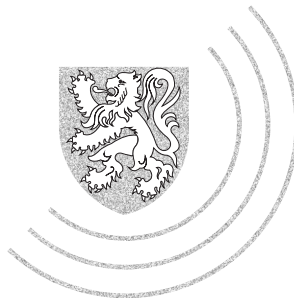


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

22 januari 2004

ONTWERP VAN DECREET

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

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Johan Malcorps**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Koen Helsen, Patrick Lachaert ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

de heren Jean-Paul Peuskens, Robert Voorhamme ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, mevrouw Ilse Van Eetvelde ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Didier Ramoudt, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Zie :

1959 (2003-2004)

– Nr. 1 : Ontwerp van decreet

– Nr. 2 : Amendement

INHOUD

	Blz.
1. Toelichting van de minister	4
2. Algemene bespreking	5
3. Artikelsgewijze bespreking	5
4. Eindstemming	11
Bijlage : actueel fysisch programma 2003 van programma 63.40 B.A. 33.01	13

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besprak het 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 (*Parl. St.* VI. Parl. 2003-2004, nr. 1959/1) op dinsdag 13 januari 2004.

Het ontwerp van decreet werd met 8 stemmen bij 5 onthoudingen goedgekeurd.

1. TOELICHTING VAN DE MINISTER

De afgelopen jaren is mobiliteit een zeer belangrijk politiek en maatschappelijk thema geworden. Ook op Vlaams niveau werden door de Vlaamse regering, de provincies en de gemeenten heel wat initiatieven genomen op het vlak van een duurzame mobiliteit. Er werd in deze legislatuur een zeer belangrijke klemtoon gelegd op de verkeersveiligheid van de zachte weggebruiker en verder werden er zeer grote investeringen gedaan in het openbaar vervoer. Naast de initiatieven die door de onderscheiden overheden in Vlaanderen worden genomen, zijn er momenteel ook verschillende gebruikersorganisaties die zich dagdagelijks inzetten in deze specifieke sector. Te denken valt hier bijvoorbeeld aan de Bond van Trein-, Tram- en busgebruikers, de Fietzersbond, de Voetgangersbeweging. Hoger vermeldde organisaties vertegenwoordigen elk op hun gebied een grote groep gebruikers. Zo bijvoorbeeld telt de Fietzersbond in Vlaanderen een paar duizend leden en dit verspreid over heel Vlaanderen.

De Vlaamse regering is zich terdege bewust van het belang van deze organisaties : door de activiteiten die ze in heel Vlaanderen ontplooiën, vertegenwoordigen ze niet enkel de gebruikers, maar stimuleren ze vaak de bevolking (op gewestelijk, provinciaal of gemeentelijk vlak) om na te denken over mobiliteit en hen aan te sporen om zich op een meer duurzame wijze te verplaatsen. Deze verenigingen zijn zeer belangrijk voor het opbouwen van een maatschappelijk draagvlak bij de bevolking. In het recente verleden heeft het Vlaamse Gewest reeds verschillende initiatieven genomen om samen te werken met deze verenigingen. Zo wordt er sedert 1996 in Vlaanderen jaarlijks de week van de zachte weggebruiker en de week van vervoering georganiseerd waaraan deze verenigingen deelnemen en allerlei activiteiten organiseren. Deze weken kennen trouwens een steeds groter succes. Er werd met de betrokken verenigingen trouwens zeer goed samengewerkt in het kader van de op-

maak van het vademecum Fietsvoorzieningen en het vademecum Voetgangersvoorzieningen. Ook werden en worden hen een aantal specifieke projectsubsidies toegekend wanneer zij bepaalde mobiliteitsprojecten wensen uit te voeren.

De Vlaamse regering wenst echter verder te gaan door de zeer belangrijke maatschappelijke rol die deze verenigingen vervullen in de mobiliteitsproblematiek te honoreren. De betrokken verenigingen kampen immers met een aantal moeilijkheden. Al deze verenigingen staan of vallen momenteel voornamelijk met de inzet van hun vele vrijwilligers. Het blijft voor hen dan ook vaak moeilijk om op te boksen tegen allerlei andere professionele belangenorganisaties. Door het feit dat ze voornamelijk afhankelijk zijn van specifieke projectsubsidies, is het voor hen jaarlijks een terugkerend gevecht om te overleven en hebben ze vaak grote moeilijkheden om verder te groeien.

Het voorliggend ontwerp van decreet wil algemene regels schetsen inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten. Het betrokken ontwerp van decreet valt dus uiteen in 2 grote delen.

