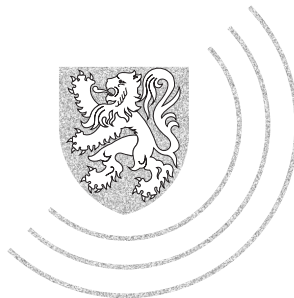


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

27 november 2003

ONTWERP VAN DECREET

**tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van
mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten**

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	7
Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen	13
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	21
Advies van de Raad van State	29
Ontwerp van decreet	39

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

A. Doelomschrijving

De voorbije decennia heeft de auto een steeds dominantere positie ingenomen in het maatschappelijk leven. Ook vanuit de overheid werd het pad geëffend voor koning auto. De sterke toename van het autobezit en -gebruik heeft geleid tot een heel reeks van afgeleide probleemvelden inzake leefmilieu, leefbaarheid, verkeersveiligheid, ruimtebeslag, enzovoort.

Bovendien zal, ondanks de toename van het autobezit, steeds een aanzienlijk deel van onze maatschappij uitgesloten blijven van de mogelijkheden van een privé-auto : kansarmen, slechtzienden, personen met een mentale of motorische handicap, enzovoort.

De mobiliteitsproblemen zijn de laatste decennia sterk toegenomen. De voorspellingen zijn bovendien niet rooskleurig. Op korte termijn valt er geen kentering te verwachten. Vandaar dat het mobiliteits thema hoog op de politieke agenda staat. Op Vlaams niveau werd door de Vlaamse administratie het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen opge maakt. Dit leidde op 8 mei 2002 tot een resolutie van het Vlaams Parlement. Uitgangspunt van dit plan en van de resolutie is het streven naar een meer duurzame mobiliteit.

1. Duurzame mobiliteit

“Duurzame ontwikkeling is de ontwikkeling die aan de behoeften van de huidige generatie voldoet, zonder daarmee voor toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien” (Brundtland, 1987). Duurzame ontwikkeling steunt op een rechtvaardige verdeling van hulpbronnen en omvat zowel economische, sociale als milieuaspecten. Het recht van alle mensen op een gezond en productief leven in harmonie met de natuur is het eerste beginsel uit Agenda 21, de verklaring van Rio inzake milieu en ontwikkeling. In de Belgische grondwet werd een sociaal grondrecht van elke Belg op een menswaardig leven ingeschreven, met als vierde punt : “het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu” (artikel 23 van titel II).

Duurzame mobiliteit is het toepassen van het concept duurzame ontwikkeling op mobiliteit als onderdeel van de menselijke activiteit. Een duurzaam mobiliteitssysteem vormt geen gevaar voor de volksgezondheid of voor ecosystemen, terwijl het toch voldoet aan de vraag van bereikbaarheid en toegankelijkheid. Het streven naar een duurzame mobiliteit dient als dusdanig op drie pijlers te steunen : een economische, een sociale en ecologische. Verkeersveiligheid vormt een integraal onderdeel van duurzame mobiliteit. Gezien het belang evenwel van verkeersveiligheid op maatschappelijk en politiek vlak, wordt verkeersveiligheid via dit decreet extra benadrukt.

Bovenstaande definitie van duurzame mobiliteit vond ondertussen ook haar weerslag in het mobiliteitsconvenantenbeleid van de Vlaamse regering. Zo wil het mobiliteitsconvenantenbeleid immers ertoe bijdragen de verkeersveiligheid te verhogen, de verkeersleefbaarheid te verbeteren en de vervoersvraag te beheersen door middel van ruimtelijke herstructurering en selectieve bereikbaarheid van de auto, gekoppeld aan een verhoogde bereikbaarheid door een versterking van de alternatieve vervoermiddelen.

2. Gebruikersorganisaties ter bevordering van een meer duurzame mobiliteit

Ook de mobiliteitssector kreeg de laatste jaren stilaan vorm. De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers, de Fietzersbond, de Voetgangersbeweging, enzovoort hebben zich de laatste jaren gestructureerd en zijn zich volop aan het profileren als volwaardige gesprekspartners in het mobiliteitsdebat. Maar er is nog een lange weg af te leggen vooraleer deze organisaties kunnen opboksen tegen concurrerende belangenorganisaties.

De gebruikersorganisaties zijn nu al een belangrijke partner voor de Vlaamse overheid. Zo organiseren deze verenigingen binnen het samenwerkingsplatform Komimo de campagnes Week van de Zachte Weggebruiker en Week van Vervoering. De BTTB wordt betrokken bij de advisering van openbaarvervoerprojecten. De Fietzersbond werkte voor de Vlaamse overheid een knelpuntenonderzoek uit voor de regio's Gent en Antwerpen en bouwt aan een dienstverlenende website over fietsen in Vlaanderen, enzovoort.

In de beleidsnota van de Vlaamse minister van Mobiliteit wordt *het opbouwen van een maatschappelijk draagvlak* als randvoorwaarde voor een duurzame mobiliteit naar voor geschoven. Repre-

sentatieve belangenverenigingen inzake mobiliteit kunnen hierbij als intermediair niveau tussen de overheid en de burger een belangrijke stimulerende rol spelen.

Bottom-up benadering

De representatieve belangenverenigingen inzake mobiliteit functioneren als een waakhond. Deze verenigingen bundelen de individuele klachten, bekommernissen, enzovoort en formuleren die op een structurele manier als een beleidsaandachtspunt.

Top-down benadering

Aan de hand van informatiecampagnes en via andere moderne communicatiemiddelen informeren de representatieve belangenverenigingen inzake mobiliteit de burger over het gevoerde overheidsbeleid en over alle aspecten die bijdragen tot het stimuleren van een duurzaam verplaatsingsgedrag.

Tot op heden bleef de ondersteuning door de Vlaamse overheid beperkt tot een projectmatige aanpak. Die projectmatige aanpak staat echter deels haaks op de algemene werking van de organisaties, die een continue aanpak vergt. Een zekere stabiliteit en een langetermijnperspectief zijn ook noodzakelijk om waardevolle medewerkers te kunnen aantrekken en behouden en om het vrijwilligerswerk dat binnen deze verenigingen noodzakelijk blijft, doelmatig te kunnen organiseren.

Het is dan ook noodzakelijk om naast deze projectsubsidieëring binnen een duidelijk afgesproken kader structurele subsidies voor hun basiswerking mogelijk te maken.

Dit ontwerp van decreet heeft de uitdrukkelijke bedoeling om een dergelijk kader uit te werken met duidelijke regels voor :

- 1° de erkenning en structurele basissubsidiëring van een aantal verenigingen die zich uitdrukkelijk inzetten voor de belangen van de zachte weggebruiker of de openbaarvervoergebruiker en die kunnen aantonen dat zij representatief zijn op het niveau van het Vlaamse Gewest ;
- 2° het toekennen van projectsubsidies voor mobiliteitsprojecten, onafhankelijk van een erkenning als mobiliteitsvereniging of koepel van verenigingen.

B. Artikelsgewijze bespreking

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

De bevoegdheid tot het vastleggen van regels met betrekking tot de erkenning en de basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen past in de bevoegdheid die de gewesten hebben inzake openbare werken en vervoer krachtens artikel 36 van de Grondwet en artikel 6, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, gewijzigd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming der instellingen.

Artikel 2

Dit artikel definieert een aantal begrippen die in het ontwerpdecreet aan bod komen.

Voor de definitie van de zachte weggebruiker, kan verwezen worden naar een recent gewezen arrest van het Arbitragehof (Arbitragehof nr. 2002/23 van 23 januari 2002) waarin werd gesteld dat bromfietzers niet gelijkgeschakeld kunnen worden met fietsers en derhalve niet als zwakke weggebruikers beschouwd kunnen worden.

HOOFDSTUK II

Erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen

AFDELING I

Erkenning

Artikel 3

In dit artikel worden enkele minimale criteria opgesomd waaraan een mobiliteitsvereniging moet voldoen om een erkenning te krijgen. Enkel degenen die zich expliciet inzetten voor de belangen van de zachte weggebruiker of de openbaarvervoergebruiker kunnen hierop aanspraak maken.

Het is ook van belang dat deze verenigingen het lokale karakter overstijgen en representatief zijn voor het hele Vlaamse Gewest.

