

REKENHOF

Fonds voor de verkeersveiligheid

*Financiering en evaluatie van de actieplannen
van de politiediensten*

*Verslag van het Rekenhof aan de Kamer
van Volksvertegenwoordigers*

Brussel, december 2007



REKENHOF

Fonds voor de verkeersveiligheid

*Financiering en evaluatie van de actieplannen
van de politiediensten*

*Verslag van het Rekenhof aan de Kamer
van Volksvertegenwoordigers*

*Verslag goedgekeurd in de algemene vergadering
van het Rekenhof van 5 december 2007*

Samenvatting

In 2002 heeft de federale regering zich tot doel gesteld het aantal verkeersslachtoffers met 50% te verminderen tegen 2010. Ze heeft daartoe een beleid uitgewerkt dat erop gericht is de gebruikers meer het gevoel te geven dat ze worden gecontroleerd.

Het instrument dat sinds 2004 specifiek voor dat beleid wordt gebruikt, is het Fonds voor de Verkeersveiligheid. Dit fonds wordt gefinancierd door de stijgende ontvangsten uit verkeersovertredingen, een totaal bedrag van 293 miljoen euro voor de jaren 2004 tot 2007. Het Fonds voor de Verkeersveiligheid heeft als voornaamste doel acties te financieren die worden uitgevoerd door de 196 lokale politiekorpsen en de federale politie.

Het Rekenhof heeft de actieplannen voor verkeersveiligheid van de politiediensten onderzocht. Het heeft nagegaan of het financieringsmechanisme in overeenstemming is met de regelgeving en of het coherent is met de nagestreefde doelstellingen. Daarnaast heeft het ook onderzocht hoe doeltreffend de jaarlijkse goedkeurings- en evaluatiecyclus werkt.

Het Rekenhof zet in dit verslag uiteen dat de reglementering weinig nauwkeurig is en dat ze niet altijd correct wordt toegepast. In hoofdzaak zorgt de overschatting van het aandeel van de federale politie en van de FOD Justitie ervoor dat de 196 lokale politiekorpsen voor de jaren 2005 tot 2007 12 miljoen euro minder inkomsten hebben.

Het Rekenhof komt bovendien tot de conclusie dat het koninklijk besluit dat de wet uitvoert, de financiering van de actieplannen onvoldoende koppelt aan het bereiken van de nagestreefde doelstellingen, namelijk het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. De politiediensten worden er niet toe aangezet de meest doeltreffende acties te ontplooiën, precies omdat de financiering slechts in beperkte mate van de bereikte resultaten afhangt.

Daarnaast heeft een fout in de bepaling van het aantal slachtoffers dat als referentiepunt geldt, die link met de nagestreefde doelstelling nog zwakker gemaakt.

Het Rekenhof preciseert in dit rapport welke correcties moeten worden toegepast om de verdeling conform de regelgeving te kunnen berekenen. Het stelt ook berekeningsregels voor waarmee de samenhang tussen de financiering en de doelstellingen die de wetgever nastreeft, kunnen worden verbeterd

Wat de jaarlijkse cyclus betreft, bepaalt de regelgeving dat de politiediensten actieplannen inzake verkeersveiligheid moeten indienen, die vergezeld moeten zijn van evaluatieverslagen over de acties van het voorgaande jaar. Die plannen moeten worden goedgekeurd door de ministers van Binnenlandse Zaken en Mobiliteit.

Bij deze cyclus moet op veel vlakken voorbehoud worden geformuleerd, zodat een herziening van de geplande processen en van de tijdschema's zich opdringt.

Het tijdschema werd immers systematisch opgeschoven. De ministers van Binnenlandse Zaken en van Mobiliteit verkeerden nooit in de gelegenheid de financieringsakkoorden met de politiediensten goed te keuren vóór september. Daardoor moesten de acties die niet konden worden gerealiseerd, worden uitgesteld naar het volgende jaar, waardoor het onderzoek van de documenten nog ingewikkelder werd.

Door het jaarlijkse tijdschema waarin de wet voorziet, moeten bovendien de gerealiseerde en de geplande acties samen worden geëvalueerd binnen een termijn van twee maanden, en dat voor alle politiediensten.

Het Rekenhof is van oordeel dat de goedkeuring van een nieuw plan zou moeten worden losgekoppeld van de evaluatie van het plan van het jaar voordien. Het tijdschema moet dus worden herzien. De nadruk moet komen te liggen op de operationele doelstellingen die elke politiedienst moet halen, en op de indicatoren die voor de evaluatie zullen worden gehanteerd, en niet meer zozeer op de eventuele controle van de uitgaven.

Zo wordt de idee naar voor geschoven om minder informatie te verzamelen, maar wel informatie bijeen te brengen die nuttiger is voor de federale overheid om de doeltreffendheid van de acties te evalueren en om een globale evaluatie te maken van de bijdrage van het Fonds voor de Verkeersveiligheid tot de vermindering van het aantal slachtoffers.

De pistes voor verbetering die het Rekenhof in dit verslag voorstelt, zijn gebaseerd op de interventielogica van de huidige regelgeving.

Zoals zijn administratie, is de minister van Binnenlandse Zaken van oordeel dat verkeersveiligheid een zevende basisfunctionaliteit zou moeten worden in de basispolitiezorg aan de bevolking, wat de politiezones de mogelijkheid biedt structurele fondsen te ontvangen. In ieder geval lijkt hem een herziening van de wetgeving ook wenselijk.

Wat de hypothese van een zevende basisfunctionaliteit betreft, herinnert de minister van Mobiliteit van zijn kant aan zijn ministeriële verantwoordelijkheid op het vlak van verkeersveiligheid. Hij vindt het dan ook onontbeerlijk dat de minister van Mobiliteit het gedeelte verkeersveiligheid van het Nationaal Veiligheidsplan opstelt. Ook moeten goedkeurings- en evaluatiemechanismen worden ingevoerd om het werk van de politiediensten op dat vlak voortdurend te kunnen afstemmen op de behoeften in termen van doelstellingen en middelen.

Inhoud

| | |
|--|----|
| Inleiding | 7 |
| Overheidsbeleid | 7 |
| Actoren | 9 |
| Meer informatie? | 9 |
| Draagwijdte van de audit | 9 |
| Normen en methodologie | 10 |
| Stappenplan van de audit | 10 |
| Standpunt van de betrokken administraties en ministers | 10 |
| | |
| Hoofdstuk 1 | |
| Logica en conformiteit van de financiering van de actieplannen | 11 |
| 1.1 Wat is de logica van het verdelingsmechanisme voor het Fonds voor de Verkeersveiligheid? | 11 |
| 1.2 Worden de beschikbare fondsen overeenkomstig de regelgeving verdeeld onder de verschillende optredende partijen? | 12 |
| | |
| Hoofdstuk 2 | |
| Coherentie van de financiering met de doelstellingen van het overheidsbeleid | 18 |
| 2.1 Groei van de ontvangsten | 18 |
| 2.2 Variabiliteit van resultaatgebonden financiering | 19 |
| | |
| Hoofdstuk 3 | |
| Tijdschema voor de goedkeuring en evaluatie | 23 |
| 3.1 Wettelijk tijdschema | 23 |
| 3.2 Inachtneming van het tijdschema | 23 |
| | |
| Hoofdstuk 4 | |
| Goedkeurings- en evaluatieprocessen | 25 |
| 4.1 Goedkeuringsproces | 25 |
| 4.2 Evaluatieproces | 25 |
| 4.3 Doeltreffendheid van het goedkeurings- en evaluatieproces | 26 |
| 4.4 Oorzaken van de problemen met de doeltreffendheid | 31 |

| | |
|---|----|
| Hoofdstuk 5 | |
| Conclusies en aanbevelingen | 34 |
| 5.1 Algemene beschouwingen | 34 |
| 5.2 Conformiteit van de verdeling van de fondsen met de regelgeving | 36 |
| 5.3 Coherentie van de financiering met de doelstellingen | 37 |
| 5.4 Jaarlijks cyclisch tijdspad | 38 |
| 5.5 Goedkeurings- en evaluatieproces | 39 |
| | |
| Bijlage | |
| Antwoorden van de betrokken ministers | 44 |

Overheidsbeleid

Na de staten-generaal van de Verkeersveiligheid van 2001 heeft de federale regering zich tot doel gesteld het aantal verkeersslachtoffers (doden en zwaargewonden) met 33% te verminderen tegen het jaar 2006 en met 50% tegen het jaar 2010 ten opzichte van het gemiddelde van het aantal verkeersslachtoffers in de jaren 1998 tot 2000.

Stand van zaken

Voor de referentie jaren 1998-2000 bedroeg het gemiddelde aantal slachtoffers 1.456 doden en 10.392 zwaargewonden. Voor het jaar 2006 wilde men het aantal slachtoffers terugbrengen tot 1.000 doden en 7.000 zwaargewonden.

Het aantal doden komt overeen met de personen die binnen 30 dagen overleden zijn (d.i. personen overleden ter plaatse of binnen 30 dagen na het ongeval). Zwaargewonden zijn de personen die meer dan 24 uur in het ziekenhuis werden opgenomen als gevolg van het ongeval.

Volgens de gegevens voor het jaar 2006 gepubliceerd door het Nationaal Instituut voor de Statistiek, daalde het aantal slachtoffers met 32% tegenover de referentie jaren. De doelstelling van het overheidsbeleid werd dus bijna gehaald.

Dit ambitieuze overheidsbeleid, gekenmerkt door gekwantificeerde doelstellingen, was bedoeld om de plaats die België op het vlak van verkeersveiligheid innam ten opzichte van de andere Europese landen, te verbeteren.

Om dat resultaat te behalen, financiert de federale regering actieplannen die ertoe willen bijdragen het aantal verkeersslachtoffers te verminderen door het objectieve en het subjectieve controlegevoel te verhogen. Deze plannen focussen meer in het bijzonder op snelheidsovertredingen, rijden onder invloed, of het niet dragen van de veiligheidsgordel.

Dit financieringsprogramma werd in 2004¹ ingevoerd en wordt gedragen door het Fonds voor de Verkeersveiligheid. De meerontvangsten uit verkeersovertredingen (een deel van de penale boeten, de dadingen en de onmiddellijke inningen) ten opzichte van de overeenkomstige (geïndexeerde) ontvangsten van het jaar 2002, worden aan dat fonds toegekend. De Koning kan bij een in Ministerraad overlegd besluit een maximum- en/of minimumbedrag voor dat verschil bepalen.

De evolutie van de toe te kennen ontvangsten hangt dus af van het aantal vastgestelde en bestrafte overtredingen, en ook van de doeltreffendheid van het proces inzake de invordering van de boeten en de daarmee gelijkgestelde geldelijke maatregelen².

¹ Ter uitvoering van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, vervangen door de wet van 6 december 2005 betreffend de opmaak en de financiering van actieplannen inzake verkeersveiligheid.

² Zie in dat verband het verslag van het Rekenhof over *De tenuitvoerlegging van de patrimoniale straffen*, februari 2007, ter beschikking op www.rekenhof.be.

Sinds 2005 is het aantal gerechtigden (aanvankelijk de 196 lokale politiezones) uitgebreid tot de federale politie en tot andere federale diensten die het beleid mee helpen uitvoeren, zoals de FOD Binnenlandse Zaken en de FOD Mobiliteit en Vervoer, de FOD Financiën (controledienst) en de FOD Justitie (voor de financiering van de alternatieve straffen).

De lokale politie omvat 196 politiezones, die territoriale groepen zijn die over organieke autonomie beschikken, maar waarvan de werking wordt geregeld door federale normen. Elke zone heeft een eigen begroting en rekening.

Binnen elke zone verzekert een zonale veiligheidsraad het overleg met de overheden (procureur des Konings en burgemeester) en de politiediensten (korpsschef van de lokale politie en administratieve directeur-coördinator van de federale politie). De voornaamste opdracht ervan is de uitvoering van het zonale veiligheidsplan te bespreken, voor te bereiden en vervolgens te evalueren. Dat plan wordt voor vier jaar opgesteld en moet de administratieve en gerechtelijke overheid in staat stellen het beleid van de lokale politie te evalueren.

Het zonale veiligheidsplan moet in overeenstemming zijn met het nationale veiligheidsplan dat goedgekeurd wordt door het parlement. Het voorstel van nationaal plan wordt ingediend door de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie, na voorafgaand advies van de minister van Mobiliteit over het onderdeel verkeersveiligheid.

De politiezones zijn volledig verantwoordelijk voor de opdrachten die noodzakelijk zijn voor het beheer van de lokale gebeurtenissen en verschijnselen. Ze kunnen ook met bepaalde opdrachten van federale aard worden belast.

De federale politie staat in het hele land in voor gespecialiseerde opdrachten en ondersteuningsopdrachten.

Er werd een systeem ingesteld dat berust op een logica van een aan voorwaarden gekoppelde dotatie, waarbij de Staat geld toekent in ruil voor duidelijk omschreven verbintenissen op het vlak van verkeersveiligheid. Deze verbintenissen waren aanvankelijk neergeschreven in een overeenkomst, maar sinds 2005 zijn ze opgenomen in een actieplan "verkeersveiligheid" dat elke politiedienst opstelt en dat samenhangt met de meerjarenveiligheidsplannen en wordt goedgekeurd door de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Mobiliteit.

De acties passen in een jaarlijkse cyclus. Bij elk nieuw actieplan moet een evaluatieverslag worden gevoegd over de verwezenlijking van de acties die waren gepland in de loop van het jaar voordien.

Deze financiering van "verkeersveiligheidsacties" geldt zowel voor prestaties van het personeel van de politiediensten (opleiding, preventie- of controleacties) als voor investeringen (aankoop van uitrustingsgoederen en van middelen voor controle of preventie). Ze kan ook slaan op de werkingskosten, met name voor de samenwerking met andere lokale actoren op het vlak van sensibilisering en preventie.

Voor de jaren 2004 tot 2007³ werden aanzienlijke middelen, nagenoeg 293 miljoen euro, bestemd voor het Fonds voor de Verkeersveiligheid.

³ Het totale toekenbare bedrag belooft 42 miljoen euro voor 2004, 62 miljoen euro voor 2005, 90 miljoen euro voor 2006 en 99 miljoen euro voor 2007.

Actoren

De voornaamste actoren die dit beleid van toekenning van geld uitvoeren, zijn:

- de minister van Mobiliteit;
- de minister van Binnenlandse Zaken;
- de directie Lokaal Integraal Veiligheidsbeleid van de algemene directie Veiligheids- en Preventiebeleid van de FOD Binnenlandse Zaken. Ze is belast met alle overeenkomsten met de gemeenten of de politiezones op het vlak van veiligheid; ze berekent het bedrag dat aan elke politiedienst kan worden toegekend en ziet erop toe dat de actieplannen inzake verkeersveiligheid in overeenstemming zijn met de zonale veiligheidsplannen en dat er geen dubbele financiering is;
- de directie Verkeersveiligheid van de algemene directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid (FOD Mobiliteit en Vervoer). Die gaat na of de actieplannen conform en coherent zijn met de nagestreefde doelstellingen. Ze beschikt eveneens over inspecteurs die de terreinbezoeken uitvoeren.

Bijkomende actoren zijn:

- de FOD Financiën voor het bepalen van het totaal toekenbare bedrag;
- de minister van Financiën en de minister van Begroting om dat bedrag mee te delen en om het toe te kennen bedrag te storten aan de politiediensten;
- de federale politie (voor de gezamenlijke aankopen);
- de federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, die moet reflecteren over het gevoerde beleid;
- het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, als sensibiliserings- en studieorgaan.