Het ontwerpdecreet heeft als eerste concrete doelstelling de erkenning van een aantal mobiliteitsverenigingen die zich uitdrukkelijk inzetten voor de belangen van de zachte weggebruikers (voetgangers en fietsers, enzovoort) en de gebruikers van het openbaar vervoer. Zoals daarnet vermeld, werden deze verenigingen door de Vlaamse overheid eerder projectmatig en ad hoc ondersteund, terwijl zij intussen toch een uitdrukkelijke continue rol vervullen binnen het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Wanneer deze mobiliteitsverenigingen aan een aantal voorwaarden en criteria voldoen, kunnen zij een erkenning verkrijgen die hen ook een basissubsidie garandeert. Hiermee worden zij in staat gesteld een minimum aan personeelsbezetting en werkingskosten op een continue basis te financieren. Het gaat hier evenwel enkel om verenigingen die kunnen aantonen dat zij representatief zijn op het niveau van het Vlaamse Gewest en met als voornaamste doelstelling de belangen van de zachte weggebruikers of openbaarvervoer gebruikers te verdedigen en zich actief inzetten voor het stimuleren van deze verplaatsingswijzen, rechtstreeks of onrechtstreeks.

Ook wordt door het decreet de mogelijkheid voorzien om koepels van verenigingen (bijvoorbeeld Komimo) te erkennen en hun ook een basissubsidie toe te kennen. Op deze manier zijn de verenigingen die aan de bedoelde voorwaarden voldoen

dus veel zekerder van (structurele) subsidies, dan op heden het geval is.

Daarnaast heeft dit decreet ook als bedoeling om de procedure en criteria voor de toekenning van subsidies voor mobiliteitsprojecten eenduidig vast te leggen.

Als principe wordt hier gesteld dat niet enkel erkende mobiliteitsverenigingen of koepels van verenigingen voor een dergelijke projectsubsidie in aanmerking komen maar alle verenigingen die een vzw of een instelling van openbaar nut zijn. Op deze manier kunnen ook deze verenigingen aanspraak maken op een subsidie voor een mobiliteitsproject. Dit dient er ook voor te zorgen dat de Vlaamse overheid nog systematischer goede mobiliteitsprojecten kan subsidiëren. Er zal op deze manier ook meer duidelijkheid komen aan welke criteria de projecten dienen te voldoen.

De minister is ervan overtuigd dat bedoeld ontwerp van decreet nieuwe kansen schept voor verenigingen die actief zijn binnen het mobiliteitsgebeuren. Een signaal vanuit de overheid die het werk van deze verenigingen honoreert, was en is dan ook noodzakelijk.

De minister resumeert dat de essentie is dat thans nominatim in de begroting een aantal verenigingen en koepels die actief zijn op vlak van mobiliteit, ondersteund en gesubsidieerd worden. De regering heeft geopteerd om niet meer ad hoc maar op een structurele wijze deze verenigingen te subsidiëren en te zorgen voor een coördinatie. Ook de projectsubsidie zal in de toekomst gebeuren volgens vaste criteria zodat het parlement een betere controle heeft.

2. ALGEMENE BESPREKING

De heer Jean Geraerts vraagt of dit ontwerpdecreet een algemene regeling voorziet of slechts voor bepaalde organisaties een regeling wenst te treffen ?

De minister verduidelijkt dat thans inderdaad bepaalde verenigingen gesubsidieerd worden maar dat het de bedoeling is algemene regels vast te leggen om te vermijden dat er “a la tête du client” zou gesubsidieerd worden. Het is juist de bedoeling om in de toekomst via een algemeen subsidiereglement te werken ; nu werd er ad hoc gewerkt.

De heer Johan Malcorps wenst verduidelijking omtrent de gehanteerde definities. Moeten verenigin-

gen en koepels in alle provincies actief zijn ? Wat met verenigingen die in slechts drie of vier provincies een werking hebben.

De minister verklaart dat hetgeen voorligt een basisdecreet is. Met de sector zal overlegd worden om de algemene en specifieke regels vast te leggen.

Mevrouw Wivina Demeester noteert dat dit een kaderdecreet is en verwijst naar artikel 15, 4° waar sprake is dat de Vlaamse regering de nadere criteria zal bepalen.

3. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Het artikel wordt zonder opmerkingen met 11 stemmen aangenomen.

Artikel 2

Mevrouw Wivina Demeester vraagt of de gehanteerde definities overeenstemmen met de definities (zachte weggebruiker enzovoort) die in andere decreten worden gehanteerd ?

De minister verklaart dat dit het geval is.

Het artikel wordt zonder opmerkingen met 13 stemmen aangenomen.

