POUR BIENS ET SERVICES</i>	B	5.044	-	B	<i>I.LOPENDE UITGAVEN VOOR EN ONTVANGSTEN VAN GOEDEREN EN DIENSTEN</i>
	C	5.044	-	C	
	E	11.406	5.260	E	
	F	11.406	5.260	F	
<i>3.TRANSFERTS DE REVENUS À DESTINATION ET EN PROVENANCE D'AUTRES SECTEURS</i>	B	-	-	B	<i>3.INKOMENSOVERDRACHTEN AAN EN VAN ANDERE SECTOREN</i>
	C	-	-	C	
	E	287	384	E	
	F	287	384	F	
<i>7.INVESTISSEMENTS ET DÉSINVESTISSEMENTS</i>	B	5.044	-	B	<i>7.INVESTERINGEN EN DESINVESTERINGEN</i>
	C	5.044	-	C	
	E	7.044	3.000	E	
	F	7.044	3.000	F	

SPRB / GOB										Uitgaven	
Dépenses Allocations de base M. P. A. NO. CE.	CF	SF	FB	SC	Initial 2015	Initial 2016	KS	BF	FS	FC	Basisallocaties O. P. A. VN. EC.
					----- Initieel 2015	----- Initieel 2016					

<b>TOTAUX GÉNÉRAUX DÉPENSES</b>					B	10.088	-	B	<b>ALGEMENE TOTALEN UITGAVEN</b>		
					C	<b>10.088</b>	-	C			
					E	<b>18.737</b>	<b>8.644</b>	E			
					F	<b>18.737</b>	<b>8.644</b>	F			

Dépenses	SPRB / GOB										Uitgaven	
	Allocations de base M. P. A. NO. CE.	CF	SF	FB	SC	Initial 2015	Initial 2016	KS	BF	FS	FC	
						----- Initieel 2015	----- Initieel 2016				Basisallocaties O. P. A. VN. EC.	

**TOTAUX GÉNÉRAUX DÉPENSES**, répartis selon le premier chiffre du code économique

**ALGEMENE TOTALEN UITGAVEN**, opgesplitst per eerste cijfer van de economische code

<i>1.DÉPENSES ET RECETTES COURANTES POUR BIENS ET SERVICES</i>	B	5.044	-	B	<i>1.LOPENDE UITGAVEN VOOR EN ONTVANGSTEN VAN GOEDEREN EN DIENSTEN</i>
	C	5.044	-	C	<i>GOEDEREN EN DIENSTEN</i>
	E	11.406	5.260	E	
	F	11.406	5.260	F	
<i>3.TRANSFERTS DE REVENUS À DESTINATION ET EN PROVENANCE D'AUTRES SECTEURS</i>	B	-	-	B	<i>3.INKOMENSOVERDRACHTEN AAN EN VAN ANDERE SECTOREN</i>
	C	-	-	C	<i>SECTOREN</i>
	E	287	384	E	
	F	287	384	F	
<i>7.INVESTISSEMENTS ET DÉSINVESTISSEMENTS</i>	B	5.044	-	B	<i>7.INVESTERINGEN EN DESINVESTERINGEN</i>
	C	5.044	-	C	
	E	7.044	3.000	E	
	F	7.044	3.000	F	