Meer informatie?

www.mobilit.fgov.be

www.vps.fgov.be

Draagwijdte van de audit

In deze audit komen de overeenkomsten en de actieplannen "verkeersveiligheid" van de politiediensten aan bod, meer in het bijzonder de volgende aspecten:

- logica van de verdeling van de beschikbare gelden;
- overeenstemming van de verdeling van de gelden met de regelgeving;
- coherentie van de financiering in vergelijking met de nagestreefde doelstellingen;
- inachtneming van het geplande tijdschema voor de jaarlijkse goedkeurings- en evaluatiecyclus;
- doeltreffendheid van het goedkeuringsproces;
- doeltreffendheid van het evaluatieproces.

Normen en methodologie

De toegepaste normen zijn hoofdzakelijk afgeleid uit de regelgeving die sinds 2003 werd ontwikkeld, alsook uit de voorbereidende documenten en de regeringsdocumenten waarin de doelstellingen van het overheidsbeleid worden geformuleerd.

Volgende auditmethodes werden toegepast:

- interviews met de voornaamste actoren;
- analyse van de inhoud van de regelgeving;
- analyse van de gegevens over de berekening van het aandeel dat aan elke politiedienst kan worden toegekend;
- onderzoek van het proces;
- raadpleging van de dossiers van 2004 tot 2006 van 29 politiediensten (waaronder de federale politie).

Stappenplan van de audit

| | |
|----------------|---|
| Januari 2007 | aankondigingsbrief aan de minister van Mobiliteit en de minister van Binnenlandse Zaken |
| Februari 2007 | interviews met ambtenaren; raadpleging van 29 dossiers |
| Maart 2007 | interviews met ambtenaren; analyse van de berekening van de financiering |
| April 2007 | analyse van de resultaten |
| Juni 2007 | verzending van het voorontwerp van verslag aan de twee betrokken administraties |
| Augustus 2007 | onderzoek van de antwoorden van de administraties; verzending van het ontwerpverslag aan de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Mobiliteit |
| September 2007 | antwoord van de minister van Binnenlandse Zaken |
| Oktober 2007 | antwoord van de minister van Mobiliteit |

Standpunt van de betrokken administraties en ministers

De algemene directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid (FOD Mobiliteit en Vervoer) heeft geantwoord bij brief van 12 juli 2007. De directeur-generaal ervan beoordeelde de aanbevelingen van het Rekenhof als zeer positief.

De algemene directie Veiligheids- en Preventiebeleid (FOD Binnenlandse Zaken) heeft op 1 augustus 2007 geantwoord. De directeur-generaal ervan heeft bezwaren bij bepaalde aspecten van de kritiek op de berekening van de verdeling van het Fonds voor Verkeersveiligheid over de verschillende rechthebbenden. In het algemeen is hij van oordeel dat verkeersveiligheid een zevende basisfunctionaliteit zou moeten worden in de basispolitiezorg aan de bevolking, wat een structurele financiering door middel van de federale toelage veronderstelt.

In zijn antwoord van 28 september 2007 steunt de minister van Binnenlandse Zaken dit voorstel.

De minister van Vervoer heeft op 11 oktober 2007 geantwoord. Hij heeft opmerkingen bij bepaalde vaststellingen van het Rekenhof en somt de maatregelen op die al genomen zijn om de kwaliteit van de gegevens en de beoordeling te verbeteren.

Hoofdstuk 1

Logica en conformiteit van de financiering van de actieplannen

1.1 Wat is de logica van het verdelingsmechanisme voor het Fonds voor de Verkeersveiligheid?

Sinds 2005 moeten overeenkomstig de wet⁴ van het totale bedrag van de fondsen die kunnen worden toegekend, de volgende bedragen worden afgetrokken:

- 150.000 euro geïndexeerd, voor de administratieve controle, bestemd voor de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- 150.000 euro geïndexeerd, voor de administratieve controle, bestemd voor de FOD Binnenlandse Zaken;
- een jaarlijks vastgesteld bedrag om materieel te kopen voor de controles door de FOD Mobiliteit en Vervoer en de FOD Financiën;
- een bedrag voor de FOD Justitie om de alternatieve straffen uit te voeren;
- het vastgelegde bedrag voor de gezamenlijke aankopen van de federale politie en de politiezones.

Gezamenlijke aankopen

Het Fonds voor de Verkeersveiligheid kan ook worden ingeschakeld om gezamenlijke aankopen te financieren voor de politie- of controlediensten. De wet bepaalt dat de ministers van Mobiliteit en van Binnenlandse Zaken bij in Ministerraad overlegd besluit het bedrag kunnen vastleggen dat wordt voorbehouden voor die gezamenlijke aankopen. Die aankopen worden toegekend aan de federale politie en aan de politiezones die zich voor die aankopen zullen hebben ingeschreven (informatica-materieel, gezamenlijke computerprogramma's voor de politiediensten, ...).

De jaarlijkse richtlijnen kunnen de politiezones bovendien verplichten bepaalde door het fonds gefinancierde goederen aan te kopen in het kader van een overheidsopdracht van de federale politie (bv. ethylometers).

Alle politiezones kunnen ambtshalve ook vrij gebruikmaken van de overheidsopdrachten die de federale politie gunt; ze kunnen hierop inschrijven tegen dezelfde voorwaarden als die welke de federale politie bij haar leveranciers verkrijgt.

Vervolgens kan, via een berekening van het saldo van het fonds, het bedrag worden bepaald dat aan elke politiedienst kan worden toegekend (de 196 politiezones en de federale politie).

De tegemoetkomingslogica die de wetgever heeft bekrachtigd, is een combinatie van een belangrijke structurele financiering (gekoppeld aan de organieke politieformatie en het aantal kilometers wegen) met een afhankelijke financiering, gekoppeld aan de resultaten (aantal slachtoffers).

⁴ Wet van 6 december 2005 betreffende opmaak en financiering van actieplannen inzake verkeersveiligheid

De wet bepaalt immers dat de fondsen die kunnen worden toegekend, opgesplitst worden in drie onafhankelijke massa's, waarvan de verdelingsleutel moet worden vastgesteld door de Koning:

- de categorisering van de politiediensten in vijf groepen, naargelang van het organieke politiekader;
- het aantal kilometer wegen waarvoor de lokale politiezone dan wel de federale politie bevoegd is;
- de daling van het aantal verkeersslachtoffers en/of verkeersongevallen met gewonden of doden op de wegen die respectievelijk onder het toezicht van de lokale politiezone of de federale politie staan.

Het bedrag dat aan elke politiedienst kan worden toegekend, staat dus los van het aantal overtredingen dat die dienst heeft vastgesteld en van de ontvangsten die hieruit voortvloeien.

Het koninklijk besluit⁵ bepaalt de verdeling over de criteria, m.n. respectievelijk 54%, 9% en 37%. Voor het laatste criterium wordt enkel het aantal slachtoffers meegeteld.

Het koninklijk besluit voorziet eveneens, in verband met het deel van het fonds dat gekoppeld is aan de vermindering van het aantal slachtoffers, in een sanctiemechanisme ingeval de toestand verslechtert in vergelijking met het maximum van de jaren 1998 tot 2000.

Hierbij wordt opgemerkt dat het elke politiedienst vrij staat een aanvraag in te dienen voor het geheel of een gedeelte van het deel dat hem kan worden toegekend. Voor de effectieve toekenning moet de federale overheid de concrete projecten die elke dienst in kwestie voorstelt, aanvaarden. De niet-toegekende sommen worden overgedragen naar de toe te kennen massa van het daaropvolgende jaar.

1.2 Worden de beschikbare fondsen overeenkomstig de regelgeving verdeeld onder de verschillende optredende partijen?

1.2.1 Verdeling van de fondsen volgens de indeling van de politiediensten in categorieën

Volgens de reglementering wordt 54% van de gelden die aan de politiediensten worden toegekend, verdeeld op basis van de organieke politieformatie, volgens een indeling van de politiezones en van de federale politie in vijf categorieën.

Concreet werden de politiediensten verdeeld in categorieën van 1 tot 5, op basis van de volgende grenzen: minder dan 75 personen, van 75 tot 149 personen, van 150 tot 299 personen, van 300 tot 599 en 600 personen of meer.

Een zone van categorie 5 ontvangt 5 keer het aandeel van een zone van categorie 1. Deze verdeling speelt in het voordeel van de kleinere politiediensten en maakt geen onderscheid voor de diensten met meer dan 600 man personeel.

De reglementering geeft geen preciseringen over de indeling in vijf categorieën noch over het aandeel van het fonds dat aan elk van die categorieën toekomt.

⁵ Koninklijk besluit van 19 december 2005 betreffende opmaak en financiering van actieplannen inzake verkeersveiligheid.

De onderstaande tabel preciseert voor het jaar 2006 het aantal opgenomen politiediensten en het bedrag dat voor elke categorie kan worden toegekend.

| Klassen | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| Aantal politiediensten (verdeling 2006) | 53 | 103 | 21 | 11 | 9 |
| In 2006 aan elke dienst toekenbaar bedrag (in euro) | 100.468 | 200.936 | 301.404 | 401.873 | 502.341 |

Sinds 2005 wordt voor het klassement aan het operationele personeel ook de administratieve en logistieke formatie toegevoegd, waardoor een veertigtal zones in een hogere categorie terechtkomen, van categorie 1 of 2 in categorie 2 of 3.

Volgens het Rekenhof is deze uitbreiding van de notie organieke politieformatie niet in overeenstemming met de wet.

Standpunt van de minister

Standpunt van de minister van Vervoer

In zijn antwoord bevestigt de minister van Vervoer dat de wet enkel het operationele kader zou beogen. Hij merkt echter op dat de inachtneming van het administratieve en logistieke personeel de realiteit van de financiële behoeften van de politiezones beter weergeeft. Het Verkeersveiligheidsfonds wordt immers vaak gebruikt om de indienstneming van dat type van personeel te financieren. Op die manier kunnen de politiezones meer manschappen inzetten op het terrein en dus het aantal actie-uren optrekken.

Hij neemt er echter nota van dat zoiets volgens het Rekenhof een wetswijziging vergt.

1.2.2 Aantal kilometers wegen

De regelgeving bepaalt dat 9% van het aan de politiediensten toe te geld wordt verdeeld op basis van het aantal kilometers wegen waarvoor de lokale politiezone of de federale politie bevoegd is.

Het in aanmerking genomen aantal kilometers vergt geen bijzondere commentaar, tenzij voor de federale politie.

Vooraf moet worden gepreciseerd dat de wet weliswaar bepaalt dat de federale politie wordt behandeld als een 197^e politiezone voor het berekenen van haar aandeel op basis van de drie criteria, maar dat ze ook stelt dat als het resultaat van die berekening uitkomt op een aandeel van meer dan 5%, het aandeel van de federale politie wordt beperkt tot dat maximumpercentage en dat het aan elke politiezone toekenbare bedrag wordt herberekend op basis van de resterende 95%.

De onderstaande tabel geeft de berekening van de FOD Binnenlandse Zaken om het percentage te bepalen waarop de federale politie recht heeft en vermeldt dat aandeel als percentage van het aan de politiediensten toekenbare geld.

Berekening door de FOD Binnenlandse Zaken van het aandeel van de federale politie

| Jaar | Organieke formatie | Slachtoffers | Km wegen | Totaal | Maximum van 5% in euro |
|------|--------------------|--------------|----------|--------------|------------------------|
| 2005 | 0,66% | 1,92% | 5,13% | 7,71% | 3.036.500 |
| 2006 | 0,66% | 2,10% | 5,13% | 7,89% | 3.975.640 |
| 2007 | – | – | – | – | 4.405.785 |

Het Rekenhof heeft vastgesteld dat het aantal kilometers dat in aanmerking werd genomen om het aandeel van de federale politie te berekenen, overeenstemt met alle wegen van het land, en niet met het aantal kilometers op het grondgebied waarvoor de wegenpolitie van de federale politie specifiek bevoegd is. Door die berekeningswijze krijgt de federale politie ambtshalve al het wettelijke maximum-aandeel van 5%.

De onderstaande tabel geeft de resultaten van een gecorrigeerde berekening van de federale wegen.

Berekening van het aandeel van de federale politie, gecorrigeerd door het Rekenhof (bedragen in euro)

| Jaar | Organieke formatie | Slachtoffers | Km wegen | Totaal | Gecorrigeerde bedragen | Toegekende bedragen | Vershil in euro |
|--------|--------------------|--------------------|----------|--------------|------------------------|---------------------|------------------|
| 2005 | 0,66% | 1,91% | 0,17% | 2,74% | 1.700.918 | 3.036.500 | 1.335.582 |
| 2006 | 0,66% | 2,01% | 0,17% | 2,83% | 2.301.022 | 3.975.640 | 1.674.618 |
| 2007 | 0,65% | 2,09% ⁶ | 0,17% | 2,90% | 2.619.175 | 4.405.785 | 1.786.610 |
| Totaal | | | | | 6.621.562 | 11.417.925 | 4.796.363 |

Door deze anomalie wordt aan de federale politie een te hoog aandeel toegekend. Bijgevolg is het aan de FOD Justitie toegekende aandeel eveneens verkeerd.

De FOD Justitie ontvangt hetzelfde percentage als de federale politie, dat echter wordt toegepast op alle toekenbare gelden, waardoor het aandeel dat aan de politiediensten kan worden toegekend, wijzigt. Het berekeningsmechanisme van de toekenbare aandelen moet dus verschillende keren worden toegepast, waarbij de wijziging van het aan een begunstigde toekenbaar bedrag de te verdelen massa wijzigt.

Het bedrag voor de FOD Justitie is bestemd om de uitvoering van alternatieve maatregelen of straffen te financieren die de verbetering van de verkeersveiligheid beogen.

De onderstaande tabel geeft de resultaten van een gecorrigeerde berekening van het aandeel dat aan de FOD Justitie kan worden toegekend.

⁶ Gegevens gebaseerd op het activiteitenverslag van de federale politie voor het jaar 2005.

Berekening van het aandeel van de FOD Justitie, gecorrigeerd door het Rekenhof (bedragen in euro)

| Jaar | Gecorrigeerde bedragen | Toegekende bedragen | Vershil |
|---------------|------------------------|---------------------|------------------|
| 2005 | 1.394.256 | 3.082.301 | 1.688.045 |
| 2006 | 1.723.242 | 4.519.105 | 2.795.863 |
| 2007 | 2.073.283 | 4.945.740 | 2.872.456 |
| Totaal | 5.190.781 | 12.547.146 | 7.356.365 |

Aangezien het percentage dat aan de federale politie kan worden toegekend het percentage bepaalt dat aan de FOD Justitie kan worden toegekend, impliceert de overschatting van het aantal kilometers wegen van de federale politie een minderinkomst van 12 miljoen euro voor de 196 politiezones voor de jaren 2005 tot 2007.

Volgens het Rekenhof moeten de bedragen worden toegekend overeenkomstig de wet, wat nu niet het geval is. Het onderstreept in dat verband dat de toekenning van een forfaitair bedrag de koppeling met de resultaten (vermindering van het aantal slachtoffers) teniet doet, wat nochtans de basisgedachte achter dat financieringsprogramma is.

Standpunt van de minister

Standpunt van de minister van Binnenlandse Zaken

De minister van Binnenlandse Zaken merkt op dat de federale politie ook op andere verkeersassen kan interveniëren ter ondersteuning en op expliciete vraag van de lokale politie.

De federale politie biedt bovendien ondersteuning aan de lokale politie door:

- personeel en voertuigen ter beschikking te stellen;
- technische ondersteuning te bieden (radars);
- expertise aan te bieden (opleiding in politiescholen).