Verder moeten zij een boekhouding voeren die een financiële controle van de ontvangen subsidies mogelijk maakt en zullen specifieke verantwoordingsstukken met betrekking tot de financiële toestand (bijvoorbeeld balans en resultatenrekening) en de activiteiten van de verenigingen worden opgevraagd.

De vereiste om een verzekering aan te gaan, wordt opgenomen om te verhinderen dat de toegekende subsidies zouden opgaan aan de uitbetaling van schadevergoedingen.

Er wordt bovendien voorzien in een aantal andere voorwaarden waaraan de mobiliteitsverenigingen dienen te voldoen om erkend te kunnen worden (artikel 3, 7° tot en met 11°). Deze voorwaarden dragen ertoe bij dat de mobiliteitsvereniging representatief is (300 leden) en dat de mobiliteitsvereniging een operationele werking heeft (secretariaat, enzovoort)

Artikel 4

Via dit artikel kan de Vlaamse regering ook koepels van verenigingen erkennen. Belangrijk hierbij is dat hierbij een aantal voorwaarden gesteld worden (artikel 4 1° tot en met 3°). Belangrijk is het gegeven dat erkende mobiliteitsverenigingen van deze koepel dienen deel uit te maken. Doordat ook koepels van verenigingen via dit decreet kunnen erkend worden, is het zo dat dit ook een meerwaarde kan betekenen voor het Vlaams mobiliteitsbeleid. Een koepel kan immers bepaalde activiteiten die bijvoorbeeld erkende mobiliteitsverenigingen nemen op het vlak van de zachte weggebruiker op elkaar afstemmen, deze activiteiten een grotere slagkracht en een grotere uitstraling verlenen in Vlaanderen, enzovoort.

Artikel 5

Via dit artikel kan de Vlaamse regering aanvullende voorwaarden opleggen aan de verenigingen in kwestie.

Artikel 6

Via dit artikel wordt bepaald dat de erkenning kan geschorst of ingetrokken worden.

AFDELING II

Basissubsidiëring

Artikel 8

De basissubsidie is bedoeld om de basiswerking van een erkende mobiliteitsvereniging of koepel van verenigingen te garanderen en moet een minimale personeelsbezetting en minimale werkingskosten financieren.

Artikel 9

Er wordt elk kalenderjaar nagegaan of de erkende mobiliteitsverenigingen of koepels blijven voldoen aan de in het decreet en de uitvoeringsbesluiten bepaalde voorwaarden.

Artikel 10

Indien een mobiliteitsvereniging of koepel van verenigingen wordt erkend, ontvangt ze een basissubsidie. Deze basissubsidie bestaat uit een vast en een variabel gedeelte. Het vast gedeelte wordt evenredig verdeeld onder alle erkende mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen. Het variabel gedeelte wordt verdeeld onder de erkende mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen naargelang de mate waarin ze extra diensten of prestaties leveren ten voordele van hun leden of de individuele burger. Door dit variabel gedeelte worden de betrokken verenigingen aangespoord om een goede werking (ten behoeve van hun leden of de individuele burger) na te streven. De Vlaamse regering bepaalt de objectieve criteria van deze verdeling (inzake het variabel gedeelte). Er zou hier bijvoorbeeld kunnen rekening gehouden worden met het feit of de betrokken vereniging over een website beschikt die voor iedereen toegankelijk is, of de vereniging bijkomende publicaties uitgeeft, enzovoort.

Artikel 11

Dit artikel houdt in dat de Vlaamse regering de procedures bepaald voor het aanvragen, toekennen en uitbetalen van de basissubsidie.

Artikel 12

Dit artikel houdt in dat voorschotten kunnen worden uitbetaald op de basissubsidies.

HOOFDSTUK III

Subsidiëring van mobiliteitsprojecten

Artikel 13

Dit artikel behandelt de subsidies voor bepaalde mobiliteitsprojecten. Hiervoor komen alle verenigingen in aanmerking, ook als zij niet als mobiliteitsvereniging of koepel van verenigingen erkend zijn.

Artikel 14

Deze mobiliteitsprojecten situeren zich op vlak van de duurzame mobiliteit of verkeersveiligheid. Op deze wijze kunnen deze mobiliteitsprojecten in het algemeen ook bijdragen tot de verwezenlijking van een duurzame ontwikkeling. Het mobiliteitsproject mag geen investeringen in verkeersinfrastructuur bevatten

Artikel 15

De Vlaamse regering bepaalt de nadere criteria waarvan de ingediende projecten dienen te voldoen. Er wordt minstens rekening gehouden met het vernieuwende karakter, de kostenefficiëntie, de openbaarheid, het spreidingsgebied, de grootte van de betrokken doelgroep, de effectiviteit van het project. Door projecten minimaal op basis van deze criteria te beoordelen, wordt getracht de beste en meest kwaliteitsvolle projecten te selecteren en aldus te subsidiëren.

Artikel 16

Er wordt ook minstens rekening gehouden met andere financiële middelen die via andere kanalen (bijvoorbeeld subsidiëring van andere overheden, instellingen, enzovoort) worden verkregen voor de bepaling van het bedrag van de subsidie van het mobiliteitsproject.

Artikel 17

Dit artikel houdt in dat de Vlaamse regering de procedures bepaald voor het aanvragen, toekennen en uitbetalen van de projectsubsidie.

Artikel 18

Dit artikel houdt in dat voorschotten kunnen worden uitbetaald op de projectsubsidies.

HOOFDSTUK IV

Inwerkingstredingsbepaling

Artikel 19

Dit artikel behoeft geen toelichting.

De minister-president van de Vlaamse regering,

Bart SOMERS

*De Vlaamse minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie,*

Gilbert BOSSUYT

VOORONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie ;

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie is ermee belast, in naam van de Vlaamse regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

Voor de toepassing van dit decreet wordt verstaan onder :

- 1° mobiliteitsvereniging : vereniging die zich inzet voor het bevorderen van een duurzame mobiliteit of de verkeersveiligheid ;
- 2° zachte weggebruiker : persoon die een verplaatsing maakt zonder gebruik te maken van gemotoriseerde vervoersmodi ;
- 3° openbaarvervoergebruiker : persoon die een verplaatsing maakt met openbare vervoersmodi ;
- 4° werkingsjaar : periode van 1 januari tot en met 31 december ;
- 5° mobiliteitsproject : project ter bevordering van een duurzame mobiliteit of verkeersveiligheid ;
- 6° basissubsidie : subsidie bedoeld om de basiswerking van een erkende mobiliteitsvereniging te financieren ;
- 7° projectsubsidie : subsidie bedoeld voor de financiering van mobiliteitsprojecten.

HOOFDSTUK II

Erkenning en basissubsidiëring van
mobiliteitsverenigingen

AFDELING I

Erkenning

Artikel 3

De Vlaamse regering kan mobiliteitsverenigingen erkennen als ze minstens :

- 1° opgericht zijn op particulier initiatief in de vorm van een vereniging zonder winstoogmerk of een instelling van openbaar nut, met zetel in het Vlaamse Gewest of in het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad en met als voornaamste doelstelling de belangen van zachte weggebruikers of openbaar- vervoergebruikers verdedigen en zich actief inzetten voor het stimuleren van deze vervoerswijzen, rechtstreeks of onrechtstreeks ;
- 2° representatief zijn op het niveau van het Vlaamse Gewest ;
- 3° een boekhouding voeren die zo is opgevat dat de financiële controle in verband met de aanwending van de subsidies mogelijk is. De Vlaamse regering kan terzake een boekhoudkundig plan en bijzondere regels betreffende de boekhouding opleggen ;
- 4° de door de Vlaamse regering nader bepaalde verantwoordingsstukken over de financiële toestand en de georganiseerde activiteiten voorleggen ;
- 5° de controle van de door de Vlaamse regering aangewezen bevoegde diensten, zowel op de werking als op de boekhouding, zo nodig ter plaatse, aanvaarden ;
- 6° de burgerrechtelijke aansprakelijkheid die krachtens artikel 1382 tot en met 1386 van het Burgerlijk Wetboek aan de organisatie en haar personeelsleden ten laste kan worden gelegd, door een verzekering laten dekken, onder de door de Vlaamse regering bepaalde voorwaarden.