Artikel 3

De heer Carl Decaluwe verwijst naar de adviezen van de Minaraad, de Serv en de Raad van State bij dit artikel. Hij stelt vast dat de decreetgever de Vlaamse regering bijzonder veel ruimte geeft om dit kaderdecreet in te vullen. Zijn fractie zal zich om deze reden onthouden over dit artikel.

De minister verklaart dat dergelijke algemene regelingen niet alleen in zijn sector maar ook in andere sectoren terug te vinden zijn. Het is normaal dat er een algemeen kader wordt gecreëerd en dat nadien specifieke bepalingen in overleg met de sector uitgewerkt worden. Een subsidiereglement moet niet in alle details (bedragen, enzovoort) in een decreet vastgelegd worden.

De heer Robert Voorhamme begrijpt de opmerking van de heer Decaluwe niet ; hij is het niet eens dat de Vlaamse regering teveel vrijheid zou krijgen.

Mevrouw Wivina Demeester heeft moeite met de samenlezing van artikel 3 dat ingevolge opmerkingen van de Mineraad verfijnd werd en artikel 15 dat zeer algemeen is en waar sprake is van spreidingsbeleid.

De minister repliceert dat artikel 15 handelt over projectsubsidieëring terwijl artikel 3 over basissubsidie handelt.

In verband met de opmerkingen van de heer Decaluwe verklaart de minister dat als men voorontwerp en ontwerp vergelijkt, men kan vaststellen dat er maximaal rekening werd gehouden met de opmerkingen van de adviesorganen.

De heer Jean Geraerts merkt op dat een aantal activiteiten van dergelijke mobiliteitsverenigingen op vrijwillige basis gebeuren terwijl in artikel 3 sprake is van een centraal secretariaat dat 35 uren per week bemand zal worden. Zullen deze werkzaamheden betaald worden of is dat allemaal gratis ?

De minister repliceert dat er een verschil is tussen een basissubsidie en een werkingssubsidie. De basissubsidie houdt in dat er een minimale werking wordt ontplooid. Een deel van deze subsidie vormt de bezoldiging van personeel. Voor de grote verenigingen moet er een minimum aan permanentie zijn. Iedere dergelijke vereniging krijgt een vast stuk subsidie (minimale basissubsidie) naast een aantal middelen die ze zelf moeten ophoesten. Daarnaast is er een werkingssubsidie die volgens een bepaald aantal criteria zal worden toegekend.

De heer Robert Voorhamme vindt het een normale zaak dat een vereniging die erkend en gesubsidieerd wordt, ook een secretariaat heeft dat een minimale dienstverlening organiseert.

De heer Carl Decaluwe heeft wat moeite met het concept. Het kan niet de bedoeling zijn om buurtcomités te subsidiëren maar aan de andere kant wordt gesteld dat men in gans Vlaanderen actief moet zijn. Hij vraagt naar een verduidelijking van de definitie met betrekking tot het ledenaantal van 300. Dit impliceert 60 per provincie en die hebben recht op een secretariaat.

De minister repliceert dat het niet gaat over massaverenigingen. Het betreft verenigingen die in hun schoot de nodige knowhow hebben over bepaalde

doelgroepproblematieken en die adviezen aan het beleid geven. Het decreet eist een minimale vertegenwoordiging. Het gaat over een aantal verenigingen die nu reeds subsidie kennen ; het is louter de bedoeling deze limitatieve lijst van verenigingen structureel te subsidiëren om hen een bepaalde continuïteit te bieden. Het gaat over de vereniging van de voetgangers, de Fietzersbond enzovoort.

Deze verenigingen bouwen mee aan het beleid. Zo is het vademecum voor fietsers voor een belangrijk deel binnen de schoot van de Fietzersbond ontstaan.

Op de vraag waar het cijfer 300 vandaan komt, verklaart de minister dat dit getal met de sector overlegd werd.

Mevrouw Wivina Demeester en de heer Carl Decaluwe vragen dat de minister een minimum aan basisinformatie verstrekt aan het parlement over hoeveel verenigingen het gaat, hun ledenaantal en hoeveel subsidie deze verenigingen thans ontvangen.

De minister herhaalt dat het decreet enkel geldt voor reeds bestaande gekende verenigingen die nominatim in de begroting opgenomen zijn : deze verenigingen worden dus al gesubsidieerd.

Hij herhaalt dat het cijfer 300 niet lukraak maar in overleg met de sector werd vastgelegd. Naar de vorm zijn het verenigingen die zijn opgericht in de vorm van een vzw of een instelling van openbaar nut.