Bovendien beheert de federale politie een groot deel van de automatische radars op wegen die niet tot haar exclusieve bevoegdheid behoren.

Commentaar van het Rekenhof

De federale politie verzekert inderdaad bepaalde ondersteuningsopdrachten voor de lokale politie⁷. Uit het onderzoek van de wet van 6 december 2005 betreffende opmaak en financiering van actie plannen inzake verkeersveiligheid blijkt echter duidelijk dat de opbrengst van het Fonds voor Verkeersveiligheid uitgebreid is tot de federale politie om acties te financieren van de wegpollitie van de federale politie op zijn eigen bevoegdheidssterrein, met name bij het uitvoeren van een gespecialiseerde en supralokale opdracht.

⁷ Overeenkomstig artikel 3 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus: "verzekert de federale politie over het gehele grondgebied, met inachtneming van de principes van specialiteit en subsidiariteit, de gespecialiseerde en de supralokale opdrachten van bestuurlijke en gerechtelijke politie, evenals ondersteunende opdrachten voor de lokale politiediensten en voor de politieoverheden".

De memorie van toelichting bij deze wet begint immers met de precisering “de federale politie verzorgt de politie van het wegverkeer op de autosnelwegen en gelijkgestelde wegen” en stelt dat de uitbreiding van de opbrengst van het Fonds voor Verkeersveiligheid tot doel heeft acties te ontwikkelen op dat terrein, terwijl tevoren enkel de lokalen wegen beoogd werden⁸.

Het verslag aan de Koning bij het koninklijk besluit van 19 december 2005 voegt daaraan toe dat de federale politie behandeld wordt als een 197^e politiezone⁹.

De actieplannen die de federale politie ingediend heeft, bakenen trouwens zelf duidelijk hun toepassingsgebied af:

Op basis van de actuele teksten verzekert de federale politie de politiezorg op de autosnelwegen, die een specifiek actieterrein vormen. De bijdrage van de federale politie betreffende de problematiek van de verkeersveiligheid is dus maar een deel van de politionele inbreng in dit domein: de autosnelwegen zijn 1.761 km lang en de andere wegen waarop de Wegpolitie prioritair tussenkomst, zijn 360 km lang op een totaal van 149.028 km wegen in België;...

Conclusie: het aantal kilometers waarop het aandeel van de federale politie moet worden berekend, moet worden beperkt tot de autosnelwegen en daarmee gelijkgestelde wegen.

Het Rekenhof benadrukt bovendien dat de toekenning van een forfait van 5% erop zou neerkomen het specifieke karakter van deze aanvullende financiering te ontkennen en in feite een verhoging zou vormen van het budget van de federale politie.

Wanneer voor de federale politie alle wegen van het land in rekening worden gebracht en voor de politiezones hun eigen wegen, wordt bovendien het gros van de Belgische wegen dubbel geteld. Het totale kilometeraantal van het land is bovendien niet verenigbaar met het aantal slachtoffers dat in aanmerking wordt genomen om het aandeel van de federale politie te berekenen, aangezien dat aantal effectief overeenstemt met het grondgebied waarvoor ze exclusief bevoegd is.

1.2.3 Aantal slachtoffers

Volgens de reglementering wordt 37% van het aan de politiediensten toekenbare geld verdeeld op basis van de vermindering van het aantal slachtoffers op de wegen die onder de respectieve bevoegdheid van elke dienst vallen.

Het aantal slachtoffers van het jaar t-2 (waarbij t het jaar is waarin de gelden worden toegekend) wordt vergeleken met het maximumcijfer per jaar dat werd vastgesteld voor de referentieperiode (van 1998 tot 2000).

Als het aantal slachtoffers is gestegen, voorziet de reglementering in een sanctiemechanisme.

Het sanctie- en beloningsmechanisme dat aan de resultaten is gekoppeld

Als het aantal slachtoffers stijgt ten opzichte van het maximumcijfer per jaar dat werd vastgesteld in de loop van de jaren 1998 tot 2000, voorziet de reglementering in een sanctiemechanisme gespreid over twee jaren (met uitzondering van het jaar 2004).

⁸ Parl. St. Kamer, DOC 51 2027/001, 13 oktober 2005.

⁹ Koninklijk besluit betreffende de opmaak en financiering van actieplannen inzake verkeersveiligheid.

Het eerste jaar wordt het aandeel van de zone dat is gekoppeld aan het aantal slachtoffers verminderd tot de helft van het bedrag dat het jaar voordien voor dat criterium werd toegekend.

Als het jaar daarop het aantal slachtoffers van de zone kleiner wordt dan tijdens de referentieperiode, wordt het toekenbare bedrag verminderd met het bedrag dat het jaar voordien werd toegekend, d.w.z. met de tweede helft van de voorziene sanctie. Als het aantal slachtoffers echter hoger blijft dan het referentiepunt, wordt voor dat criterium niets toegekend.

De ingehouden sommen worden verdeeld onder de politiediensten die positieve resultaten voorleggen.

In de praktijk wordt dat sanctiemechanisme strenger toegepast, want het aandeel voor dat criterium van elke politiedienst met negatieve resultaten werd vanaf het eerste jaar teruggebracht naar nul.

De FOD Binnenlandse Zaken heeft zich echter ertoe verbonden het gemilderde sanctiemechanisme vanaf het jaar 2008 toe te passen.

Elke politiedienst waarvoor het aantal slachtoffers is gedaald, wordt beloond op basis van zijn bijdrage tot de totale vermindering van het aantal verkeersslachtoffers¹⁰.

Het Rekenhof heeft echter vastgesteld dat het aantal slachtoffers dat voor elke politiezone voor de referentiejaren (1998 tot 2000) in aanmerking werd genomen, ook de slachtoffers omvat die werden vastgesteld op het grondgebied waarvoor de federale politie specifiek bevoegd is.

Als gevolg van deze anomalie is het maximumaantal slachtoffers dat als referentie wordt gebruikt voor de berekening van de bijdrage van elke politiezone tot de vermindering van het aantal slachtoffers, overschat.

Met deze referentiegegevens worden de gegevens vergeleken van enkel de slachtoffers die werden vastgesteld op het grondgebied van elke politiezone. Dat heeft voor gevolg dat de bedragen die sinds 2004 zijn toegekend, vertekend zijn door een overschatting van het referentiepunt. Die overschatting leidt tot een kunstmatige verbetering van het aantal slachtoffers en dus van de financiering van de politiediensten die federale wegen binnen hun zone hebben.

Doordat het aantal slachtoffers dat gedurende de referentiejaren aan elke politiezone kan worden toegekend, is overschat, is het aantal gevallen waarin het sanctiemechanisme moet worden toegepast, tot een minimum beperkt.

¹⁰ Als het aantal slachtoffers is verminderd, wordt het percentage van het aan de zone toe te kennen bedrag berekend door de vermindering van de slachtoffers van de zone te delen door de som van de verminderingen van slachtoffers voor het geheel van de politiezones. Het resultaat bepaalt het percentage van het bedrag dat aan de zone wordt toegekend.

Hoofdstuk 2

Coherentie van de financiering met de doelstellingen van het overheidsbeleid

Om na te gaan of de financiering coherent is met de nagestreefde doelstellingen heeft het Rekenhof onderzocht hoe de beschikbare ontvangsten zijn geëvolueerd en hoe de toegekende gelden variëren in vergelijking met de evolutie van het aantal slachtoffers op het grondgebied waarvoor elke politiedienst bevoegd is.

2.1 Groei van de ontvangsten

Los van de hierboven aangehaalde verkeerde of betwistbare berekeningsregels in de context van een onvoldoende expliciete regelgeving, werd het financieringsmechanisme vergeleken met de door het overheidsbeleid nagestreefde doelstellingen.

Er wordt aan herinnerd dat de regering met haar verkeersveiligheidsbeleid het aantal verkeersslachtoffers wil verminderen in vergelijking met het gemiddelde van de jaren 1998 tot 2000, namelijk met 33% in 2006 en met 50% tegen 2010.

Variabele definitie van de doelstellingen van het overheidsbeleid

De notie "slachtoffer" krijgt in de tijd en naargelang van de bronnen een andere invulling.

Aanvankelijk vloeide de beleidsdoelstelling voort uit een aanbeveling van de Europese Commissie, die de lidstaten aanmoedigde om een beleid uit te werken om het aantal doden op de wegen in de loop van de periode 2001-2010 met de helft te verminderen.

In die context stelde de staten-generaal van de Verkeersveiligheid van 2001 voor België als doelstelling een vermindering met 50% van het aantal doden 30 dagen tegen 2010 in vergelijking met het gemiddelde van de cijfers van de jaren 1998, 1999 en 2000, d.w.z. maximum 750 doden (30 dagen) tegen 2010.

Het regeerakkoord van 10 juli 2003 wil het aantal verkeersslachtoffers met minstens 33% verminderen tegen 2006 en met 50% tegen 2010, zonder het concept "slachtoffer" te definiëren.

De kadernota over de integrale veiligheid van 30 en 31 maart 2004 heeft die doelstelling echter verruimd en gepreciseerd dat het aantal doden en zwaargewonden moet verminderen met 33% tegen 2006 en met 50% tegen 2010.

In de voorbereidende werkzaamheden van de wetten van 2003 en 2005 die de actieplannen in het leven hebben geroepen, is sprake van doden wanneer ze verwijzen naar de beleidsdoelstelling, terwijl het mechanisme voor de verdeling van de ontvangsten van het Fonds voor de Verkeersveiligheid de notie van doden en zwaargewonden als criterium heeft genomen.

Deze voorbeelden illustreren dat de doelstelling van het overheidsbeleid varieert in de tijd en volgens de bronnen of de optredende partijen.

Het Rekenhof heeft zich gesteund op de tekst van de kadernota over de integrale veiligheid, die dichter aanleunt bij het financieringscriterium gekoppeld aan het aantal slachtoffers.

De financiering van de politiediensten via de actieplannen past in dat beleid. Deze financiering omvat een aanzienlijk structureel gedeelte (63% van de toekenbare gelden) en wordt versterkt door de sterke stijging van de aan de politiediensten toekenbare ontvangsten, die van 42 miljoen euro in 2004 zijn gestegen naar 99 miljoen euro in 2007.

In de praktijk kan een gewaarborgde recurrente financiering van de verkeersveiligheidsacties enkel maar in gevaar komen door een wijziging van de wet of door een drastische vermindering van de ontvangsten na de vaststelling van verkeersovertredingen.

De sterke stijging van de ontvangsten in de voorbije jaren doet daarentegen de vraag rijzen wat het maximumvolume aan verkeersveiligheidsacties is dat een politiedienst kan ontwikkelen zonder zijn andere opdrachten in gevaar te brengen.

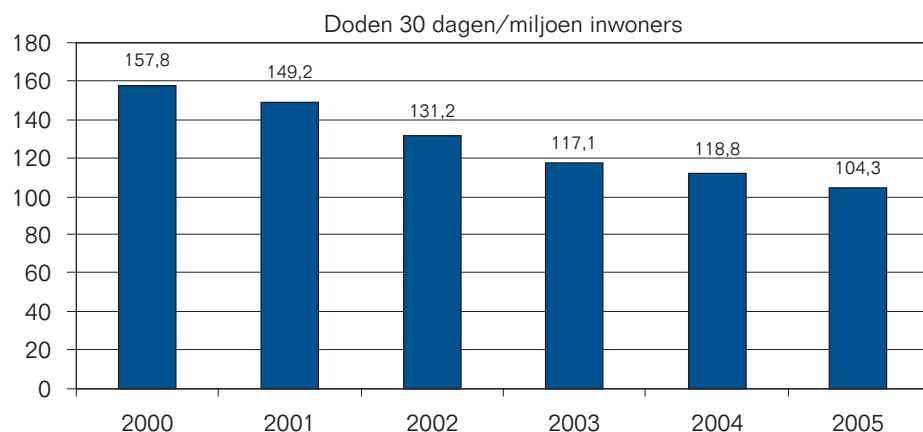
Het Rekenhof is van oordeel dat nagedacht zou moeten worden over het maximumaandeel dat het Fonds voor de Verkeersveiligheid zou kunnen vertegenwoordigen in de financiering van de politiediensten. Het herinnert eraan dat de wet de mogelijkheid bevat dat een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit een minimum- of maximumbedrag vaststelt voor de ontvangsten die aan het Fonds voor de Verkeersveiligheid worden toegekend.

2.2 Variabiliteit van resultaatgebonden financiering

2.2.1 Vastgestelde zwakke punten

De koppeling met de nagestreefde doelstellingen wordt verrekend door middel van het aandeel van de toekenbare gelden (37%) dat samenhangt met de vermindering van het aantal slachtoffers. Door deze berekening worden de politiediensten beloond als op hun grondgebied gunstigere resultaten worden vastgesteld dan de gemiddelde vermindering van het aantal slachtoffers.

Deze variabiliteit van de resultaatgebonden financiering past echter in een dalende trend van het aantal slachtoffers, die trouwens al kon worden vastgesteld vóór implementering van dat beleid, zoals uit de volgende grafiek blijkt.



Verkeersongevallen (2001-2005)

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | Evolutie 2001/2005 |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|
| Aantal letselgevallen | 47489 | 47619 | 50675 | 48790 | 49286 | + 3,8% |
| Aantal lichtgewonden | 56345 | 56759 | 58174 | 56719 | 58057 | + 3,0% |
| Aantal zwaargewonden | 8949 | 8230 | 8083 | 6913 | 7253 | - 19,0% |
| Aantal doden 30 dagen | 1531 | 1353 | 1213 | 1162 | 1089 | - 28,9% |

Bron: FOD Economie, Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie, geciteerd door de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, Staten-generaal van de Verkeersveiligheid 2007.

In de context van een dergelijke dalende trend is de koppeling van de financiering aan de resultaten niet efficiënt als wordt vergeleken met het maximum aantal slachtoffers per jaar vastgesteld in de loop van een vaste referentieperiode (1998 tot 2000).

De keuze voor het maximum aantal slachtoffers betekent dat de meest ongunstige toestand als referentiepunt werd genomen. De vaste referentieperiode zet niet aan tot het kapitaliseren van de goede resultaten. Deze twee parameters leiden trouwens tot een lage gevoeligheid voor de resultaten.

Gevoeligheid van het toekenbare gedeelte voor de evolutie van het aantal slachtoffers

Het variabele gedeelte in het bedrag dat aan elke zone wordt toegekend, evolueert weinig in de tijd. Zo is de variatie van het percentage van het toegekende bedrag dat afhangt van het criterium doden en zwaargewonden, van 2006 naar 2007 lager dan of gelijk aan 5% in absolute waarde van het totale bedrag toegekend aan de zone voor 103 zones, en lager dan of gelijk aan 10% voor 158 zones.

Door het vaste karakter van de referentie jaren zou bovendien het sanctiemechanisme volledig zijn doel voorbij kunnen schieten, gelet op de dalende trend van het aantal slachtoffers, zoals blijkt uit de evolutie van het aantal gesanctioneerde zones: twintig in 2004, zeven in 2005, drie in 2006 en vier in 2007.

Tenslotte maakt de vaste referentieperiode het niet mogelijk de variaties te milderen die worden veroorzaakt door de betere kwaliteit van de statistieken.

Statistieken inzake verkeersveiligheid

Het overheidsbeleid wordt opgevolgd door middel van de jaarlijkse statistieken van het NIS.

Op basis van maandelijkse gegevens wordt echter de "barometer" van de verkeersveiligheid opgesteld, die sinds september 2004 wordt gepubliceerd. De gegevens die via die barometer worden gepubliceerd, maken het echter niet mogelijk de resultaten te evalueren in het licht van de doelstelling van de vermindering van het aantal slachtoffers (ter plaatse overledenen, overledenen binnen 30 dagen en zwaargewonden).