Artikel 4

Onder voorbehoud van de toepassing van de erkenningsvoorwaarden, zoals bepaald in artikel 3, kan de Vlaamse regering aanvullende voorwaarden opleggen, onder meer aangaande de normen waaraan de activiteiten en de werking van deze verenigingen moeten voldoen om voor erkenning in aanmerking te komen.

Artikel 5

De Vlaamse regering zal de randvoorwaarden en de procedures met betrekking tot de aanvraag, de toekenning, de handhaving en de eventuele schorsing of intrekking van een erkenning bepalen.

AFDELING II

Basissubsidiëring

Artikel 6

Erkende mobiliteitsverenigingen kunnen voor de ondersteuning van hun werking een basissubsidie ontvangen.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere procedures en voorwaarden voor het aanvragen en toekennen van deze basissubsidie.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere beoordelingscriteria die de grootte van de toe te kennen basissubsidie bepalen.

De jaarlijks door het Vlaams Parlement goedgekeurde kredieten bepalen het maximumbedrag aan basissubsidies dat jaarlijks toegekend kan worden.

Artikel 7

Onder voorbehoud dat de ingediende begroting voor het lopende begrotingsjaar werd goedgekeurd door het Vlaams Parlement, kunnen voorschotten worden uitbetaald op de basissubsidies bedoeld in artikel 6, voor het begrotingsjaar waarvoor ze werden ingeschreven en goedgekeurd.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels voor de betaling van deze voorschotten die samen maximaal 90% van de basissubsidie kunnen bedragen.

Het saldo van de basissubsidie wordt uitbetaald na voorlegging en goedkeuring van verantwoordingsstukken volgens de regels, bepaald door de Vlaamse regering.

HOOFDSTUK III

Subsidiëring van mobiliteitsprojecten

Artikel 8

Alle verenigingen die opgericht zijn op particulier initiatief in de vorm van een vereniging zonder winstoogmerk of een instelling van openbaar nut, met zetel in het Vlaamse Gewest of in het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad kunnen, onafhankelijk van een eventuele erkenning als mobiliteitsvereniging, een subsidie voor mobiliteitsprojecten ontvangen.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere procedures en voorwaarden voor het aanvragen en toekennen van deze projectsubsidies.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere beoordelingscriteria die op deze aanvragen van toepassing zullen zijn. De criteria zullen bepalen welke projecten kunnen geselecteerd worden voor het ontvangen van een projectsubsidie.

De jaarlijks door het Vlaams Parlement goedgekeurde kredieten bepalen het maximumbedrag aan projectsubsidies dat jaarlijks toegekend kan worden.

Artikel 9

De Vlaamse regering bepaalt de nadere beoordelingscriteria die de grootte van de toe te kennen project-subsidie bepalen.

De elementen die reeds in aanmerking werden genomen voor de toekenning of de berekening van een basissubsidie van erkende mobiliteitsverenigingen, ter uitvoering van artikel 6, kunnen niet in aanmerking komen voor het verkrijgen van een subsidie voor een mobiliteitsproject.

Bij de bepaling van het bedrag van de subsidie voor een mobiliteitsproject wordt minstens rekening gehouden met de financiële middelen die via andere kanalen worden verkregen.

De jaarlijks door het Vlaams Parlement goedgekeurde kredieten bepalen het maximumbedrag aan project-subsidies dat jaarlijks toegekend kan worden.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels en voorwaarden voor de uitbetaling van deze projectsubsidies.

HOOFDSTUK IV

Inwerkingstredingsbepaling

Artikel 10

De Vlaamse regering bepaalt de datum waarop dit decreet in werking treedt.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse regering,

Bart SOMERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie,

Gilbert BOSSUYT

ADVIES VAN DE MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN

**MiNa-Raad
Milieu- en Natuurraad Vlaanderen**

Advies

van 3 april 2003

**over het voorontwerp van decreet tot vaststelling
van de algemene regels inzake de erkenning en
basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en de
subsidiëring van mobiliteitsprojecten**

I. Inleiding

Voorliggend advies behandelt de adviesvraag betreffende het voorontwerp van decreet tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en de basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten. De MiNa-Raad ontving deze adviesvraag vanwege de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie Gilbert Bossuyt, en dit op 6 februari 2003. Er werd formeel geen adviestermin vermeld.

Prof. Dr. R.F. Verheyen
Voorzitter

II. Adviestekst

2.1. Beschrijving

- [1] **Duurzame mobiliteit als uitgangspunt.** De memorie van toelichting bij dit voorontwerp van decreet verwijst naar de resolutie van het Vlaams Parlement van 8 mei 2002, met betrekking tot het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Uitgangspunt van dit plan en van de resolutie was het streven naar een meer duurzame mobiliteit. In dit verband wijst de memorie op de problemen die verbonden zijn aan het toenemend autogebruik: deze houden verband met leefmilieu, leefbaarheid, verkeersveiligheid, ruimtebeslag, enz. Bovendien zou er, ondanks de toename van het autobezit, nog steeds een aanzienlijk deel van onze maatschappij uitgesloten blijven van de mogelijkheden van een privé-auto. Duurzame mobiliteit wordt dan ook opgevat als het toepassen van het concept “duurzame ontwikkeling” op mobiliteit, zijnde een onderdeel van de menselijke activiteiten. Een duurzaam mobiliteitssysteem voldoet aan de vraag van bereikbaarheid en toegankelijkheid, en vormt tegelijk geen gevaar voor de volksgezondheid of voor ecosystemen. De decreetontwerpers beschouwen bovendien de verkeersveiligheid als een belangrijke pijler in het streven naar duurzame mobiliteit.
- [2] **Mobiliteitsverenigingen en duurzame mobiliteit.** In een eerder uitgebrachte beleidsnota had de Vlaamse minister van Mobiliteit al gesteld dat het opbouwen van een maatschappelijk draagvlak een randvoorwaarde zou zijn voor een duurzame mobiliteit. Representatieve belangenverenigingen inzake mobiliteit zouden hierbij een stimulerende rol kunnen spelen als intermediair niveau tussen de overheid en de burger. De memorie nu stelt vast dat verenigingen zoals de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers, de Fietzersbond, de Voetgangersbeweging, enz. zich de laatste jaren beter gestructureerd hebben en zich volop aan het profileren zijn als volwaardige gesprekspartners in het mobiliteitsdebat (“*bottom up*”) en als verenigingen waar een belangrijke sensibiliserende invloed van uit gaat (“*top down*”). “Maar”, zo stelt men in de memorie vast, *“er is nog een lange weg af te leggen vooraleer deze organisaties kunnen opboksen tegen concurrerende belangenorganisaties.”*
- [3] **Hoofddoelstellingen van het voorontwerpdecreet.** In de memorie wordt erop gewezen dat de ondersteuning door de Vlaamse overheid zich tot nu toe beperkte tot een projectmatige aanpak. De betrokken organisaties hebben evenwel eerder behoefte aan continuïteit, onder meer om waardevolle medewerkers te kunnen behouden en om het vrijwilligerswerk dat binnen deze verenigingen noodzakelijk blijft, doelmatig te kunnen organiseren. Slechts zo zouden de betrokken verenigingen nog beter hun rol als intermediaire organisatie kunnen vervullen. Om die reden wil men de bestaande projectsubsiëring aanvullen met structurele subsidies, en dit binnen een duidelijk afgesproken kader. Met het voorliggend ontwerp wil men de basis verschaffen voor een dergelijk kader. Het zou duidelijke regels bevatten of mogelijk maken inzake de erkenning en structurele basissubsidiëring van een aantal verenigingen en inzake het toekennen van projectsubsidies voor mobiliteitsprojecten, onafhankelijk van een erkenning als mobiliteitsvereniging.

[4] **Beschrijving van de voorgestelde regeling.** De regeling lijkt in grote lijnen op deze die ontwikkeld werd in het decreet van 29 april 1991 tot instelling van een Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en tot vaststelling van de algemene regelen inzake de erkenning en de subsidiëring van de milieu- en natuurverenigingen. Om erkend te worden moet de organisatie:

- een op Vlaams niveau representatieve v.z.w. of instelling van openbaar nut zijn;
- ... met als hoofddoelstelling de verdediging van de belangen van de zachte weggebruiker of de gebruiker van openbaar vervoer, evenals het stimuleren van deze vervoerswijzen; ...
- ... met een degelijke boekhouding en een afdoende verzekering; ...
- ... en met de bereidheid de nodige controle-inspecties te ondergaan; ...
- ... er kunnen bovendien bijkomende activiteits- en werkingsvoorwaarden opgelegd worden door de Vlaamse regering.