De doden 30 dagen komen immers niet voor in die lijst van de politiestatistieken. Bovendien wordt pas een onderscheid tussen zwaar- en lichtgewonden gemaakt vanaf 2004 en 2005 en dat onderscheid betreft enkel de ongevallen vastgesteld door de federale politie.

De evolutie van de inhoud van deze barometer getuigt van de moeilijkheden bij het verzamelen en centraliseren van de statistieken over ongevallen. De federale overheid is goed op de hoogte van die moeilijkheden; de federale commissie voor Verkeersveiligheid volgt ze op.

Rekening houdend met de tijd die het NIS nodig heeft om de statistieken op te stellen, was het begin mei 2007 (afsluiting van dit onderzoek) nog niet mogelijk de doelstelling van de vermindering met 33% van het aantal slachtoffers voor het jaar 2006 te evalueren.

Er werden de voorbije jaren verschillende initiatieven genomen om die statistieken te verbeteren, o.a. door de gegevensverzameling ervan te koppelen aan de toepassingen waarmee de politiediensten hun processen-verbaal beheren.

Door die initiatieven zijn de cijfers altijd maar nauwkeuriger geworden. Deze evolutie van de gegevenskwaliteit pleit eveneens in het voordeel van een vlottende referentieperiode, om meer homogene cijfers met elkaar te vergelijken.

Het is in ieder geval wenselijk dat de gegevens over de slachtoffers die worden opgenomen in de tabellen voor de toekenning van de gelden, en de statistieken die worden gebruikt om het beleid te evalueren, overeenstemmen. Dat is op dit moment niet het geval.

2.2.2 Berekening meer coherent met de nagestreefde doelstellingen

Rekening houdend met het voorbehoud bij de huidige berekening die is gebaseerd op een vergelijking van het aantal slachtoffers met het maximumjaar van een vaste referentieperiode, stelt het Rekenhof een alternatief voor: vergelijken met het gemiddelde van de slachtoffers tijdens een vlottende referentieperiode.

Als een vlottende referentieperiode wordt gebruikt (in casu de jaren 2002 tot 2004 in plaats van 1998 tot 2000, terwijl voor dat criterium het maximaal aantal slachtoffers in de loop van de drie betrokken jaren wordt behouden), zou voor het jaar 2007 het aantal politiediensten waarvoor het aandeel zou worden vermindert wegens de toename van het aantal slachtoffers, stijgen van 4 naar 26.

Door van de referentieperiode 1998-2000 over te stappen naar de periode 2002-2004, zou de overschatting van het aantal verkeersslachtoffers op de wegen van de politiezones wegvallen. De gegevens die voor de jaren 1998-2000 worden gebruikt, omvatten immers eveneens de slachtoffers op de wegen waarvoor de wegpolitie van de federale politie uitsluitend bevoegd is.

Via deze wijziging zouden bovendien de referentieperiode en het jaar waarvoor de meting gebeurt, dichter bijeenliggen, rekening houdend met de dalende trend van het aantal slachtoffers. De gegevens voor 2005 vertalen zich immers door een vermindering met 7.155 slachtoffers in vergelijking met de referentieperiode 1998-2000 en met 3.089 in vergelijking met de periode 2002-2004.

Als men die vlottende referentieperiode behoudt en het gemiddelde aantal slachtoffers als vergelijkingspunt neemt in plaats van het maximum, zouden er 54 in plaats van 26 politiediensten zijn waarvan het aandeel zou worden vermindert omdat het aantal slachtoffers gestegen is.

Voor het Rekenhof zou het in overweging nemen van een vlottende referentieperiode en van het gemiddelde aantal slachtoffers, de gevoeligheid van de financiering gekoppeld aan de nagestreefde doelstellingen significant doen stijgen, maar tegenover de stijging van het aantal gesanctioneerde politiediensten zou er een grotere beloning staan van de diensten die betere resultaten hebben behaald.

Aan die aanbevelingen kan worden tegemoetgekomen door het koninklijk besluit van 19 december 2005 betreffende de opmaak en financiering van actieplannen inzake verkeersveiligheid aan te passen.

Hoofdstuk 3

Tijdschema voor de goedkeuring en evaluatie

3.1 Wettelijk tijdschema

De wet voorziet in een jaarlijkse cyclus voor de goedkeuring en de evaluatie. Een nieuw jaarplan is pas ontvankelijk als er een verslag over de uitvoering van het plan van het voorgaande jaar bijgevoegd is.

Het wettelijke tijdschema bevat de volgende etappes:

- De minister van Financiën en de minister van Begroting delen jaarlijks voor 1 februari aan de minister van Binnenlandse Zaken en aan de minister van Mobiliteit het bedrag van de beschikbare gelden mee.
- Binnen acht dagen na die mededeling worden de maximumbedragen die aan elke politiezone kunnen worden toegekend, in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd.
- In de praktijk worden in een jaarlijkse richtlijn die de ministers van Binnenlandse Zaken en Mobiliteit goedkeuren, aan de politiediensten de bedragen meegedeeld die hun kunnen worden toegekend. In die richtlijn worden eveneens de voorwaarden en de nadere regels voor de goedkeuring en de evaluatie van de plannen gepreciseerd.
- De ontwerpactieplannen van de politiediensten worden uiterlijk tegen 1 april aan de ministers van Binnenlandse Zaken en Mobiliteit meegedeeld. Nadien zijn ze niet meer ontvankelijk.
- De minister beschikken over twee maanden om zich uit te spreken over de ontwerpplannen en het evaluatieverslag, tenzij deze periode wordt verlengd ingevolge een weigering. Na die termijn worden die ontwerpen verondersteld te zijn goedgekeurd.

Volgens dat tijdschema moet de hele cyclus afgerond zijn op 1 juni.

De sommen voor de politiediensten worden vervolgens in twee schijven betaald: de eerste schijf uiterlijk op 1 juli van het jaar waarop het plan betrekking heeft, en de tweede in de loop van de maand januari van het daaropvolgende jaar.

Voor 2004 en 2005 heeft de reglementering echter een afwijkend tijdschema opgenomen omdat de wet toen pas nieuw was en er belangrijke wijzigingen in de wetgeving waren aangebracht.

3.2 Inachtneming van het tijdschema

- **Mededeling van het toekenbare bedrag aan elke politiedienst**

Het Rekenhof heeft vastgesteld dat het in de feiten niet mogelijk was de wettelijke datum voor de mededeling van het toekenbare bedrag aan elke politiedienst in acht te nemen¹¹.

¹¹ Afgezien van het jaar 2005 wegens een afwijkingsregeling die echter bepaalde dat het toekenbare bedrag moest worden meegedeeld tegen uiterlijk 31 december.

Deze vertraging bij de mededeling van het toekenbare bedrag leidt tot een verschuiving van heel de wettelijke jaarlijkse cyclus. De nefaste gevolgen worden in hoofdstuk 4 van dit verslag onderzocht. De politiediensten kunnen immers hun ontwerpplan pas voorbereiden en indienen zodra ze weten welk maximumbedrag ze kunnen toegekend krijgen.

De FOD Financiën kan echter vanaf eind januari een betrouwbare schatting van het totaal beschikbare bedrag geven, en de termijnen die de federale overheid nodig heeft om de jaarcyclus op te starten, kunnen niet worden verklaard door de uit te voeren berekeningen, noch door de formaliteiten die moeten worden vervuld.

- **Indiening van de ontwerpplannen**

Voor 2004 werd bij koninklijk besluit een afwijkingsregeling ingevoerd. Voor 2005 kan de verschuiving van het tijdschema volledig worden toegeschreven aan de goedkeuring van de nieuwe wet. Voor 2006 en 2007 werd het tijdschema niet in acht genomen.

Bovendien kon worden vastgesteld dat bepaalde ontwerpplannen bij de FOD's Binnenlandse Zaken en Mobiliteit werden ingediend na de uiterste indieningsdatum, zodat die onontvankelijk hadden moeten worden verklaard. Nochtans heeft de federale overheid geoordeeld dat ze die politiediensten niet mocht sanctioneren omdat ze zelf haar eigen termijnen niet had kunnen naleven.

Wat het jaar 2007 betreft, werden de jaarlijkse richtlijnen verspreid op 30 maart en worden de ontwerpplannen verwacht tegen uiterlijk 1 juni.

- **Goedkeuring van de ontwerpplannen**

Deze verschuiving van het tijdschema heeft voor gevolg dat de ontwerpplannen niet voor september konden worden goedgekeurd in 2004 en 2006, en niet voor december in 2005.

De gefinancierde acties kunnen dus moeilijk in de loop van het betrokken jaar worden gerealiseerd. In hun evaluatieverslagen betreuren de politiezones inderdaad dat er pas laat een akkoord komt voor het actieplan. Enerzijds werden de begrotingen van de politiediensten op het einde van het jaar vóór het betrokken jaar goedgekeurd. Anderzijds verplicht die toestand de politiediensten ertoe hun prestaties uit te voeren voor ze hun gelden ontvangen. Wat de investeringen betreft, valt het door de aankoopprocedure moeilijk de opdrachten te gunnen vóór het einde van het betrokken jaar.

De Staat is bovendien iedere keer verplicht machtiging te verlenen voor het overdragen van het gebruik van de middelen tot het einde van het volgende jaar. Daardoor spreidt het tijdschema zich uit over twee of zelfs drie jaren omdat met die overdrachten bij de evaluatie rekening moet worden gehouden.

- **Vereffening van de bedragen**

De bedragen werden altijd vereffend tijdens het derde trimester van het jaar van het plan, en de tweede storting had plaats bij het begin van het volgende jaar. Dat impliceerde dat ofwel de geplande acties moesten worden geprefinancierd door de politiediensten, ofwel dat ze moesten worden uitgesteld.

Hoofdstuk 4

Goedkeurings- en evaluatieprocessen

4.1 Goedkeuringsproces

De ministers van Binnenlandse Zaken en Mobiliteit hebben zodra zij de ontwerpplannen ontvangen, twee maanden tijd om ze goed te keuren. Indien ze weigeren, beschikken die ministers over een extra termijn van één maand vanaf de ontvangst van het nieuwe ontwerp om hun beslissing te nemen. Indien er binnen die termijnen geen beslissing wordt genomen, wordt aangenomen dat de ontwerpen zijn goedgekeurd.

In de feiten hebben de twee betrokken FOD's hun optreden in het goedkeuringsproces verdeeld.

De FOD Binnenlandse Zaken (directie Lokaal Integraal Veiligheidsbeleid) berekent het aandeel dat aan elke politiedienst kan worden toegekend, en onderzoekt de ontvankelijkheidsvoorwaarden van de actieplannen (vormvereisten, wettelijke goedkeuringen, overeenstemming met het zonale veiligheidsplan).

Omdat de directie Lokaal Integraal Veiligheidsbeleid verantwoordelijk is voor alle veiligheidsovereenkomsten met de gemeenten of de politiezones, ziet ze er ook op toe dat er niet dubbel gefinancierd wordt.

Ze beschikt daartoe sinds 2006 over vier personeelsleden (twee van niveau A en twee van niveau B) die door het Fonds voor de Verkeersveiligheid worden gefinancierd. Er worden tijdelijk dertien personen extra vrijgemaakt om de ontwerpplannen te onderzoeken.

Het advies van die directie moet zo vlug mogelijk toekomen bij de FOD Mobiliteit, die er rekening mee moet kunnen houden bij zijn eigen onderzoek en om een voorstel van beslissing aan de ministers van Mobiliteit en Binnenlandse Zaken te kunnen formuleren. Daarom heeft de directie een dienstnorm van één maand gedefinieerd om haar advies aan de FOD Mobiliteit te verstrekken.

De FOD Mobiliteit (directie Verkeersveiligheid van de Algemene Directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid) evalueert de kwaliteit van de acties en de aankopen die in de ontwerpplannen voorgesteld worden in het licht van hun verband met en hun relevantie voor het verkeersveiligheidsbeleid.

Bij zijn optreden moet de FOD Mobiliteit heel wat documenten behandelen en heel wat contacten leggen met de verkeersveiligheidscoördinatoren van de politiediensten. In voorkomend geval vraagt ze aanvullende documenten of een herziening van het ingediende plan.

De directie Verkeersveiligheid beschikt hiervoor sinds 2006 over vier personeelsleden (twee van niveau A en twee van niveau B) die worden gefinancierd door het Fonds voor de Verkeersveiligheid. Die personeelsleden worden bijgestaan door twee personeelsleden van niveau A voor het onderzoek van de plannen.

4.2 Evaluatieproces

Bij de ontwerpen van actieplan moet een evaluatieverslag worden gevoegd waarin de realisaties en de resultaten van de acties van het voorgaande jaar worden aangegeven; dit is een voorwaarde om ontvankelijk te zijn.

De wetgeving bepaalt dat de politiediensten geen aanspraak kunnen maken op de goedkeuring van een nieuw plan als ze de acties uit het actieplan dat wordt geëvalueerd, niet effectief hebben ondernomen. De goedkeuring van de nieuwe plannen gaat dus samen met de evaluatie van de ondernomen acties.

In de omzendbrieven staat jaar na jaar dat de aankopen en acties die niet konden worden uitgevoerd zoals gepland in het actieplan, moeten worden verantwoord in het evaluatieverslag.

Als het geld nog niet bestemd is, leidt dat er niet toe dat het wordt teruggevraagd. Wel kan het worden afgetrokken van de sommen bestemd voor het goed te keuren actieplan. Er wordt ook gepreciseerd dat de politiezones geen facturen moeten voorleggen aan de overheden die toelagen verlenen.

Wanneer de federale overheid vermoedt dat de middelen op een niet-correcte wijze worden gebruikt¹², kan ze ter plaatse de uitgaven controleren op basis van schriftelijke documenten (facturen, notulen van vergaderingen, plaatselijk boekhoud-dossier, ...).

Uitsluitend de FOD Mobiliteit evalueert hoe de actieplannen werden uitgevoerd. Naast de vier voornoemde personeelsleden leggen zes inspecteurs van niveau C terreinbezoeken af bij de politiediensten op basis van een vooraf opgestelde vragenlijst. In principe worden alle politiediensten bezocht. Deze inspectieopdracht komt bovenop de basisopdrachten van deze agenten, waaronder de voorafgaande controle van de aanvullende verkeersreglementen van de gemeenten.

4.3 Doeltreffendheid van het goedkeurings- en evaluatieproces

4.3.1 Onderzoek van de voorwaarden voor de ontvankelijkheid van de ontwerpplannen

Tot op heden werden alle ingediende ontwerpplannen goedgekeurd¹³.

Voor de jaren 2004 tot 2006 hebben de FOD Binnenlandse Zaken en de FOD Mobiliteit de inachtneming van de formele ontvankelijkheidsvoorwaarden doeltreffend opgevolgd. Ze hebben er met name op gelet dat ze over plannen beschikten die de zonale veiligheidsraad had goedgekeurd. Bepaalde ontwerpplannen werden echter ingediend na de uiterste indieningsdatum (zie supra).

De coördinatie tussen de twee FOD's in kwestie is voor verbetering vatbaar. De wijzigingen die op verzoek van de FOD Mobiliteit worden aangebracht in de initiële ontwerpen, worden immers niet aan de FOD Binnenlandse Zaken meegegeeld, die ook niet meer om advies wordt gevraagd. Er wordt dus niet nagegaan of die wijzigingen coherent zijn met de zonale of nationale veiligheidsplannen.

De omzendbrief van 2007 legt de politiedienst voortaan de verplichting op om iedere wijziging in het plan zowel aan de FOD Mobiliteit als aan de FOD Binnenlandse Zaken mee te delen.