Eenmaal erkend, kunnen de betrokken organisaties aanspraak maken op een bepaalde basissubsidie – afhankelijk van bepaalde beoordelingscriteria, voorwaarden en procedures, en binnen de grenzen van de kredieten die het Vlaams parlement jaarlijks in de begroting daarvoor voorziet.

Naast erkenning met het oog op een basissubsidie, kan om het even welke vereniging subsidies aanvragen voor mobiliteitsprojecten die stroken met de doelstellingen van deze regeling. De Vlaamse regering moet nog de voorwaarden en procedures moeten bepalen, evenals de beoordelingscriteria. Er wordt gestipuleerd dat de eerder vermelde basissubsidie en hier ingestelde projectsubsidie niet op dezelfde activiteiten betrekking mogen hebben. Indien op een andere wijze subsidies verkregen worden voor de ingebrachte projecten, dan moet het dubbel in mindering worden gebracht.

2.2. Beoordeling

[5] **Algemeen.** De MiNa-Raad is positief over voorliggend voorontwerp van decreet en ondersteunt grotendeels de voorliggende regeling, die in grote lijnen lijkt op de erkennings- en subsidiëeringsregeling voor de milieu- en natuurverenigingen. De memorie stelt terecht dat het opbouwen van een maatschappelijk draagvlak een noodzakelijke randvoorwaarde uitmaakt voor een duurzame mobiliteit. Het streven om de maatschappelijke actoren nauwer te betrekken, zowel bij de voorbereiding als bij de uitvoering van het beleid is overigens een principe dat op elk beleidsniveau algemeen aanvaard is.¹ Een grotere betrokkenheid van doelgroepen en maatschappelijke actoren geeft immers meer garanties voor een kwaliteitsvol en maatschappelijk gedragen en bijgevolg ook effectiever uitgevoerd beleid. Volgens de Raad is er bovendien een positieve correlatie tussen de dynamiek van een beleidsdomein en de steun van de overheid voor de in dat domein actieve NGO's. De representatieve mobiliteitsverenigingen hebben als intermediair niveau in het

¹ Cf. Agenda 21, het Implementatieplan van Johannesburg en het Verdrag van Aarhus op internationaal niveau; de Strategie Duurzame Ontwikkeling en het 6^e Milieuactieprogramma op EU-niveau en het Federaal Plan en Rapport Duurzame ontwikkeling op federaal niveau. Op Vlaams niveau kan men hierbij verwijzen naar het Milieubeleidsplan 2003-2007 en het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen en in het bijzonder naar het Pact Van Vilvoorde dat het sociaal kapitaal in Vlaanderen beduidend wil versterken (in 2010 nemen de helft van de Vlamingen actief deel aan het verenigingsleven; doelstelling 21).

mobilitéitsbeleid inderdaad een stimulerende rol te vervullen. Een subsidiëeringsregeling is evenwel een belangrijke randvoorwaarde voor een kwaliteitsvolle werking van verenigingen. De MiNa-Raad waardeert dan ook ten eerste het voornemen om de mobiliteitsverenigingen op een structurele en permanente basis financieel te ondersteunen.

- [6] **Decretale onderbouwing van het mobiliteitsbeleid.** In voorgaande adviezen inzake mobiliteit heeft de Raad steeds gewezen op de sterke versnippering van het mobiliteitsbeleid. Het voorliggend voorontwerp van decreet is opnieuw een legistiek geïsoleerd initiatief in het Vlaamse mobiliteitsbeleid. De Raad herhaalt zijn vraag om de juridische onderbouwing van het Vlaamse mobiliteitsbeleid op een meer gestructureerde en samenhangende wijze te ontwikkelen. Voor een geïntegreerd mobiliteitsbeleid is volgens de Raad de decretale verankering van een brede juridische basis een dwingende vereiste. Doelstellingen en beginselen, besluitvormingsprocedures en adviesorganen maar ook beleidsvoorbereidende instrumenten en uitvoeringsinstrumenten, infrastructurele voorzieningen, economische en financiële maatregelen en uitvoeringsorganisaties,... zouden in een dergelijk decreet een geëigende plaats moeten krijgen. De Raad herinnert opnieuw aan zijn voorstel om het mobiliteitsbeleid te ontwikkelen via een systeem van codificering vergelijkbaar met het milieuhygiënerecht².
- [7] **Duurzame mobiliteit.** Het voorontwerp van decreet stelt dat enkel degenen die zich expliciet inzetten voor de belangen van de zachte weggebruiker of openbaarvervoergebruiker aanspraak maken op erkenning (artikel 3). De Raad merkt hierbij op dat de definitie van duurzame mobiliteit zoals vervat in punt 1 van de memorie van toelichting, behoorlijk ruimer is dan deze die in het voorontwerp van decreet gehanteerd wordt. Het toepassingsgebied van voorliggend ontwerp van decreet wordt hierdoor volgens de Raad te eng ingevuld wat niet strookt met het concept van duurzaamheid. Verenigingen die duurzame ontwikkeling als breed concept nastreven als een kader voor activiteiten in de sfeer van mobiliteit, kunnen op deze manier ten onrechte worden uitgesloten van basissubsidies en erkenning. De Raad pleit dan ook voor een ruimer toepassingsgebied in voorliggend ontwerp teneinde tegemoet te komen aan het brede concept van duurzame mobiliteit. De Raad stelt hiertoe voor om de desbetreffende bepaling te verruimen opdat ook die verenigingen die andere vormen van duurzame mobiliteit promoten (zoals bv. auto-delen, herwaardering van buurtwegen,...), die werken rond de milieuproblematiek van mobiliteit (bv. tegengaan luchtvervuiling door autoverkeer) of die op een meer geïntegreerde manier werken rond duurzame mobiliteit voor alle modi (bv. inpassing van mobiliteitsstromen in een duurzame ruimtelijke structuur) in aanmerking kunnen komen voor erkenning. De Raad stelt derhalve voor om de elementen van duurzame mobiliteit uit punt 1 van de memorie van toelichting, in art. 2 van het voorontwerp van decreet op te nemen onder een definitie van duurzame mobiliteit. Vervolgens kan ook art. 3, 1° aan deze definitie worden aangepast.
- [8] **Nadruk op de basissubsidiëring in de budgetten.** Een van de hoofddoelstellingen van voorliggend voorontwerp is de bestaande projectsubsidiëring aanvullen met een structurele en permanente basissubsidiëring van de verenigingswerking inzake

² Zie adviezen van de MiNa-Raad inzake basismobiliteit (aflevering 2000/3; § 4) en inzake de Beheerseenheid Antwerpen Mobiel (aflevering 2001/12; § 6).

mobilititeit. In de memorie wordt erop gewezen dat organisaties behoefte hebben aan continuïteit, onder meer om waardevolle medewerkers te kunnen behouden en om het vrijwilligerswerk dat binnen deze verenigingen noodzakelijk blijft, doelmatig te kunnen organiseren. De ondersteuning van de mobiliteitsbeweging is dan een belangrijke randvoorwaarde met het oog op continuïteit maar ook ten aanzien van de kwaliteitsvolle invulling van de werking. Zoals reeds gesteld hebben mobiliteitsverenigingen een belangrijke rol te vervullen binnen het duurzaam mobiliteitsbeleid. Ook in de memorie wordt het belang van de stabiliteit en het langetermijnperspectief in de (beleids)werking van verenigingen binnen een geïntegreerd en duurzaam mobiliteitsbeleid erkend. De Raad is van mening dat dit belang in de totale grootte van het budget, dat in het kader van het voorliggend voorontwerp van decreet ter beschikking zal worden gesteld, dan ook duidelijk tot uiting moet komen. Dit impliceert volgens de Raad dat er in de begroting een duidelijk onderscheid moet zijn tussen de basissubsidie en de projectsubsidie, waarbij de basissubsidie prioritair is. Bij de allocatie van het (totale) beschikbare krediet moet dus in eerste instantie de uitbetaling van de voorziene basissubsidies verzekerd worden. Het luik bestemd voor projectsubsidies kan daarbij aansluitend een variabel tweede deel worden binnen het totale subsidiebudget. De Raad gaat hierbij vanzelfsprekend uit van een invulling van de erkenningscriteria conform het brede concept van duurzame mobiliteit.

- [9] **Cumulatie van basissubsidies.** Met betrekking tot de projectsubsidie is in voorliggend voorontwerp bepaald dat indien voor de ingebrachte projecten op een andere wijze subsidies verkregen worden, deze in mindering moeten worden gebracht. Maar ook de basissubsidie in het kader van voorliggend voorontwerp kan samenvallen met een betoelaging voor de beleidswerking van de vereniging in het kader van een andere subsidiëringsregeling. De Raad denkt dan vooral aan overlappingen met de erkennings- en subsidiëringsregeling voor de milieu- en natuurverenigingen. Ook bij het bepalen van de basissubsidies voor de mobiliteitsverenigingen in de uitvoering van voorliggend voorontwerp moeten volgens de Raad indien voor de basiswerking op een andere wijze subsidies verkregen worden, deze in mindering worden gebracht.
- [10] **Kwalitatieve eisen.** De MiNa-Raad stelt vast dat de concrete invulling van criteria, procedures en voorwaarden nog moet gebeuren in uitvoeringsbesluiten. Zelfs de inwerkingtreding is in het huidige voorontwerp van decreet open gelaten (artikel 10). Pas wanneer de Raad de concrete voorwaarden ter erkenning kent, kan hij oordelen of het voorgestelde systeem in bevredigende mate aan zijn doelstellingen beantwoordt. Op dit ogenblik heeft het voorliggende document nog een erg vrijblijvend karakter. Met het oog op een meer coherente beoordeling, vraagt de Raad in elk geval om de verder in te vullen bepalingen in één pakket op te nemen en als zodanig voor maatschappelijke advisering voor te leggen. De Raad merkt op dat artikel 4 van het voorliggend voorontwerp enkel een opsomming geeft van mogelijke kwantitatieve eisen die gesteld kunnen worden aan een vereniging die erkend wil worden. De Raad dringt erop aan om ook kwalitatieve eisen toe te voegen en om daarbij een goed evenwicht na te streven tussen kwaliteit (hoge lat) en diversiteit (lage lat) van het verenigingenlandschap. Er dient op gelet te worden dat via de criteria vooral het maatschappelijk belang van de verenigingen naar voor komt en dat er ruimte is en aandacht voor de complementariteit. De Raad is overigens van mening dat de mobiliteitsverenigingen bij de concrete invulling in uitvoeringsbesluiten uiteraard een noodzakelijke bijdrage moeten leveren.

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN



Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

Brussel, 14 mei 2003.

50/AAG/kv/bfrAdvSubsidiëringMobiliteit.

Aan Dhr. Gilbert BOSSUYT
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken
en Energie
Koning Albert II-laan 20, bus 1

1000 BRUSSEL

Mijnheer de Minister,

Betreft: Adviesvraag over het voorontwerpdecreet tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en de basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten.

Bij brief van 26 maart jl. heeft u de SERV om advies gevraagd over bovenvermeld aangelegenheid.

Het doel van het voorontwerp is een kader uit te werken voor de subsidiëring van representatieve belangenverenigingen die werkzaam zijn rond mobiliteit. Het voorontwerp voorziet twee vormen van subsidiëring. Een basissubsidiëring voor 'erkende' mobiliteitsverenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten voor alle verenigingen - onafhankelijk van een eventuele erkenning.

De Raad heeft zich beraden over de adviesvraag maar er kon geen consensus worden bereikt, waardoor geen gezamenlijk advies kan worden verleend. Derhalve werd beslist om de verschillende standpunten van de vertegenwoordigende organisaties over te maken. U vindt in bijlage de standpunten van de samenstellende organisaties.

Ik hoop, Mijnheer de minister, U hiermee van dienst te zijn geweest.

Met de meeste hoogachting,

Pieter KERREMANS,
Administrateur-generaal.

Xavier VERBOVEN,
Voorzitter.

erk door overleg



SERV

Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

Brussel, 14 mei 2003

051403_Standpunten_mobiliteit

Standpunten

*van de organisaties van de SERV over de adviesvraag
houdende het voorontwerp van decreet met betrekking tot
de algemene vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning
en de subsidiëring van mobiliteitsverenigingen en de
subsidiëring van mobiliteitsprojecten*



Het Vlaams ABVV is positief over het voorliggend voorontwerp van decreet en ondersteunt dan ook de voorliggende regeling. Wel stellen we vast dat er nog tal van uitvoeringsbesluiten moeten uitgevaardigd worden (voor vaststelling criteria, procedure,...). Onnodig te melden dat de kwaliteit van dit decreet vooral afhangt van de te ontwerpen uitvoeringsbesluiten

Dubbele subsidiëring moet evenwel uitgesloten worden. Dit decreet moet dan ook complementair zijn ten aanzien van reeds bestaande subsidiekanalen (cf. decreet sociaal-cultureel werk).

Het Vlaams ABVV ondersteunt het concept van basissubsidiëring aan instellingen die duurzame mobiliteit als hoofdactiviteit hebben. Basissubsidiëring is van belang omdat de beoogde activiteiten van algemene maatschappelijk belang zijn en geen (of onvoldoende) commerciële marktwaarde hebben. Deze activiteiten verdienen dus vanuit het algemeen belang een structurele ondersteuning. Basissubsidiëring garandeert bovendien continuïteit en stelt de erkende instellingen/verenigingen in staat om waardevolle medewerkers aan te trekken.

De Vlaamse overheid moet er evenwel voor zorgen dat de know-how die opgebouwd wordt in de erkende instellingen/verenigingen doorstroomt tot op het niveau van de administratie, het beleid. Deze basissubsidiëring mag niet leiden tot een uitholling van know-how in de eigen administraties. Expertise-opbouw in de administratie is van belang bij alle maatschappelijke thema's. We veronderstellen dan ook dat met deze constructie geen soort van 'privatisering' van overheidstaken wordt beoogd. Er moet een goed evenwicht zijn.

Het decreet bepaalt dat alleen verenigingen die mobiliteit als hoofdactiviteit hebben, aanspraak kunnen maken op basissubsidiëring. Ook andere verenigingen die mobiliteit niet als hoofdactiviteit hebben, maar wel een continue werking hebben rond mobiliteit, zouden aanspraak moeten kunnen maken op basissubsidiëring.

Het mobiliteitsprobleem is een probleem waarmee verschillende delen van de bevolking geconfronteerd worden (werknemers, jongeren, ouderen, ...). Zo stelt de memorie van toelichting terecht dat het opbouwen van een maatschappelijk draagvlak een noodzakelijke voorwaarde is om te komen tot een duurzame mobiliteit.

Het is van groot belang dat alle organisaties, en dus niet alleen instellingen/verenigingen die mobiliteit als hoofdactiviteit hebben, door de overheid ondersteund worden onder de vorm van projectsubsiëring. Eén van de erkenningvoorwaarden is het statuut aannemen van een VZW of een instelling van openbaar nut zijn. Wij begrijpen dat organisaties die als hoofddoel, het realiseren van winst hebben, uitgesloten worden.



Maar door expliciet het VZW-statuut te eisen, zullen sommige instellingen, waaronder werknemersorganisaties, die momenteel reeds actief zijn rond het thema mobiliteit en hierin een belangrijke rol te spelen hebben, van projectsubsidieëring uitgesloten worden. Het spreekt voor zich dat welk statuut de organisatie/instelling ook heeft, de overheid steeds in staat moet zijn om de nodige controles te doen.

Het ACV heeft voorbehoud bij het voorstel voor basissubsidiëring ten behoeve van erkende verenigingen die zich uitsluitend met mobiliteit bezighouden. Hiermee wordt immers afbreuk gedaan aan die organisaties die een enigszins bredere werking hebben, maar die naast andere maatschappelijke thema's, ook het mobiliteitsthema in al zijn facetten substantieel in hun werking opnemen. Deze organisaties hebben met het oog op de realisatie van een duurzame mobiliteit en een grotere verkeersveiligheid reeds talrijke bijdragen geleverd en initiatieven hebben genomen en zullen dit naar de toekomst toe ongetwijfeld blijven doen.