¹² Deze precisering werd geschrapt in de omzendbrief van 2007.

¹³ Namelijk 193 overeenkomsten in 2004 en 197 actieplannen in 2005 en in 2006.

4.3.2 Onderzoek van de inhoud van de actieplannen in het licht van de nagestreefde doelstellingen

De actieplannen voor verkeersveiligheid moeten verschillende doelstellingen helpen realiseren: het aantal verkeersslachtoffers in België verminderen, de objectieve en subjectieve pakkans verhogen, acties uitvoeren in verband met minstens één van de verkeersveiligheidsthema's gedefinieerd in de regelgeving¹⁴ en het aan de aandachtspunten tegemoetkomen die de regering jaarlijks in de omzendbrieven preciseert.

Het Rekenhof heeft de volgende elementen vastgesteld in verband met het onderzoek van de inhoud van de ontwerpplannen.

- **Analyse van de bestaande toestand en inventaris van de activiteiten inzake verkeersveiligheid**

Een van de basisvoorwaarden voor de aanvaarding van de plannen is dat de bestaande toestand moet worden geanalyseerd en dat een inventaris van de activiteiten inzake verkeersveiligheid moet worden opgesteld (art. 3, §2, 2°, van de wet van 2005).

Het Rekenhof heeft vastgesteld dat die documenten niet systematisch bij de plannen zijn gevoegd, en dat ze, als ze dat wel zijn, van heel wisselende kwaliteit zijn. In de gevallen waarin de politiediensten zich in hun plan ertoe verbinden die analyse en die inventaris te maken, werd deze kwestie bij de evaluatie niet onderzocht.

De omzendbrief van 2007 zet de politiediensten er nu toe aan een analist, die via het actieplan kan worden gefinancierd, in dienst te nemen om die analyse uit te voeren.

Standpunt van de minister

Standpunt van de minister van Mobiliteit

Voor de minister van Mobiliteit wijst het feit dat er weinig geanalyseerd wordt, vaak op het gebrek aan middelen om doeltreffende analyses uit te voeren. Veel politiezones hebben echter beslist het Fonds voor de Verkeersveiligheid in 2007 te gebruiken om de nodige software aan te schaffen en geschikt personeel in dienst te nemen voor dergelijke opdrachten. Daarvan wordt veel resultaat verwacht.

Bij gebrek aan een systematische en gestandaardiseerde analyse van de toestand sinds 2003 bestaat er geen nulmeting en is het heel moeilijk in te schatten welke bijkomende inspanningen via de financiering van de plannen mogelijk waren.

¹⁴ De inachtneming van de snelheidsbeperkingen, het voorkomen of bestrijden van rijden in dronken toestand of onder invloed, het voorkomen of bestrijden van rijden onder invloed van andere substanties die de bekwaamheid tot sturen beïnvloeden, de naleving van de regels in verband met het dragen van de veiligheidsgordel en het gebruik van veiligheidsuitrustingen, de inachtneming van de specifieke regels voor het wegvervoer, de strijd tegen hinderlijk en gevaarlijk parkeren of agressief rijgedrag.

- **Link met de nagestreefde doelstellingen**

Er wordt meestal niet goed gemotiveerd waarom voor bepaalde prioriteiten wordt gekozen.

Voor het Rekenhof moet de autonomie waarover de politiediensten beschikken om thema's en acties te kiezen, gepaard gaan met een motivering van de gekozen prioriteiten en moet die motivering rechtstreeks in verband staan met de specifieke karakteristieken van hun bevoegdheidsgebied. Het is daarom belangrijk erop toe te zien dat een kwalitatieve en geactualiseerde analyse van de bestaande toestand wordt ingediend.

In hoeverre de politiezones aandachtspunten van de regering opvolgen, varieert bovendien van de ene politiedienst tot de andere.

De band met verkeersveiligheid wordt niet altijd aangetoond, in het bijzonder wat de aankopen betreft. Evenmin is de opportuniteit en het volume van sommige aankopen altijd bewezen.

Er worden heel uiteenlopende aankopen gefinancierd: aankopen van bureaus en stoelen, salarissen van het operationeel personeel en CALOG, verzekeringen of onderhoudscontracten voor het materieel (fotokopieerapparaat, voertuig, radar, ...), bijkomende signalisatie ("potloden") rond de scholen, oprichting van internet-sites, systeem voor archivering op computer, voertuigen, motoruitrusting, brandstof, portkosten voor het versturen van de berichten van onmiddellijke inning, mobiele commissariaten, informaticamaterieel, ASTRID-, GSM-, GPS-systemen, kogelvrije vesten, stands op beurzen, gadgets BIVV, dienstvergaderingen van het personeel, ... De enige beperkingen die de federale overheid oplegt, zijn dat ze weigert wapens te financieren en dat de financiering van voertuigen, kogelvrije vesten en ASTRID-materieel wordt beperkt ten belope van het personeelsbestand van de dienst "verkeersveiligheid" of tot 15% van het personeelsbestand van de zone. Deze beperkingen zijn nu duidelijk opgenomen in de documenten die bij de omzendbrief van 2007 zijn gevoegd.

Omdat de FOD Binnenlandse Zaken en de FOD Mobiliteit hebben vastgesteld dat de middelen van het Fonds voor de Verkeersveiligheid in de eerste twee jaren voornamelijk werden gebruikt voor aankopen, werden de politiediensten in de richtlijn voor 2006 uitgenodigd om meer de nadruk te leggen op sensibilisering, informatie en acties, in plaats van op aankopen. Het evenwicht tussen aankopen en acties is een doelstelling die werd gehaald.

Omdat de keuzes tussen de prioriteiten en de acties en aankopen niet wordt verduidelijkt of gemotiveerd, kan enkel via een terreinbezoek en een grondige analyse worden gevalideerd of de voorgestelde plannen relevant zijn. Deze terreinbezoeken en analyses zijn echter niet haalbaar wegens de termijnvoorwaarden die de wet oplegt en door het beperkte aantal personeelsleden van de FOD Mobiliteit.

Standpunt van de minister van Mobiliteit

"Dankzij de initiatieven die mijn administratie op het terrein heeft ondernomen binnen de politiezones, worden de gekozen prioriteiten en de geplande acties en aankopen geleidelijk aan beter gemotiveerd."

Standpunt van
de minister

- **Evaluatie van de kosten en het rendement van de acties en van de aankopen**

Uit het onderzoek van de ontwerpen van actieplannen blijkt dat de coherentie tussen de voorgestelde acties en de kosten ervan moeilijk kan worden geverifieerd en geëvalueerd.

De gevraagde bedragen zijn niet vermeld naast de geplande acties.

Het schema voor actieplannen bevat geen plaats voor informatie over de eenheidsprijzen. Die worden dus zelden vermeld.

De kosten worden globaal vermeld in een bijlage.

De meeste uitgaven kunnen moeilijk worden gecontroleerd (bijv.: personeelsuitgaven).

De soorten indicatoren die de politiediensten hanteren, zijn niet geüniformiseerd. Daardoor kunnen acties van dezelfde aard die verschillende politiediensten voeren, niet onderling worden vergeleken. Soms zijn de indicatoren onbruikbaar.

De methode voor de berekening van de kosten is niet duidelijk of wordt niet gepreciseerd.

De kosten worden niet of slechts weinig gestaafd.

De administratie beschikt bovendien over geen enkele referentienorm om de kosten te evalueren.

De omzendbrief van 2007 en zijn bijlagen hebben de informatie over de kosten verbeterd door te vragen dat de kosten van elke actie of aankoop zouden worden gepreciseerd en dat de eenheidsprijzen voor de aankopen zouden worden vermeld.

De verstrekte informatie is heel vaak ontoereikend. Mocht ze zelfs toereikend zijn, dan zouden de betrokken diensten van de FOD's Binnenlandse Zaken en Mobiliteit ze onmogelijk kunnen evalueren door de hoeveelheid dossiers en de diversiteit van de acties en de geraamde kosten.

- **Gelijke behandeling van de begunstigden**

Door de procedures, de termijn en de beschikbare middelen is het onmogelijk aan de 197 ingediende ontwerpen evenveel aandacht te besteden.

Er bestaan geen normen of richtlijnen die als leidraad kunnen worden gebruikt bij de goedkeuring en die kunnen garanderen dat alle ontwerpplannen op dezelfde manier worden onderzocht. De ernst bij het opstellen van de plannen kan soms variëren, zonder dat dat een weerslag heeft op de uiteindelijke goedkeuring. Soms wordt wel voorbehoud geformuleerd bij het onderzoek ervan. Door de tekortkomingen op het vlak van de kwaliteit van de informatie kunnen de plannen niet onderling vergeleken worden.

De FOD Mobiliteit en de FOD Binnenlandse Zaken hebben echter een analyse-rooster uitgewerkt voor de ontwerpplannen en binnen elke FOD vergaderen de personen die de plannen onderzoeken om de probleemgevallen te bespreken.

Het Rekenhof besluit dat het goedkeuringsproces en de ingezette middelen niet garanderen dat de acties en aankopen in de door de federale overheid goedgekeurde plannen, op doeltreffende en doelmatige wijze bijdragen tot het gevolgde beleid.

4.3.3 Doeltreffendheid van de evaluatie

De evaluatieprocedure uit de wet verplicht de politiediensten ertoe samen met hun ontwerpplan een evaluatieverslag in te dienen over de verwezenlijkingen van het jaar voordien (zie punt 4.2). De federale overheid beschikt over een eenmalige termijn van twee maanden voor de goedkeuring en de evaluatie ervan.

Het Rekenhof stelt het volgende vast over de doeltreffendheid van dat proces.

- **Verificatie van de realisaties**

Zoals de evaluatie nu uitgevoerd wordt, is ze gewoon informatievergaring. De terreinbezoeken die in principe in elke politiedienst worden uitgevoerd, komen neer op uitnodigingen om rekenschap af te leggen en zijn geen tegensprekelijke analyses. Er wordt niet gecontroleerd of de acties en aankopen werkelijk zijn uitgevoerd en evenmin of ze een band hebben met de verkeersveiligheid.

In de praktijk worden de facturen niet voorgelegd en evenmin opgevraagd bij de bezoeken ter plaatse.

De bedragen die worden afgetrokken nadat er werd vastgesteld dat bepaalde acties niet waren gerealiseerd, zijn bijgevolg enkel het resultaat van de verklaringen gedaan door de politiediensten en niet van een verificatie door de overheid die de fondsen heeft toegekend.

Het bedrag dat voor het actieplan 2006 werd toegekend, werd verminderd met de resterende niet-aangewende of herbestemde sommen van 2004 en 2005. Deze verminderingen vloeiden voort uit de verklaringen door de betrokken politiediensten. Diensten die geen expliciete verklaringen in die zin hebben gedaan, zijn aan die correcties kunnen ontsnappen.

- **Evaluatie van de bereikte resultaten**

Een evaluatie moet het mogelijk maken de resultaten te toetsen aan de nagestreefde doelstellingen.

De informatie die nu vergaard wordt, slaat meer op de uitvoering van de acties en de uitgaven dan op de resultaten die met de toegekende middelen werden behaald.

De vergaarde informatie laat niet toe een uitspraak te doen over de relatie tussen de resultaten en de gefinancierde acties, en maakt het evenmin mogelijk te evalueren in hoeverre de politiediensten hun inspanningen inzake verkeersveiligheid echt hebben opgedreven sinds het Fonds financieel tegemoetkomt.

- **Overdracht en herbestemming van middelen**

Door de laattijdige goedkeuring van de plannen en hun systematische verlenging tot 31 december van het volgende jaar, dragen de politiediensten heel wat middelen over. Bovendien wordt op ruime schaal machtiging verleend om middelen te herbestemmen of te compenseren. Tot slot duiken nieuwe niet-goedgekeurde acties op in de evaluatieverslagen ter compensatie van andere acties die in de plannen waren ingeschreven.

Die talrijke overdrachten, herbestemmingen of compensaties bemoeilijken de evaluatie van de realisatie van de plannen in aanzienlijke mate en ze worden niet systematisch opgevolgd.

- **Algemene evaluatie van het financieringsbeleid van de actieplannen**

De informatie van de individuele evaluaties wordt niet gebruikt voor een globaal verslag waarmee kan worden beoordeeld wat de bijdrage van de actieplannen is tot het verkeersveiligheidsbeleid.

Het Rekenhof besluit dat het evaluatieproces, zoals het is bepaald in de reglementering en zoals het wordt toegepast door de administratie, niet toelaat na te gaan of de acties effectief werden uitgevoerd en of ze iets opleveren in het licht van de nagestreefde doelstellingen.

Standpunt van de minister

Standpunt van de minister van Mobiliteit

De minister van Mobiliteit merkt op dat de FOD Mobiliteit en Transport zich inderdaad in eerste instantie gefocust heeft op de correcte besteding van de financiële middelen door de politiezones. Er is niettemin een evaluatie van de actieplannen aan de gang die binnenkort de eerste resultaten zou moeten opleveren. De evaluatie van de actieplannen hangt af van de kwaliteit van de gegevens die de politiezones ter beschikking stellen en die kan flink schommelen naargelang van het actieplan.

4.4 Oorzaken van de problemen met de doeltreffendheid

Het Rekenhof is van oordeel dat de hierboven geciteerde zwakke punten het gevolg zijn van de volgende elementen.

- **Goedkeuringstermijn van de plannen en het samenvallen met de evaluatie**

De termijn voor het goedkeuren van de 197 plannen, is kort (twee maanden). In die korte periode moeten ook de evaluatieverslagen van het vorige plan worden onderzocht. Het samenvallen van de tijdschema's voor die twee onderzoeken wordt verantwoord doordat de evaluatie van het plan van het voorgaande jaar de administratie inzicht moet bieden bij het analyseren van het ontwerpplan.

De te onderzoeken informatie is bovendien omvangrijk. Doordat ze van onvoldoende kwaliteit is, moet herhaaldelijk contact worden opgenomen met de coördinatoren van die plannen bij de begunstigden.

In dergelijke omstandigheden beschikken de betrokken diensten niet over de nodige tijd om de goedkeuring en de evaluatie van de plannen tot een goed einde te brengen.

Zoals in de omzendbrieven wordt gesteld, moet de administratie op basis van de evaluatie kunnen nagaan of de uit te voeren acties en aankopen effectief werden gerealiseerd, en na dat onderzoek de sommen van de niet-gerealiseerde acties en aankopen aftrekken van de bedragen die zullen worden gestort voor de verwezenlijking van het goed te keuren plan. Binnen een dergelijk strak tijdschema kan men onmogelijk een kwaliteitsvolle evaluatie uitvoeren zonder aanzienlijke middelen in te zetten.

- **Tijdschema**

De evaluatie wordt inefficiënt door het tijdschema ervan en door de systematische verlenging van de actieplannen tot het einde van het jaar X+1. Op het ogenblik waarop het evaluatieverslag wordt ingediend, kunnen de acties van het te evalueren plan nog aan de gang zijn.

- **Capaciteit van de diensten van de FOD Mobiliteit**

Gelet op het werk dat moet worden verzet om de goedkeuring en de evaluatie te kunnen uitvoeren binnen de door de wet opgelegde termijn, en rekening houdend met de kwaliteit en de huidige massa te verwerken informatie, beschikt de directie Verkeersveiligheid niet over voldoende capaciteit om een kwalitatieve analyse van de ontwerpplannen te maken. In bepaalde gevallen heeft ze evenmin voldoende gekwalificeerd personeel.