De mogelijkheid voor projectfinanciering is meer aangewezen, maar dan wel voor alle verenigingen of organisaties die zich aantoonbaar toelagen op de mobiliteitsproblematiek en daardoor een bijdrage leveren ten behoeve van een duurzame mobiliteit of verbeterde verkeersveiligheid. Er moet ook een garantie zijn dat de gesubsidieerde projecten ook daadwerkelijk worden uitgevoerd.

De ACLVB is enigszins terughoudend t.o.v. het voorstel om een basissubsidiëring toe te kennen aan verenigingen die op basis van een aantal criteria worden erkend als verenigingen die zich uitsluitend bezighouden met duurzame mobiliteit. Volgens de ACLVB is de definitie van duurzame mobiliteit die in het ontwerpdecreet wordt opgenomen te beperkt. Indien men een basissubsidiëring wenst toe te kennen zal het toepassingsgebied moeten worden uitgebreid zodat ook verenigingen die andere vormen van duurzame mobiliteit willen promoten of die daarnaast nog een bredere werking hebben (niet uitsluitend mobiliteit) ook in aanmerking kunnen komen voor een basissubsidiëring.

Projectsubsidieëring is aangewezen voor alle verenigingen en organisaties die kunnen aantonen dat zij zich toelagen op mobiliteitsprojecten ter bevordering van een duurzame mobiliteit in de brede zin van de betekenis.

De resultaten van zulke projecten moeten duidelijk aantoonbaar zijn en de overheid dient controle uit te voeren op de uitwerking van deze projecten.

Belangrijk is dat de know how die voortvloeit uit deze projecten doorstroomt naar het beleid, zodat good practices eruit kunnen worden gelicht.

De ACLVB stelt bovendien vast dat het huidig ontwerp echter een te vrijblijvend karakter heeft. De concrete invulling van de criteria, procedures en voorwaarden dient nog vastgelegd te worden in uitvoeringsbesluiten. Pas dan kan men het ontwerpdecreet op een coherente manier beoordelen.

Volgens het VEV en UNIZO wordt het complexe mobiliteitsvraagstuk één van de cruciale economische en maatschappelijke thema's van de komende jaren. Daarom is het van belang dat het beleid zich terdege laat ondersteunen door het maatschappelijk draagvlak. De slagkracht van een aantal vrijwilligers- en ledenorganisaties in dit veld is de jongste jaren sterk toegenomen en de competentie van deze organisaties heeft bijgedragen aan de kwaliteit van de maatschappelijke discussie. Het VEV kan zich vinden in de doelstellingen die het beleid zich stelt om het draagvlak rond mobiliteit te versterken.

Het VEV en UNIZO zijn ervan overtuigd dat basissubsidiëring van verenigingen niet zal bijdragen aan de effectiviteit van hun acties en standpunten. De overheid dient zich zeer terughoudend op te stellen bij financiering van het maatschappelijk draagvlak. Immers, basissubsidiëring van verenigingen is niet neutraal t.a.v de stakeholderpositie als actor in de discussie rond mobiliteit. De geloofwaardigheid als 'onafhankelijke stakeholder' dreigt immers te verzwakken als wordt voorzien in basissubsidiëring.

Een meer aangewezen middel om de slagkracht van het maatschappelijk veld rond mobiliteit te vergroten is een open systeem van projectsubsiëring voor deze organisaties, en bij uitbreiding alle organisaties, verenigingen, bedrijven zonder uitzondering die rond mobiliteit toegevoegde waarde kunnen bieden, zodat ze sterker hun kwaliteit en expertise in praktijk kunnen brengen ten voordele van de gemeenschap. De middelen voor dergelijke projectsubsiëring kunnen, zowel wat het VEV als UNIZO betreft, ook stijgen t.a.v de huidige middelen, gegeven de maatschappelijk-economische problemen die zich rond mobiliteit stellen. De toegang tot dergelijke subsidies moet bovendien transparant en eenvoudig zijn zodat de administratieve belasting tot een minimum beperkt wordt.

UNIZO en VEV zijn ervan overtuigd dat het levende maatschappelijke veld rond mobiliteit beter af is zonder structurele overheidsfinanciering om de terechte doelstelling die de overheid naar voren schuift (visie-ontwikkeling, continuïteit van werking, expertise uitbouwen,...) te halen.

De Boerenbond ziet geen enkele reden waarom een thema-bewegingen rond mobiliteit afzonderlijk en structureel zouden moeten worden gesubsidieerd. Het is correct dat zij een scherpe alertheid hebben ontwikkeld voor de specifieke problematieken van hun doelgroep. Maar de bewegingen waarvan sprake in de memorie van toelichting voeren momenteel reeds overheidsopdrachten uit.

In die zin kunnen we ze niet meer beschouwen als zuivere representatieve belangenverenigingen. Met echte structurele overheidssteun dreigen ze hun scherpte als belangenverdediger te verliezen. Ze worden dan immers schatplichtig aan de overheid die ze net op haar tekortkomingen en/of gebrek aan oplossingsbereidheid moet wijzen en dit vanuit de rechtstreeks betrokkenen. Ter informatie: In Nederland vindt net de omgekeerde beweging plaats. De afzonderlijke groepen moeten samenwerkingsverbanden sluiten om nog in aanmerking te kunnen komen voor subsidies.

Projectsubsidies rond mobiliteitsprojecten moeten voor alle potentiële kandidaten openstaan. Hun deskundigheid en specifieke kennis moeten verrekend worden bij de beoordeling van de dossiers. Op die basis moeten projecten worden toegekend.

In het voorstel van decreet ontbreken de concrete voorwaarden voor erkenning en projecttoekenning. Deze criteria zijn nochtans van fundamenteel belang voor een overheid die toch kwaliteitsgaranties mag eisen van organisaties aan wie ze steun verleent. Zo wordt eerder een blanco cheque gegeven aan elke willekeurige actiegroep die rond mobiliteit wat animo wil produceren.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 35.650/1/V

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste vakantiekamer, op 30 juni 2003 door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van decreet "tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten", heeft, na de zaak te hebben onderzocht op de zitting van 18 juli 2003, op 28 juli 2003 het volgende advies gegeven :

35.650/1/V

Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, heeft de afdeling wetgeving zich in hoofdzaak beperkt tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

*

* *

STREKKING VAN HET ONTWERP

Zoals in het opschrift ervan wordt aangegeven, strekt het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet ertoe de algemene regels vast te stellen inzake de erkenning en subsidiëring van mobiliteitsverenigingen, eensdeels, en inzake de subsidiëring van mobiliteitsprojecten, anderdeels.

1. Mobiliteitsverenigingen in de zin van het ontworpen decreet, zijn verenigingen die zich "inzet(ten) voor het bevorderen van een duurzame mobiliteit of de verkeersveiligheid" (artikel 2, 1°, van het ontwerp), die zich als voornaamste doel stellen "de belangen van zachte weggebruikers of openbaar-vervoergebruikers (te) verdedigen en zich actief in (te) zetten voor het stimuleren van deze vervoerswijzen, rechtstreeks of onrechtstreeks" (artikel 3, 1°) en die "representatief zijn op het niveau van het Vlaamse Gewest" (artikel 3, 2°).

1.1. In het ontwerp worden een beperkt aantal voorwaarden voor de erkenning van de mobiliteitsverenigingen bepaald (artikel 3, 1° tot 6°), die voor het merendeel verder moeten worden uitgewerkt door de Vlaamse regering (artikel 3, 3° tot 6°). De Vlaamse regering wordt voorts gemachtigd om aanvullende erkenningsvoorwaarden op te leggen, "onder meer aangaande de normen waaraan de activiteiten en de werking van (de) verenigingen moeten voldoen" (artikel 4). De Vlaamse regering wordt bovendien ermee belast "de randvoorwaarden en de procedures (te bepalen) met betrekking tot de aanvraag, de toekenning, de handhaving en de eventuele schorsing of intrekking van (de) erkenning" (artikel 5).

35.650/1/V

1.2. Erkende mobiliteitsverenigingen kunnen voor de ondersteuning van hun werking een basissubsidie ontvangen (artikel 6, eerste lid). De vaststelling van "de ... procedures en voorwaarden voor het aanvragen en toekennen van deze basissubsidie" en van "de ... beoordelingscriteria die de grootte van de toe te kennen basissubsidie bepalen" wordt volledig ⁽¹⁾ aan de Vlaamse regering opgedragen (artikel 6, tweede en derde lid). Ook de nadere regels inzake het uitbetalen van voorschotten op de subsidie en inzake de voor te leggen verantwoordingsstukken zullen door de Vlaamse regering worden bepaald (artikel 7, tweede en derde lid).

2. Wat de subsidieerbare mobiliteitsprojecten betreft, bepaalt het decreet alleen dat ze de "bevordering van een duurzame mobiliteit of verkeersveiligheid" op het oog moeten hebben (artikel 2, 5°) en dat ze moeten worden ingediend door - al dan niet als mobiliteitsvereniging erkende - verenigingen "die opgericht zijn op particulier initiatief in de vorm van een vereniging zonder winstoogmerk of een instelling van openbaar nut, met zetel in het Vlaamse Gewest of in het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad" (artikel 8, eerste lid).

De Vlaamse regering wordt ermee belast al de overige regelingen in verband met de subsidiëring van de projecten vast te stellen, met name:

- de procedures en voorwaarden voor het aanvragen en toekennen van de projectsubsidies (artikel 8, tweede lid);
- de beoordelingscriteria aan de hand waarvan de selectie zal gebeuren van de projecten die voor subsidiëring in aanmerking komen (artikel 8, derde lid);
- de beoordelingscriteria die de grootte van de toe te kennen projectsubsidie bepalen (artikel 9, eerste lid);
- de regels en voorwaarden voor de uitbetaling van de projectsubsidies (artikel 9, vijfde lid).

⁽¹⁾ In het ontwerp is weliswaar sprake van de "nadere" procedures, voorwaarden en beoordelingscriteria, maar het ontwerp bevat ter zake geen enkel principieel voorschrift.

BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST

Zoals wordt aangegeven in de memorie van toelichting (artikelsgewijze bespreking bij artikel 1 van het ontwerp), moet de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest om de ontworpen regeling vast te stellen worden gezocht in artikel 6, § 1, X, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen waarbij aan de gewesten een aantal aangelegenheden inzake "de openbare werken en het vervoer" worden toegewezen. Bedoeld zijn kennelijk de sub 1° en 8° van dat artikel 6, § 1, X, vermeldende bevoegdheden inzake respectievelijk "de wegen en hun aanhorigheden" en "het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer".

Omdat het ontwerp is geconcipieerd als een kaderdecreet en niet meer is dan de aanzet van een regeling die pas met de uitvoeringsbesluiten een concreet evalueerbare inhoud zal verwerven, en gelet inzonderheid op het ontbreken van de vereiste precisering van de draagwijdte van de aan de Vlaamse regering verleende machtigingen (zie de algemene opmerking hierna), kan in dit advies geen definitieve uitspraak worden gedaan over de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest om de ontworpen regeling vast te stellen. Er kan evenwel bezwaarlijk worden betwist dat het voornoemde artikel 6, § 1, X, 1° en 8°, de vereiste basis kan bieden voor een van de gewesten uitgaande regeling waarbij mobiliteitsverenigingen worden erkend en gesubsidieerd en waarbij wordt voorzien in subsidies voor mobiliteitsprojecten. Vereist is daarbij evenwel dat de vast te stellen regeling voldoende nauw aansluit bij de in de voornoemde bijzondere-wetsbepaling aan de gewesten opgedragen aangelegenheden.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Algemene opmerking

Zoals hiervóór bij de uiteenzetting over de strekking van het ontwerp is opgemerkt, wordt de invulling van essentiële onderdelen van de beoogde erkennings- en subsidiëringsregeling overgelaten aan de Vlaamse regering (zie inzonderheid de delegaties van bevoegdheid in de artikelen 4, 5, 6, tweede en derde lid, 8, tweede en derde lid, en 9, eerste en vijfde lid).

35.650/1/V

Overeenkomstig de beginselen die de verhouding tussen de wetgevende en de uitvoerende macht regelen (artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980), dienen de essentiële bestanddelen van een regeling door de decreetgever zelf vastgesteld te worden. De voormelde ontworpen bepalingen zijn strijdig met die beginselen, in zoverre ze de normerende bevoegdheid inzake de bedoelde aangelegenheden - die de kern zelf van de met het ontwerp beoogde regelgeving uitmaken - helemaal aan de Vlaamse regering delegeren. Om met de genoemde beginselen in overeenstemming te zijn, zou het ontwerp zelf minstens de essentiële bepalingen ter zake moeten bevatten, en zou aan de regering hoogstens de opdracht gegeven kunnen worden om die bepalingen verder uit te werken.

Artikel 3

Luidens artikel 3, 1°, moet een mobiliteitsvereniging, om erkend te kunnen worden, haar zetel hebben in het Vlaamse Gewest of "in het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad (lees : in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest ⁽²⁾)". Artikel 3, 2°, schrijft voor dat de mobiliteitsvereniging "representatief (moet) zijn op het niveau van het Vlaamse Gewest".

In zoverre uit de vermelde bepalingen volgt dat een mobiliteitsvereniging die haar zetel heeft in het Waalse Gewest, doch niettemin representatief zou zijn op het niveau van het Vlaamse Gewest, wordt uitgesloten van de ontworpen erkennings- en subsidiëringsregeling, rijst ernstige twijfel over de vraag of die bepalingen de toets aan het gelijkheidsbeginsel zouden kunnen doorstaan.

Het wil de Raad van State voorkomen dat het vereiste in verband met de vestigingsplaats van de vereniging weinig relevant is, gelet op het in artikel 3, 2°, bepaalde representativiteitsvereiste. De woorden "met zetel in het Vlaamse Gewest of in het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad" zouden derhalve beter worden weggelaten.

⁽²⁾ Een verwijzing naar het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad is alleen op haar plaats in een regeling betreffende gemeenschapsaangelegenheden (zie inzonderheid de artikelen 127, § 2, en 128, § 2, van de Grondwet), niet in een regeling betreffende een gewestaangelegenheid, zoals het voorliggende ontwerp.

Artikel 8

1. Wat betreft de in het eerste lid van dit artikel opgenomen bepaling luidens welke de verenigingen die een voor subsidiëring in aanmerking komend mobiliteitsproject kunnen indienen, hun zetel moeten hebben "in het Vlaamse Gewest of in het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad", wordt verwezen naar de opmerking die hiervóór werd gemaakt bij de analoge bepaling van artikel 3, 1°.

Er moet evenwel worden opgemerkt dat, in tegenstelling tot wat in artikel 3, 2°, wordt bepaald met betrekking tot de mobiliteitsverenigingen, in artikel 8 niet wordt voorgeschreven dat de mobiliteitsprojecten "representatief (moeten) zijn op het niveau van het Vlaamse Gewest (lees : betrekking moeten hebben op het Vlaamse Gewest)". Artikel 8 moet op dat punt worden aangevuld.

2. Luidens het vierde lid van artikel 8 "(bepalen) de jaarlijks door het Vlaams Parlement goedgekeurde kredieten ... het maximumbedrag aan projectsubsidies dat jaarlijks toegekend kan worden".

Dat voorschrift wordt woordelijk herhaald in artikel 9, vierde lid, van het ontwerp, waar het beter op zijn plaats lijkt te zijn. Artikel 8, vierde lid, dient derhalve te worden geschrapt.

35.650/1/V

De kamer was samengesteld uit

de Heren	W. DEROOVER,	eerste voorzitter,
	J. BAERT,	
	G. VAN HAEGENDOREN,	staatsraden,
	A. SPRUYT,	assessor van de
		afdeling wetgeving,
Mevrouw	A. BECKERS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. B. WEEKERS, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld door Mevr. M.-C. CEULE, eerste referendaris-afdelingshoofd.

DE GRIFFIER,

DE EERSTE VOORZITTER,

A. BECKERS

W. DEROOVER

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie ;

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie is ermee belast, in naam van de Vlaamse regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

Voor de toepassing van dit decreet wordt verstaan onder :

- 1° mobiliteitsvereniging : vereniging die zich inzet voor het bevorderen van een duurzame mobiliteit of de verkeersveiligheid ;
- 2° zachte weggebruiker : persoon die een verplaatsing maakt zonder gebruik te maken van gemotoriseerde vervoersmodi ;
- 3° openbaarvervoergebruiker : persoon die een verplaatsing maakt met openbare vervoersmodi ;
- 4° werkingsjaar : periode van 1 januari tot en met 31 december ;
- 5° basissubsidie : subsidie bedoeld om de basiswerking van een erkende mobiliteitsvereniging of

een erkende koepel van mobiliteitsverenigingen te financieren ;

- 6° projectsubsidie : subsidie bedoeld voor de financiering van mobiliteitsprojecten.