Er wordt aan herinnerd dat slechts vier personeelsleden (twee niveaus A en twee niveaus B) sinds 2006 worden ingezet voor het onderzoeken van de ontwerpen ingediend door de 197 politiediensten. Daaraan worden voor de evaluatie zes inspecteurs van niveau C toegevoegd, die daarnaast ook nog andere verantwoordelijkheden hebben inzake verkeersveiligheid.

- **Duidelijkheid van de richtlijnen**

Met het oog op een continue verbetering werden de instructies en schema's van de plannen en de evaluatieverslagen elk jaar gewijzigd. Die opeenvolgende wijzigingen maken het normatieve kader erg onstabiel. Bovendien zijn de instructies soms voor interpretatie vatbaar en de erin voorgestelde indicatoren worden door de politiediensten niet op eenvormige wijze gevolgd.

De plannen en de evaluatieverslagen zijn dus onderling niet vergelijkbaar (noch voor eenzelfde jaar noch over de jaren heen).

Een globale evaluatie van de kwaliteit van de actieplannen wordt dus bemoeilijkt door dat gebrek aan uniformiteit en standaardisering van de indicatoren van de plannen en de verslagen.

- **Evaluatie ten opzichte van het globale politiebeleid op het vlak van verkeersveiligheid**

De evaluatieverslagen hebben betrekking op het gebruik dat van het Fonds voor de Verkeersveiligheid wordt gemaakt, in tegenstelling tot de actieplannen, die wel het geheel van middelen, aankopen en acties bestrijken die aan het verkeersveiligheidsbeleid worden besteed. Bijgevolg kan niet worden opgespoord of acties die met reguliere middelen moeten worden gefinancierd, eventueel worden doorgeschoven naar het fonds.

Wanneer men geen rekening houdt met alle acties en aankopen die op het vlak van verkeersveiligheid werden uitgevoerd, kan het politiebeleid op het vlak van verkeersveiligheid op federaal niveau of op het niveau van elke politiedienst niet in zijn geheel worden geëvalueerd.

- **Programmering van de controle**

De controles vooraf (op basis van de ingediende plannen) en achteraf (op basis van de voorgelegde evaluatieverslagen) worden, zoals al aangestipt, in moeilijke omstandigheden uitgevoerd qua termijnen en middelen.

Bij die controles wordt geen prioriteit verleend aan de dossiers van de politiediensten die al problemen hebben opgeleverd of op wier grondgebied de evolutie van het aantal slachtoffers meer bijzondere aandacht zou wettigen. Volgens het Rekenhof zou een programmatie van de controles, met prioriteiten en een planning, het mogelijk maken de beschikbare middelen voor deze functie beter te gebruiken.

- **Bevoegdheden van de federale overheid inzake evaluatie of controle van de actieplannen**

Artikel 3, §5, van de wet bepaalt enkel: *"Alleen de politiezones die de acties inzake controle, voorlichting en preventie van het beoordeelde actieplan daadwerkelijk hebben ondernomen, kunnen aanspraak maken op de goedkeuring van een nieuw plan. Hetzelfde geldt voor de federale politie."*

De voorbereidende werkzaamheden bieden evenmin meer inzicht in de rol en de bevoegdheden van de federale overheid inzake evaluatie (de doelstellingen van de evaluatie, bevoegdheden van controle ter plaatse, verminderingen waartoe de evaluatie aanleiding zou kunnen geven).

Volgens het Rekenhof zijn de evaluatie- en controlebevoegdheden van de federale overheid onvoldoende gepreciseerd in de reglementering.

Het is enkel op basis van de jaarlijkse richtlijn (en niet op basis van de reglementering) dat sommen worden afgetrokken voor de niet-gerealiseerde acties

Hoofdstuk 5

Conclusies en aanbevelingen

5.1 Algemene beschouwingen

Het Rekenhof wil het innovatieve karakter van deze financieringswijze van acties op het vlak van verkeersveiligheid benadrukken. De logica van de wet is immers de financiering te koppelen aan de globale evolutie van de ontvangsten van penale boeten op het vlak van verkeersveiligheid, aan de voorgestelde acties en aan de evolutie van het aantal slachtoffers.

Tegensprekelijke gedachtewisseling met de FOD Binnenlandse Zaken

In haar antwoord op het voorontwerp van verslag van het Rekenhof vermeldt de Algemene Directie Veiligheids- en Preventiebeleid van de FOD Binnenlandse Zaken nog verscheidene andere mogelijke opties, zoals het opnemen van een afzonderlijke zevende basisfunctionaliteit¹⁵ "verkeer en verkeershandhaving"¹⁶.

In deze hypothese zouden de budgetten voor de actieplannen inzake verkeersveiligheid toegevoegd worden aan de federale toelage, die recurrent wordt toegekend aan de politiezones¹⁷.

In zijn ontwerpverslag gericht aan de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Mobiliteit heeft het Rekenhof onderstreept dat deze afschaffing van de koppeling tussen de financiering, de gevoerde acties en de verkregen resultaten, niet tegemoetkomt aan zijn conclusies en aanbevelingen en breekt met de huidige interventielogica uit de wet

Bovendien zou de integratie van de thematiek van de verkeersveiligheid in de basisfuncties van de minimale dienstverlening die de lokale politie moet verzekeren aan de bevolking, de federale politie en de federale overheidsdiensten die ook van het Fonds voor Verkeersveiligheid genieten, uitsluiten.

Het voorstel van de FOD Binnenlandse Zaken zou ook tot gevolg hebben dat de minister van Mobiliteit en de FOD Mobiliteit en Vervoer niet meer als volwaardige partners zouden optreden in de vaststelling van het verkeersveiligheidsbeleid dat de politiediensten zullen voeren.

In dit hoofdstuk stelt het Rekenhof de conclusies van de audit voor en pistes ter verbetering van de huidige interventielogica.

Standpunt van
de administratie

¹⁵ Ter herinnering: de minimale dienstverlening die de politie aan de bevolking moet verzekeren, zoals die gedefinieerd is door de federale overheid, omvat de volgende zes basisfuncties: wijkwerking, onthaal, interventie, politionele slachtofferbegeleiding, lokale opsporing en onderzoek, handhaving van de openbare orde (zie het verslag van het Rekenhof over *Het waarborgen van een minimale dienstverlening inzake basispolitiezorg*, juni 2004, beschikbaar op www.rekenhof.be).

¹⁶ Deze suggestie past in de lijn van de aanbevelingen van het derde evaluatierapport van de Commissie ter begeleiding van de politiehervorming op lokaal niveau (commissie-De Ruyver), juni 2007.

¹⁷ Overeenkomstig artikel 41 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus: "Per politiezone wordt jaarlijks een toelage uitgetrokken ten laste van de federale begroting, verder genoemd de federale toelage. De federale toelage wordt bepaald op basis van: 1° het aandeel van de federale overheid in de financiering van de lokalen opdrachten van de politie; 2° de algemene en bijzondere federale opdrachten die binnen de betrokken zone worden vervuld."

Behalve wat de jaarlijkse evaluatie- en goedkeuringscyclus voor de actieplannen betreft, waarvoor de wet zou moeten worden aangepast, kan aan deze aanbevelingen tegemoet worden gekomen door het koninklijk besluit ter uitvoering van de wet aan te passen, door de jaarlijkse richtlijnen te verbeteren en door de verdeling te berekenen met gegevens die overeenstemmen met de geldende bepalingen.

Het Rekenhof geeft hierna ook de standpunten van de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Mobiliteit weer over de keuze van een zevende basisfunctionaliteit. De teksten van hun antwoorden op het ontwerpverslag, waaruit deze standpunten komen, zijn integraal als bijlage bij dit verslag gevoegd.

Standpunt van
de ministers

Standpunt van de minister van Binnenlandse Zaken

In zijn antwoord op het ontwerp van verslag van het Rekenhof, steunt de minister van Binnenlandse Zaken het voorstel van zijn administratie om van verkeersveiligheid een zevende basisfunctionaliteit te maken van de minimale dienstverlening die de lokale politie aan de bevolking moet verzekeren.

Met het oog op meer coherentie en logica en met het oog op administratieve vereenvoudiging bij de opvolging en evaluatie van de actieplannen, oordeelt de minister het meer dan relevant om gebruik te maken van daartoe ontwikkelde, bestaande structuren en mechanismen, zoals:

- de zonale veiligheidsraad, die instaat voor de opvolging en evaluatie van het zonale veiligheidsplan;
- het opstellen van een activiteitenverslag door de politiezones;
- de evaluatie van de korpschef bij de vernieuwing van zijn mandaat, onder meer op het vlak van de naleving van de basisfunctionaliteiten;
- het meedelen van de verslagen van de zonale veiligheidsraad aan de FOD Binnenlandse Zaken.

Voor de minister van Binnenlandse Zaken zet het voorstel van de zevende basisfunctionaliteit geen rem op de rol van de minister van Mobiliteit, noch op die van de FOD Mobiliteit en Vervoer als het gaat om het verkeersveiligheidsbeleid dat de politiediensten voeren.

“De minister van Mobiliteit geeft immers een advies over het deel ‘verkeersveiligheid’ vóór de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie hun voorstel indienen voor het nationaal veiligheidsplan waarmee de politiediensten rekening dienen te houden op het niveau van hun lokale politiebeleid. Er mag ook niet uit het oog worden verloren dat de minister van Mobiliteit voorzitter is van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, een instelling die zich ten volle bezighoudt met verkeersveiligheid en inzonderheid met de aangewezen houdingen en gedragingen. De politiediensten werken trouwens mee aan de BIVV-campagnes, meer bepaald aan de BOB-campagne.

Tot slot biedt het voorstel van de zevende basisfunctionaliteit politiezones de mogelijkheid structurele fondsen te ontvangen die niet enkel de verkeersveiligheid ten goede zouden komen, maar ook de hele werking van de lokale politiezone, in zoverre de minimumnormen voor die functionaliteit vervuld zijn. (...)

Wat de oplossing betreft die het Rekenhof voorstelt voor de goedkeuring, de opvolging en de evaluatie van de actieplannen, stel ik vast dat die van zeer weinig realiteitszin getuigt ten opzichte van het personeel dat nodig zou zijn om ze uit te voeren.

Tot slot, en rekening houdend met de opmerkingen en commentaren van alle betrokken partijen, lijkt een herziening van de wetgeving me inderdaad wenselijk.”

Standpunt van de minister van Mobiliteit

De minister van Mobiliteit herinnert eraan dat hij verantwoordelijk is voor het halen van de doelstellingen die de regering heeft vastgelegd en hij is ook verantwoordelijk ten aanzien van Europa. Hij benadrukt de doorslaggevende rol die hij te spelen heeft bij de acties van de politiediensten op dit vlak.

“Mocht de zevende basisfunctionaliteit er komen, lijkt het me dan ook onontbeerlijk dat de minister van Mobiliteit het gedeelte verkeersveiligheid van het Nationaal Veiligheidsplan opstelt en dat er goedkeurings- en evaluatiemechanismen worden ingevoerd om het werk van de politiediensten op dat vlak voortdurend te kunnen afstemmen op de behoeften in termen van doelstellingen en middelen. Daartoe zou een deel van het Fonds voor de Verkeersveiligheid bestemd moeten worden voor de ontwikkeling van acties in het kader van de actieplannen.”

5.2 Conformiteit van de verdeling van de fondsen met de regelgeving

De fondsen die aan de politiediensten kunnen worden toegekend, worden verdeeld op basis van drie criteria: de categorie van de dienst volgens de organieke politieformatie, de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers en het aantal kilometers wegen.

De indeling van de politiediensten in categorieën bepaalt voor 54% de toekenning van de beschikbare fondsen. Het Rekenhof beveelt aan dat het klassement in vijf categorieën, alsook het deel van het fonds waar elke categorie recht op heeft, gepreciseerd zouden worden in de regelgeving.

Bovendien stipt het Rekenhof aan dat sinds 2005 voor het klassement de administratieve en logistieke formatie bij het operationele personeel wordt gevoegd, waardoor een veertigtal zones in een hogere categorie terechtkomen.

Het Rekenhof meent dat die uitbreiding van de notie van organieke politieformatie tot de administratieve en logistieke formatie, niet in overeenstemming is met de wet. Indien een dergelijke uitbreiding wenselijk is, moet de wet worden herzien.

Het tweede belangrijkste criterium is de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers (37% van de fondsen die kunnen worden toegekend). Elke politiedienst wordt beloond op basis van de bijdrage die hij levert tot de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Als er wegen zijn waar het aantal slachtoffers stijgt ten opzichte van de referentie jaren, volgt er een financiële sanctie voor de diensten die voor die wegen bevoegd zijn. De regelgeving tempert die sanctie echter door ze te spreiden over een periode van twee jaar.

Het Rekenhof heeft vastgesteld dat de sanctie niet werd getemperd en dat een inhouding werd verricht op het totaalbedrag. De FOD Binnenlandse Zaken heeft zich er echter toe verbonden het temperingsmechanisme voor de sancties vanaf 2008 toe te passen zoals bepaald in de regelgeving.

Wat het aantal kilometers wegen betreft waarvoor elke politiedienst bevoegd is, stemt het aantal kilometers op basis waarvan het aandeel van de federale politie wordt berekend, overeen met het totale kilometeraantal wegen van het land en niet enkel met de wegen waarvoor de wegenpolitie van de federale politie specifiek bevoegd is. Daardoor krijgt die ambtshalve het bij wet bepaalde maximumaandeel van 5% toegekend.

Volgens het Rekenhof is de vaststelling van het aandeel van de federale politie niet conform de wetgeving en wordt haar aandeel overschat (en vandaar ook het aandeel dat gereserveerd wordt voor de FOD Justitie).

Die overschatting van het aandeel van de federale politie en van de FOD Justitie impliceert dat de 196 politiezones zowat 12 miljoen euro middelen te weinig gekregen hebben voor de jaren 2005 tot 2007.

De ten onrechte aan de federale politie en aan de FOD Justitie toegekende sommen zouden moeten worden gecompenseerd.

Mocht het tot een wetsherziening komen, dan beveelt het Rekenhof aan om een verband te behouden tussen het bedrag van de financiering die aan de federale politie wordt toegekend en die ten laste valt van het Fonds voor de Verkeersveiligheid, en de doelstelling van een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

Meer algemeen beveelt het Rekenhof aan dat voldoende openbaarheid wordt gegeven aan de berekening van het aandeel dat kan worden toegekend, opdat de rechthebbenden de vaststelling van hun aandeel zouden kunnen valideren of betwisten. Wat de parameters van de berekening betreft, zal de reeds aanbevolen verduidelijking van de reglementering (wat betreft de verdeling van de politiediensten in categorieën) toelaten deze doelstelling van transparantie te bereiken.

5.3 Coherentie van de financiering met de doelstellingen

Rekening houdend met de regels voor de verdeling vastgesteld door het koninklijk besluit ter uitvoering van de wet, omvatten de fondsen die aan de politiediensten toegekend worden, een overwegend structureel gedeelte (63%), wat hun een recurrente financiering garandeert.

De sterke groei van de toekenbare ontvangsten doet bovendien vragen rijzen over het maximale gedeelte dat kan gaan naar acties van verkeersveiligheid binnen de opdrachten van de politiediensten.

Volgens het Rekenhof zou er moeten worden nagedacht over het vastleggen van het maximale aandeel dat het Fonds voor de Verkeersveiligheid zou kunnen vertegenwoordigen in de financiering van de politiediensten.

Het schommelende gedeelte dat verband houdt met de beoogde doelstellingen (37%) vertaalt zich in de vergoeding van de politiediensten naargelang van hun bijdrage tot de globale vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

Het Rekenhof is echter van oordeel dat er in de praktijk geen nauw verband is met de beoogde doelstellingen, rekening houdend met de volgende elementen:

1. De evolutie wordt vergeleken met de referentie jaren 1998 tot 2000, wat niet bevorderlijk is voor een kapitalisatie van de goede resultaten in een context van een dalend aantal verkeersslachtoffers.
2. Er wordt gerekend met het maximum aantal slachtoffers in de loop van die jaren, terwijl de doelstellingen van het overheidsbeleid gebaseerd zijn op gemiddelden.
3. Het aantal slachtoffers in elke politiezone dat in aanmerking werd genomen voor de referentieperiode, is overschat, aangezien ook de slachtoffers zijn meegeteld die gevallen zijn op de wegen die specifiek onder de bevoegdheid van de federale politie vallen.

Die parameters hebben tot gevolg dat voor een zeer gering aantal politiediensten (vier in 2007) het toekenbare aandeel verminderd werd als sanctie voor negatieve resultaten.

Volgens het Rekenhof zou de coherentie tussen het financieringssysteem en de beoogde doelstellingen beter gewaarborgd zijn als gewerkt wordt met het gemiddelde aantal slachtoffers tijdens een mobiele referentieperiode, wat een aanpassing vergt van het koninklijk besluit van 19 december 2005 betreffende de opmaak en financiering van actieplannen inzake verkeersveiligheid.

Die criteria zouden leiden tot meer variabiliteit in de resultaten, zodat de rechthebbers er meer toe worden aangespoord de meest efficiënte acties te ontplooiën, zonder dat ze het structurele aandeel van hun financiering verliezen.

Toegepast op het jaar 2007 zou deze regel ertoe hebben geleid dat 54 politiediensten sancties zouden oplopen in plaats van 4, wat leidt tot een hogere relatieve beloning voor de diensten die de beste resultaten bereikten.

De keuze voor een mobiele referentieperiode zou de overschatting van het aantal slachtoffers in de jaren 1998 tot 2000 automatisch bijsturen.

Gezien de evoluties op het vlak van statistieken, zou een vergelijking met meer recente gegevens bovendien relevanter zijn.

Aan deze aanbevelingen kan tegemoet worden gekomen door het koninklijk besluit dat de wet uitvoert, aan te passen.

5.4 Jaarlijks cyclisch tijdspad

De wettelijke jaarlijkse cyclus start in theorie in februari en mondt uit in een goedkeuring van de actieplannen tegen 1 juni.

In de praktijk, hetzij door de regelgeving zelf die in 2003 gelanceerd en in 2005 herzien werd, hetzij door de jaarlijkse richtlijnen, is dat tijdspad echter sinds 2004 elk jaar verschoven, waardoor de ontwerpplannen pas konden worden goedgekeurd in de maand september van het jaar waarop de plannen betrekking hadden (in 2004 en 2006), of zelfs pas in de maand december (in 2005). De goedkeuring van de plannen voor 2007 zou in principe gebeuren vóór 1 augustus.

De verschuivingen maken het moeilijker om de plannen binnen het jaar uit te voeren en nopen de federale overheid ertoe ermee in te stemmen dat het gebruik van de middelen wordt overgedragen tot het einde van het volgende jaar, wat de jaarlijkse evaluatie niet ten goede komt.

Die verschuiving is meestal toe te schrijven aan vertragingen bij het meedelen van het totale bedrag van de beschikbare ontvangsten. De FOD Financiën kan vanaf eind januari echter een betrouwbare raming geven van die ontvangsten, zodat niets de termijnen rechtvaardigt die de federale overheid nodig heeft om de jaarlijkse cyclus te starten. De wettelijke kalender zou dus kunnen worden nageleefd.

5.5 Goedkeurings- en evaluatieproces

5.5.1 Zwakke punten

Het Rekenhof onderstreept dat de opmerkingen over het onderzoek van de plannen en evaluatieverslagen in de juiste context moeten worden gezien, rekening houdend met het geringe aantal beschikbare personeelsleden, in het bijzonder bij de FOD Mobiliteit. Noch de procedures, noch de termijn van twee maanden, noch het personeelsbestand laten toe om evenveel aandacht te besteden aan de 197 ingediende dossiers.

Het Rekenhof betreurt echter dat niet voldoende aandacht werd besteed aan analyses van de bestaande situatie, die substantieel waren om de keuze van elke politiedienst voor bepaalde prioriteiten en actieplannen te motiveren en te onderbouwen. In de praktijk vormde het ontbreken of de zwakte van die analyse geen struikelblok voor de goedkeuring van de plannen.

In het licht van de beoogde doelstellingen blijkt uit het onderzoek van de dossiers dat de keuze tussen de prioriteiten over het algemeen weinig gemotiveerd wordt, dat de kosten en het rendement van de voorgestelde acties en aankopen niet geraamd worden en moeilijk te verifiëren zijn.

Wat de evaluatie betreft van de acties van het voorgaande jaar, heeft het Rekenhof vastgesteld dat de realisaties niet geverifieerd worden en dat de politiediensten vaak middelen reffecteren en overdragen zonder expliciete toelating.

De verzamelde gegevens laten niet toe de bereikte resultaten te beoordelen en er is geen sprake van een globale evaluatie van het beleid inzake de financiering van de actieplannen.

Volgens het Rekenhof zet het huidige goedkeurings- en evaluatieproces de rechthebbers er niet toe aan blijk te geven van efficiëntie en doelmatigheid.

Die verschillende vaststellingen hebben een structurele oorsprong die samenhangt met het concept van de jaarlijkse cyclus zelf, met de onduidelijkheid over de bevoegdheden van de federale overheid en met het gebrek aan middelen bij de FOD Mobiliteit.

5.5.2 Aanbevelingen

Volgens het Rekenhof zullen de goedkeurings- en evaluatiesystemen en de bijbehorende tijdschema's grondig moeten worden herzien, wil men tot een merkelijke verbetering van de processen komen. Voor een dergelijke herziening is een wetswijziging nodig. Om het huidige systeem beter te beheersen, is immers een omkeringstool nodig waarvan de voordelen niet zouden opwegen tegen de kostprijs.

In afwachting van een dergelijke herziening kunnen alvast een paar acties ondernomen worden op korte termijn, die ook relevant blijven in het kader van de voorgestelde nieuwe procedure.

Het Rekenhof acht een lichte stijging van de middelen van de FOD Mobiliteit in elk geval noodzakelijk. Gezien de aard van de taken en het niveau van de gesprekspartners, zou die stijging zich moeten vertalen in een toename van het aantal personeelsleden van niveau A of B.

Ook de Algemene Directie Veiligheids- en Preventiebeleid van de FOD Binnenlandse Zaken is van oordeel dat als zij een meer doorgedreven analyse en evaluatie zou moeten uitvoeren, een verhoging van haar personeelsbestand noodzakelijk zou zijn.

Het Rekenhof meent ten slotte dat er klaarheid zou moeten worden geschapen op het vlak van de bevoegdheden van de federale overheid en moet meer aandacht worden besteed aan een globale evaluatie van de actieplannen.

➤ *Mogelijke verbeteringen bij ongewijzigde wetgeving*

Vanaf nu zou de aandacht in het bijzonder moeten uitgaan naar een analyse van de bestaande situatie en naar een inventaris van de bestaande activiteiten.

Daarnaast kan het goedkeuringsproces gerationaliseerd worden door de nadruk te leggen op de definiëring van de indicatoren en van het formaat van de gegevens die de politiediensten moeten voorleggen. Alle rechthebbenden zouden dezelfde concepten en indicatoren moeten gebruiken. Ze zouden gestandaardiseerde en elektronische gegevens ter beschikking moeten stellen die kunnen worden getoetst aan de acties en de aankopen waarvoor ze een financiering vragen.

In dat opzicht benadrukt het Rekenhof het belang van de indicatoren die zijn voorgesteld in het kader van de staten-generaal, zoals de evolutie van het aantal overtreeders.

Het idee dat aldus naar voren wordt geschoven, is minder, maar voor de federale overheid nuttigere gegevens te verzamelen om de doeltreffendheid van de acties te beoordelen en een globale evaluatie uit te voeren.

Naast de standaardisering van de financierbare acties en aankopen, beveelt het Rekenhof ook aan om forfaits te definiëren per type van actie of aankoop. De prijzen die de federale politie heeft verkregen bij aanbestedingen (die ook openstaan voor andere politiediensten) zouden als referentie kunnen dienen voor de aankopen. Wat de acties betreft, zou een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de betrokken partijen, redelijke forfaits per controle-uur of per gecontroleerde wagen kunnen definiëren.

De evaluatieverslagen die de rechthebbenden voorstellen, gaan over acties en resultaten van het voorgaande jaar, maar de relevantie van die verslagen wordt vertekend door de mogelijkheid om de ontvangen sommen zonder voorafgaande toestemming een andere bestemming te geven en ook door de talrijke overdrachten die mogelijk worden gemaakt door de jaarkalender zelf.

Het Rekenhof beveelt aan om de reffectatiemogelijkheden voortaan strikt te beperken (door middel van een voorafgaande toestemming) en om overdrachten slechts uitzonderlijk toe te staan (in geval van overmacht, bijvoorbeeld). Dergelijke beperkingen zijn mogelijk als de federale overheid zelf het tijdspad respecteert.

Tot slot zou het evaluatieverslag moeten handelen over het gehele beleid dat elke politiedienst voert inzake verkeersveiligheid (ten laste van het Fonds voor de Verkeersveiligheid of ten laste van andere middelen).

Die verbeteringen kunnen worden ingevoerd op korte termijn en zouden alvast moeten toelaten om de kwaliteit van de aangeleverde informatie danig op te krikken. Ze kunnen achteraf nog worden aangevuld door de hiernavolgende aanbevelingen, die evenwel een aanpassing van de wetgeving en van de reglementering vergen.

➤ *Administratieve vereenvoudiging*

Voor de efficiëntie en de doelmatigheid van de goedkeurings- en evaluatieprocessen moet volgens het Rekenhof een onderscheid worden gemaakt tussen beide stappen en moeten ze ook drastisch worden vereenvoudigd.

Het lijkt immers zinloos om politiediensten formaliteiten op te leggen die vergelijkbaar zijn met die voor een toelage, terwijl hun aandeel in het Fonds voor de Verkeersveiligheid bepaald en toegekend wordt alsof het om een dotatie gaat. De opgelegde formaliteiten zijn te omslachtig, zeker als men ermee rekening houdt hoe de verzamelde informatie gebruikt wordt, zowel in het stadium van de goedkeuring als bij de evaluatie.

Het huidige systeem is gebaseerd op geplande aankopen en acties en op kostenramingen door rechthebbenden. In de praktijk zijn er echter vele verschillen tussen die plannings- en ramingen enerzijds en de realisaties anderzijds. Met het huidige systeem kan de doelmatigheid van de acties en aankopen slechts heel moeilijk worden geëvalueerd.

De goedkeuring zou veeleer tot doel moeten hebben om het eens te worden over de operationele doelstellingen die elke politiedienst moet bereiken (initiatieven ter versterking van het objectieve en subjectieve gevoel gecontroleerd te worden) en om de indicatoren voor de evaluatie vast te leggen. Het vastleggen van de kosten zou vereenvoudigd worden door gebruik te maken van referentienormen.

Daarom meent het Rekenhof dat de goedkeuring van de acties en van het toegekende bedrag zou moeten berusten op situatieanalyses en op de motivering van de keuze voor welbepaalde prioriteiten en acties. Het is uiteraard niet nodig elk jaar een grondige analyse door te voeren als geen enkele wijziging in de risicofactoren daartoe aanzet.

Bij de evaluatie moet de nadruk veeleer op de resultaten komen te liggen (evolutie van het aantal slachtoffers en mate waarin het plan ten uitvoer is gebracht) in plaats van op de eventuele controle van de uitgaven.

Het evaluatieverslag zou niet enkel moeten handelen over het globale beleid dat elke politiedienst voert op het vlak van verkeersveiligheid (ten laste van het Fonds voor de Verkeersveiligheid of ten laste van andere middelen), maar zou zich ook meer moeten toespitsen op de resultaten en op het verband tussen die resultaten en de realisaties (initiatieven ter versterking van het objectieve en subjectieve gevoel gecontroleerd te worden), alsook op de relevantie van de keuze voor welbepaalde prioriteiten en acties.

De evaluatie moet ertoe kunnen leiden dat sommen worden afgetrokken als wordt vastgesteld dat acties of aankopen niet gerealiseerd werden of indien de bij de goedkeuring overeengekomen doelstellingen niet gehaald werden. Door referentienormen vast te leggen op basis waarvan de kosten van acties forfaitair worden vastgelegd, kan die geobjectiveerd worden.

Wat de realiteit van de acties en de aankopen betreft, pleit het Rekenhof ervoor de evaluatieverslagen te laten certificeren door de korpschef van elke politiedienst.

Die vereenvoudigingen zouden het makkelijker moeten maken om een controle-programmatie in te voeren, zowel in het stadium van de goedkeuring als in het stadium van de evaluatie, aangezien dan een grondiger analyse kan worden doorgevoerd op cyclische basis of op basis van objectieve criteria zoals de evolutie van de bereikte resultaten.

Volgens het Rekenhof moeten door die aanpassingen op het niveau van de regelgeving en van de processen de efficiëntie en de doelmatigheid kunnen worden verbeterd, zowel wat de goedkeurings- en evaluatieprocessen als wat de actieplannen betreft. Bovendien kan de federale overheid dan een betere opvolging garanderen.

➤ *Eenvoudiger tijdspad*

Het rendement van de procedures en de middelen zou ook aanzienlijk kunnen worden verbeterd door middel van een wetsherziening waarbij een nieuwe goedkeurings- en evaluatiecyclus wordt opgesteld.

Met uitzondering van het bedrag van de beschikbare fondsen, dat gebaseerd is op de ontvangsten in het jaar voorafgaand aan de toekenning ervan, berusten momenteel alle gebruikte gegevens voor de berekening van de toekenbare bedragen op de bestaande situatie op 31 december van het voorlaatste jaar.

Die situatie biedt de mogelijkheid om de wet grondig te herzien om de jaarlijkse cyclus te herdefiniëren, wat moet leiden tot een beter beheer van de goedkeurings- en evaluatieprocessen.

Zowel de centrale diensten als de rechthebbenden stellen zich overigens terughoudend op met betrekking tot de huidige cyclus, die ten vroegste aanvangt op 1 april van het jaar waarin de fondsen worden toegekend. De cyclus loopt immers niet gelijk met het opstellen van de begrotingen van de politiediensten en doet problemen rijzen op het vlak van de jaarlijkse programmatie van de aankopen en acties en van de prefinanciering daarvan.

De nieuwe plannen zouden idealiter moeten worden goedgekeurd vóór 31 oktober van het voorgaande jaar, wat inhoudt dat de plannen vóór 31 juli klaar moeten zijn en dat de toekenbare bedragen en de richtlijnen uiterlijk op 1 juni moeten worden meegedeeld.

In die hypothese zou het vastleggen van het toekenbare bedrag steunen op de effectieve ontvangsten van de laatste twee voorbije jaren.

Het evaluatieverslag dat de rechthebbende moet opstellen ter verantwoording van de gevoerde acties, zou bij het begin van het volgende jaar worden voorgelegd, zodat de controles in het eerste semester kunnen worden uitgevoerd. Op die manier kunnen de resultaten van die evaluatie worden opgenomen in het goedkeuringsproces van de plannen van het volgende jaar.

Als acties niet konden worden uitgevoerd of als er financiële sancties moeten worden genomen als gevolg van die evaluatie door de centrale diensten (verwerping van bepaalde acties, bijvoorbeeld), zouden de in te houden bedragen kunnen worden afgetrokken van het toekenbare bedrag voor het volgende jaar.