HOOFDSTUK II

Erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen

AFDELING I

Erkenning

Artikel 3

De Vlaamse regering kan mobiliteitsverenigingen erkennen als ze minstens :

- 1° opgericht zijn op particulier initiatief in de vorm van een vereniging zonder winstoogmerk of een instelling van openbaar nut met als voornaamste doelstelling de belangen van zachte weggebruikers of openbaarvervoergebruikers verdedigen en zich actief inzetten voor het stimuleren van deze vervoerswijzen, rechtstreeks of onrechtstreeks ;
- 2° leden hebben verspreid over de verschillende Vlaamse provincies en activiteit voeren in heel Vlaanderen ;
- 3° een boekhouding voeren gebaseerd op het genormaliseerd boekhoudkundig stelsel, die zo is opgevat dat de financiële controle in verband met de aanwending van de subsidies mogelijk is. De Vlaamse regering kan terzake een boekhoudkundig plan en bijzondere regels betreffende de boekhouding opleggen ;
- 4° de door de Vlaamse regering nader bepaalde verantwoordingsstukken over de financiële toestand en de georganiseerde activiteiten voorleggen ;
- 5° de controle van de door de Vlaamse regering aangewezen bevoegde diensten, zowel op de werking als op de boekhouding, zo nodig ter plaatse, aanvaarden ;

- 6° de burgerrechtelijke aansprakelijkheid die krachtens artikelen 1382 tot en met 1386 van het Burgerlijk Wetboek aan de organisatie en haar personeelsleden ten laste kan worden gelegd, door een verzekering laten dekken, onder de door de Vlaamse regering bepaalde voorwaarden ;
- 7° 300 leden tellen die jaarlijks een door de Vlaamse regering te bepalen minimumbijdrage betalen ;
- 8° een maal per jaar een algemene ledenbijeenkomst organiseren ;
- 9° vier maal per jaar een samenkomst organiseren van de door de algemene vergadering gemandateerde bestuursorganen ;
- 10° over een centraal secretariaat beschikken dat gemiddeld gedurende 35 uren per week bemand is ;
- 11° vier maal per jaar een tijdschrift of nieuwsbrief uitgeven over mobiliteit, die naar alle leden wordt gestuurd.

Artikel 4

De Vlaamse regering kan koepels van verenigingen erkennen wanneer de koepel :

- 1° minstens bestaat uit drie erkende mobiliteitsverenigingen ;
- 2° minstens voor de helft bestaat uit erkende mobiliteitsverenigingen ;
- 3° voldoet aan alle voorwaarden van artikel 3, met uitzondering van 2° en 7°.

Artikel 5

Onverminderd artikelen 3 en 4 kan de Vlaamse regering bijkomende erkenningsvoorwaarden bepalen.

Artikel 6

De erkenning kan geschorst of ingetrokken worden als de mobiliteitsvereniging of de koepel van

verenigingen niet meer voldoet aan de in dit decreet of de in de uitvoeringsbesluiten gestelde voorwaarden, als deze een ernstige onregelmatigheid begaan of als de verstrekte inlichtingen onjuist blijken te zijn.

Artikel 7

De Vlaamse regering bepaalt de procedures met betrekking tot de aanvraag, de toekenning, de handhaving en de eventuele schorsing of intrekking van de erkenning.

AFDELING II

Basissubsidiëring

Artikel 8

Erkende mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen kunnen voor de ondersteuning van hun werking een basissubsidie ontvangen. De door het Vlaams Parlement goedgekeurde kredieten bepalen het maximumbedrag aan basissubsidies dat jaarlijks toegekend kan worden.

Artikel 9

Per kalenderjaar wordt beoordeeld of de in artikel 8 vermelde mobiliteitsverenigingen of koepels van verenigingen voldoen aan de in dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan bepaalde voorwaarden. Hiertoe worden jaarlijks de door de Vlaamse regering bepaalde stukken aan de bevoegde administratie bezorgd.

Elke wijziging in de statuten van de vereniging of van de koepel wordt bij aangetekend schrijven onmiddellijk ter kennis gebracht van de administratie.

Artikel 10

Het jaarlijks bedrag aan basissubsidies omvat twee delen : een vast en een variabel gedeelte. Het vaste gedeelte bedraagt 3/4 van de beschikbare kredieten en wordt evenredig verdeeld onder alle erkende mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen. Het variabele gedeelte wordt verdeeld

onder de erkende mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen, naargelang de mate waarin ze extra diensten of prestaties leveren ten voordele van hun leden of van de individuele burger. De Vlaamse regering bepaalt de objectieve criteria van deze verdeling.

Artikel 11

De Vlaamse regering bepaalt de procedures voor het aanvragen, toekennen en uitbetalen van de basissubsidie.

Artikel 12

Onder voorbehoud dat de ingediende begroting voor het lopende begrotingsjaar werd goedgekeurd door het Vlaams Parlement, kunnen voorschotten worden uitbetaald op de basissubsidies, voor het begrotingsjaar waarvoor ze werden ingeschreven en goedgekeurd.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels voor de betaling van deze voorschotten die samen maximaal 90% van de basissubsidie kunnen bedragen.

Het saldo van de basissubsidie wordt uitbetaald volgens de regels, bepaald door de Vlaamse regering. Bij de berekening van het saldo wordt rekening gehouden met de uitgekeerde voorschotten.

HOOFDSTUK III

Subsidiëring van mobiliteitsprojecten

Artikel 13

Alle verenigingen die opgericht zijn op particulier initiatief in de vorm van een vereniging zonder winstoogmerk of een instelling van openbaar nut, kunnen, onafhankelijk van een eventuele erkenning als mobiliteitsvereniging of koepel van verenigingen, een subsidie voor projecten inzake mobiliteit ontvangen.

De jaarlijks door het Vlaams Parlement goedgekeurde kredieten bepalen het maximumbedrag aan projectsubsidies dat jaarlijks toegekend kan worden.

Artikel 14

Projecten kunnen voor subsidie in aanmerking komen op voorwaarde dat zij een duurzame mobiliteit of verkeersveiligheid bevorderen en geen investeringen in infrastructuur bevatten.

Artikel 15

De Vlaamse regering bepaalt de nadere criteria op basis waarvan de ingediende projecten worden beoordeeld. Hierbij wordt minstens rekening gehouden met :

- 1° het vernieuwend karakter ;
- 2° de kostenefficiëntie ;
- 3° de openbaarheid ;
- 4° het spreidingsgebied ;
- 5° de grootte van de betrokken doelgroep ;
- 6° de effectiviteit.

Artikel 16

Bij de bepaling van het bedrag van de subsidie voor een mobiliteitsproject wordt minstens rekening gehouden met de financiële middelen die via andere kanalen worden verkregen.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere beoordelingscriteria die de grootte van de toe te kennen projectsubsidie bepalen.

Artikel 17

De Vlaamse regering bepaalt de procedures voor het aanvragen, beoordelen, toekennen en uitbetalen van de projectsubsidies.

Artikel 18

Onder voorbehoud dat de ingediende begroting voor het lopende begrotingsjaar werd goedgekeurd door het Vlaams Parlement, kunnen voorschotten worden uitbetaald op de projectsubsidies, voor het

begrotingsjaar waarvoor ze werden ingeschreven en goedgekeurd.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels voor de betaling van deze voorschotten die samen maximaal 90% van de projectsubsidie kunnen bedragen.

Het saldo van de projectsubsidie wordt uitbetaald volgens de regels, bepaald door de Vlaamse regering. Bij de berekening van het saldo wordt rekening gehouden met de uitgekeerde voorschotten.

HOOFDSTUK IV

Inwerkingtredingbepaling

Artikel 19

De Vlaamse regering bepaalt de datum waarop dit decreet in werking treedt.

Brussel, 7 november 2003.

De minister-president van de Vlaamse regering,

Bart SOMERS

*De Vlaamse minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie,*

Gilbert BOSSUYT