De termijnen van de jaarlijkse cyclus zouden dan de volgende zijn.

Goedkeuring in t – 1

| | |
|------------|--|
| 1 juni | mededeling van de toekenbare bedragen en van de richtlijnen voor het volgende jaar |
| 31 juli | indiening van de actieplannen |
| 31 oktober | goedkeuring van de actieplannen |

Vereffening van de bedragen toegekend in t

Door dit herschikte tijdsplan zou de eerste schijf van de toegekende fondsen kunnen worden betaald in de loop van het eerste trimester van het jaar en de tweede schijf in de loop van het derde trimester, waardoor een prefinanciering minder noodzakelijk wordt en er een eind wordt gesteld aan de praktijk van overdrachten.

Evaluatie in t + 1

| | |
|------------|---|
| 1 februari | indiening door de rechthebbenden van een evaluatieverslag over de acties van het voorgaande jaar |
| 31 mei | controles van de evaluaties door de centrale diensten – waaronder het vastleggen van de in te houden bedragen op het toekenbare gedeelte voor het volgende jaar – en finalisering van een evaluatieverslag over het financieringsprogramma (Rijk) |

➤ *Bevoegdheden van de federale overheid*

De bevoegdheden van de federale overheid vragen in het algemeen om verduidelijking, niet enkel op het vlak van de goedkeuring, weigering of wijziging van de actieplannen, maar ook op het vlak van de evaluatie ervan.

Wat de evaluatie betreft, zou de wetgever de doelstellingen en het voorwerp van de evaluatie moeten preciseren, alsook de controles die ter plaatse mogen worden uitgevoerd en de omstandigheden waarin mag worden overgegaan tot inhoudingen (in geval van niet-uitvoering of het niet halen van doelstellingen, bijvoorbeeld).

➤ *Globale evaluatie van het overheidsbeleid*

Voor het Rekenhof is het noodzakelijk ervoor te zorgen dat vergelijkbare gegevens worden verzameld waarmee niet alleen politiediensten onderling zouden kunnen worden vergeleken, maar waarmee de realisaties en de resultaten van het volledige financieringsprogramma kunnen worden beoordeeld.

Enkel een globale jaarlijkse evaluatie door de FOD's Binnenlandse Zaken en Mobiliteit en Vervoer zal toelaten te oordelen over de effectieve bijdrage van het Fonds voor de Verkeersveiligheid tot de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

Bijlage

Antwoorden van de betrokken ministers

Brief van de minister van Binnenlandse Zaken (vertaling)

Brussel, 28 september 2007

Algemene Directie Veiligheids- en Preventiebeleid
Directie Lokale Integratie Veiligheid

Onze referentie: IV/PSP/2007/SLIV/4301/BK/

Betreft: audit van het Rekenhof over de financiering en de evaluatie van de actieplannen inzake verkeersveiligheid – reactie op de conclusies en aanbevelingen in het ontwerpverslag

Mijnheer de voorzitter,

Ik heb het ontwerpverslag van de audit over de financiering en de evaluatie van de actieplannen inzake verkeersveiligheid goed ontvangen. Bij deze wens ik dan ook te reageren op de conclusies en aanbevelingen in het ontwerpverslag.

Ik stel vast dat het Rekenhof niet meegaat met de plannen voor de creatie van een zevende basisfunctionaliteit, gewijd aan verkeersveiligheid. Het Rekenhof is immers van oordeel dat het voorstel volledig breekt met de interventielogica van de wet. Het schuift ook naar voren dat de federale politie en de federale overheidsdiensten die ook van het Fonds voor Verkeersveiligheid genieten, door dat voorstel zouden worden uitgesloten. Tot slot verklaart het Rekenhof dat het voorstel ook tot gevolg zou hebben dat de minister van Mobiliteit en de FOD Mobiliteit en Vervoer niet meer als volwaardige partners zouden optreden in de vaststelling van het verkeersveiligheidsbeleid dat de politiediensten zullen voeren.

Toch is het wenselijk om van de verkeersveiligheid een zevende basisfunctionaliteit te maken.

Met het oog op meer coherentie en logica en met het oog op administratieve vereenvoudiging bij de opvolging en evaluatie van de actieplannen, is het meer dan relevant om gebruik te maken van daartoe ontwikkelde, bestaande structuren en mechanismen, zoals:

- de zonale veiligheidsraad, die instaat voor de opvolging en evaluatie van het zonale veiligheidsplan;
- het opstellen van een activiteitenverslag door de politiezones;
- de evaluatie van de korpschef bij de vernieuwing van zijn mandaat, onder meer op het vlak van de naleving van de basisfunctionaliteiten;
- het meedelen van de verslagen van de zonale veiligheidsraad aan de AD VPB van de FOD Binnenlandse Zaken.

Daarnaast sluit ik me enigszins aan bij de aanbeveling van het Rekenhof om het systeem te vereenvoudigen en bij zijn verklaring die als volgt luidt: *“Het lijkt immers zinloos om politiediensten formaliteiten op te leggen die vergelijkbaar zijn met die voor een toelage, terwijl hun aandeel in het Fonds voor de Verkeersveiligheid bepaald en toegekend wordt alsof het om een dotatie gaat.”*

Het voorstel van de zevende basisfunctionaliteit sluit overigens effectief aan bij de aanbevelingen in het derde evaluatieverslag van de Begeleidingscommissie voor de Hervorming van de Politiediensten.

Bovendien zet het voorstel van de zevende basisfunctionaliteit geen rem op de rol van de minister van Mobiliteit, noch op die van de FOD Mobiliteit en Vervoer als het gaat om het verkeersveiligheidsbeleid dat de politiediensten voeren. De minister van Mobiliteit geeft immers een advies over het deel 'verkeersveiligheid' vóór de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie hun voorstel indienen voor het nationaal veiligheidsplan waarmee de politiediensten rekening moeten houden op het niveau van hun lokale politiebeleid. Er mag ook niet uit het oog worden verloren dat de minister van Mobiliteit voorzitter is van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, een instelling die zich ten volle bezighoudt met verkeersveiligheid en inzonderheid met de aangewezen houdingen en gedragingen. De politiediensten werken trouwens mee aan de BIVV-campagnes, meer bepaald aan de BOB-campagne.

Tot slot biedt het voorstel van de zevende basisfunctionaliteit politiezones de mogelijkheid structurele fondsen te ontvangen die niet enkel de verkeersveiligheid ten goede zouden komen, maar ook de hele werking van de lokale politiezone, in zoverre de minimumnormen voor die functionaliteit vervuld zijn.

Wat de andere rechthebbende federale overheidsdiensten betreft, en in het bijzonder de federale politie, wil ik eraan herinneren dat die laatste bevoegd is voor snelwegen en gelijkgestelde nationale wegen. Op andere verkeersassen kan de federale politie interveniëren ter ondersteuning en op expliciete vraag van de lokale politie. De federale politie beheert overigens een groot deel van de automatische radars op wegen die niet tot haar exclusieve bevoegdheid behoren. Tot slot biedt de federale politie bijkomende ondersteuning aan de lokale politie, door bijvoorbeeld personeel en voertuigen ter beschikking te stellen, door haar technische deskundigheid inzake radars of in het kader van de opleiding in politiescholen.

Wat de oplossing betreft die het Rekenhof voorstelt voor de goedkeuring, de opvolging en de evaluatie van de actieplannen, stel ik vast dat die van zeer weinig realiteitszin getuigt ten opzichte van het personeel dat nodig zou zijn om ze uit te voeren.

Tot slot, en rekening houdend met de opmerkingen en commentaren van alle betrokken partijen, lijkt een herziening van de wetgeving me inderdaad wenselijk.

Hoogachtend,

Patrick DEWAEL,
Vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken

Antwoord van de minister van Mobiliteit en Vervoer (vertaling)

Brussel, 11 oktober 2007

Algemene Directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Directie Verkeersveiligheid
Dienst Verkeersreglementering

Onze referentie: IV/PSP/2007/SLIV/4301/BK/

Betreft: ontwerpverslag van het Rekenhof over het Fonds voor de Verkeersveiligheid

Mijnheer de eerste voorzitter,

Net als de Algemene Directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer in haar brief van 12 juli 2007, meld ik u op mijn beurt akte te hebben genomen van de kritieken en aanbevelingen van het Rekenhof.

Ziehier mijn commentaar bij tot de diverse punten die aan bod komen in het ontwerpverslag van het Rekenhof van augustus 2007:

1) Punt 1.2.1 – Verdeling van de fondsen volgens de indeling van de politiediensten in categorieën

Zoals het Rekenhof onderstreept in zijn ontwerpverslag, werd ervoor geopteerd de politiezones in categorieën in te delen met het oog op de toekenning van een financiering aan elke zone. Die indeling in categorieën houdt zowel rekening met de administratieve en logistieke formatie als met de operationele formatie, terwijl de wet enkel het operationele kader zou beogen. De inachtneming van het administratieve en logistieke personeel geeft de realiteit van de financiële behoeften van de politiezones zeker beter weer. Het Fonds wordt immers vaak gebruikt om de indienstneming van Calogs te financieren, aangezien die de administratieve en logistieke taken inzake verkeersveiligheid van de politieagenten kunnen overnemen. Denk maar aan het versturen en opvolgen van onmiddellijke inningen, de installatie en verplaatsing van mobiele radars (repressief en preventief), de verwerking van de gegevens afkomstig van toestellen voor verkeersanalyse, de ontwikkeling van radarfoto's, de analyse van verkeersveiligheidsproblemen, het opstellen van actieplannen, de omkadering van leerlingen op de verkeerspiste, het onderhoud van het wagenpark en de uitrusting van de verkeerscel, enz. Op die manier kunnen de politiezones meer manschappen inzetten op het terrein en dus het aantal actie-uren optrekken. Ik neem er echter nota van dat zoiets volgens het Rekenhof een wetswijziging vergt.

2) Punt 4.3.1 – Onderzoek van de voorwaarden voor de ontvankelijkheid van de ontwerpplannen

Zoals het Rekenhof terecht benadrukt, hebben de FOD's Binnenlandse Zaken en Mobiliteit en Vervoer de inachtneming van de formele ontvankelijkheidsvoorwaarden steeds doeltreffend opgevolgd. Sinds dit jaar werken beide FOD's ook beter samen en wijzigingen in de actieplannen werden systematisch meegedeeld.

3) Punt 4.3.2 – Onderzoek van de inhoud van de actieplannen in het licht van de nagestreefde doelstellingen

Het feit dat de situatie inzake verkeersveiligheid weinig geanalyseerd wordt binnen de politiezones, wijst er vaak op dat die zones niet over de nodige middelen beschikken om doeltreffende analyses uit te voeren. Op aansturen van mijn administratie hebben veel politiezones beslist om het Fonds 2007 te gebruiken om de nodige software aan te schaffen en geschikt personeel voor dergelijke opdrachten in dienst te nemen. Binnenkort zullen we dan ook kunnen beschikken over bijzonder interessante resultaten en in samenwerking met de diverse politiediensten zullen dus nuttige parameters moeten worden bepaald voor die analyses.

Dankzij de initiatieven die mijn administratie op het terrein heeft genomen binnen de politiezones, worden de gekozen prioriteiten en de geplande acties en aankopen geleidelijk aan beter gemotiveerd. Niettemin zal ik dat punt volgend jaar nogmaals benadrukken in de jaarlijkse ministeriële rondzendbrief.

De kosten van de acties en aankopen worden voortaan beter onder controle gehouden door mijn administratie, zoals het Rekenhof heeft aangestipt.

Een uitbreiding van het personeel van de FOD Mobiliteit en Transport, conform de aanbeveling van het Rekenhof, zou ongetwijfeld leiden tot een snellere en meer diepgaande analyse van de evaluaties en de actieplannen.

4) Punt 4.3.3 – Doeltreffendheid van de evaluatie

- Doeltreffendheid van de evaluatie

Het klopt dat de FOD Mobiliteit en Transport in eerste instantie gefocust heeft op de correcte besteding van de financiële middelen door de politiezones. Er is niettemin een evaluatie van de actieplannen aan de gang die binnenkort de eerste resultaten zou moeten opleveren. Op die manier zou duidelijk moeten worden welke inspanningen de politiezones zich hebben getroost voor elk van de thema's in de actieplannen (snelheid, alcohol, drugs, gordels, vervoer, parkeren, verkeersagressie, weekendongevallen), of het nu gaat om repressie of preventie of in termen van personeel.

Door de resultaten te toetsen aan de evolutie van het aantal slachtoffers in het overeenkomstige jaar, zullen zeker interessante indicaties aan het licht komen.

Toch moet worden aangestipt dat de evaluatie van de actieplannen door de FOD Mobiliteit en Vervoer afhankelijk is van de kwaliteit van de gegevens die de politiezones ter beschikking stellen en die kan flink schommelen naargelang van het actieplan.

- Overdracht en herbestemming van de middelen

Al in het eerste jaar (2004) bleek dat sommige politiezones zich engageerden voor acties die ze naderhand niet konden verwezenlijken. Veelal ging het om de aanschaf van materiaal waarvan de kosten onderschat werden. De actieplannen hadden ook tot gevolg dat de politiezones soms massaal op eenzelfde moment investeerden in de aanschaf van een specifieke uitrusting (radars, bijvoorbeeld), zodat de voorraad bij de leveranciers al gauw uitgeput was.

Wat het aantal uren controles en preventieacties betreft, ten slotte, zijn de kleine zones bijzonder gevoelig voor de beschikbaarheid van het personeel. De afwezigheid van een politie-inspecteur wegens ziekte, bijvoorbeeld, kan ertoe leiden dat geplande acties moeten worden geannuleerd.

Die gevallen van overmacht hebben tot gevolg dat sommige politiezones gevraagd hebben bepaalde bedragen te mogen herbestemmen ten voordele van andere acties.

5) Zevende basisfunctionaliteit van de lokale politie

In verband met de zevende basisfunctionaliteit zou ik allereerst de nadruk willen leggen op de doorslaggevende rol van de minister van Mobiliteit bij de verkeersveiligheidsacties van de politiediensten. Hij is in dat domein immers verantwoordelijk voor het halen van de doelstellingen die de regering heeft vastgelegd en hij is ook verantwoordelijk ten aanzien van Europa. De minister treedt ook op het voorplan bij de concrete invulling van de aanbevelingen van de Staten-Generaal (maximaal 500 verkeersdoden tegen 2015).

Mocht de zevende basisfunctionaliteit er komen, dan lijkt het me daarom ook onontbeerlijk dat de minister van Mobiliteit het gedeelte verkeersveiligheid van het Nationaal Veiligheidsplan opstelt en dat er goedkeurings- en evaluatiemechanismen worden ingevoerd om het werk van de politiediensten op dat vlak voortdurend te kunnen afstemmen op de behoeften in termen van doelstellingen en middelen. Daartoe zou een deel van het Fonds voor de Verkeersveiligheid bestemd moeten worden voor de ontwikkeling van acties in het kader van de actieplannen.

Hoogachtend,

De minister van Mobiliteit,
Renaat LANDUYT

Er bestaat ook een Franse versie van dit verslag.

Il existe aussi une version française de ce rapport.

U kunt dit verslag in de taal van uw keuze raadplegen
of downloaden op de internetsite van het Rekenhof.

| | |
|-----------------|--|
| wettelijk depot | D/2007/1128/19 |
| druk | N.V. PEETERS S.A. |
| adres | Rekenhof Regentschapsstraat 2 B-1000 Brussel |
| tel | 02-551 81 11 |
| fax | 02-551 86 22 |
| Internetsite | www.rekenhof.be |