Hij is voorstander om deze verenigingen op een geordende en doorzichtige manier te subsidiëren zodat ook het parlement controle heeft op dit facet van het beleid en kan toetsen of deze verenigingen nog voldoen aan de geldende criteria.

De heer André Denys heeft vragen bij het gegeven dat deze verenigingen opgericht zijn op particulier initiatief in de vorm van een instelling van openbaar nut. De minister verwijst op vlak van verkeerskunde naar een bestaand centrum voor verkeerskunde. Dit is een instelling van openbaar nut die zou kunnen gesubsidieerd worden. De minister onderstreept dat mobiliteit een nieuwe sector is die nog in volle ontwikkeling is, wat maakt dat nog een aantal zaken dienen opgestart worden.

Binnen de gemeentelijke context zou kunnen gewerkt worden met de formule van een instelling van openbaar nut om adviserend naar gemeenten op te treden.

De heer André Denys noteert dat het gaat over verenigingen die vandaag reeds bestaan en gesubsidieerd worden ad nominatim in de begroting. Die subsidie wordt thans op basis van projecten uitgekeerd en niet op structurele wijze via een basissubsidie. Het lid is dan ook van oordeel dat de voorgestelde wijziging voor het parlement op vlak van controle geen meerwaarde biedt omdat de verenigingen vandaag reeds limitatief worden opgesomd in de begroting. Het voordeel is wel dat men nu een decretale basis creëert om de basissubsidie uit te keren ?

De minister verduidelijkt dat de minister nu discretionair oordeelt over subsidiëring van verenigingen die zich aandienen. Nu creëert men een kader waaraan dergelijke verenigingen willen ze in aanmerking komen voor subsidiëring, moeten voldoen. Parlement en Rekenhof krijgen inzicht terwijl het vroeger ging over een eenmalige nominatimsubsidie.

De minister benadrukt dat het parlement in de toekomst een veel indringender controle zal hebben op de werking van deze verenigingen en de aanwending van subsidie. Hij onderlijnt dat het Rekenhof en de Inspectie van Financiën ook vragen de partij zijn voor een kaderdecreet.

Voor wat betreft instellingen voor openbaar nut verwijst de minister naar de evolutie van het Rode Kruis.

Mevrouw Wivina Demeester herhaalt haar verzoek om een aantal basisgegevens te bezorgen omtrent de lijst van de verenigingen die beoogd wordt te subsidiëren, het ledenaantal van deze verenigingen en het bedrag van de subsidiëring dat thans uitgekeerd wordt. Terzake verwijst zij ook naar artikel 8 van het ontwerpdecreet dat handelt over het maximumbedrag van de subsidiëring. Men gaat immers een nieuwe vorm van verenigingsleven subsidiëren. Zij kreeg ook graag inzicht in ramingen en het verslag van de Inspectie van Financiën.

De heer Carl Decaluwe wenst ook bijkomende informatie en is gekant tegen een al té snelle behandeling van dit ontwerpdecreet. Hij heeft bijkomende vragen over onder meer de vzw's rond autodelen die op het terrein actief zijn. Worden deze vzw's gevat door dit decreet ?

De heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van de minister verduidelijkt dat het bij deze vzw's om commerciële activiteiten gaat die niet ressorteren onder dit decreet.

De heer Ludwig Caluwé stelt vast dat er in artikel 2 een algemene definitie van de term "mobiliteitsvereniging" wordt gedefinieerd terwijl in artikel 3 opnieuw een definitie wordt ingelast : men specificeert hoe deze vereniging zich moet organiseren. De belangrijkste doelstelling in artikel 3 is "de belangen van zachte weggebruikers of openbaarvervoergebruikers verdedigen en zich actief inzetten voor het stimuleren van deze vervoerswijzen, rechtstreeks of onrechtstreeks". Het lid heeft de indruk dat daardoor de definitie van duurzame mobiliteit sterk wordt ingeperkt. Hij verwijst naar het voorbeeld van het autodelen. Op het ogenblik dat er inderdaad gedacht wordt aan commerciële activiteiten ressorteert dit niet onder dit decreet, maar het lid wenst toch een verduidelijking omtrent deze inperking van deze definitie van duurzame mobiliteit.

De minister repliceert dat deze beperking beantwoordt aan de exacte doelstelling van dit decreet. Er hebben zich in deze mobiliteitssector een aantal verenigingen gevormd. Deze organisaties hebben een maatschappelijk draagvlak en de rol van deze verenigingen wordt belangrijker omdat ze adviesondersteunend naar het beleid werken. Deze manier van werken pleit voor een continue subsidiëring. Als er andere verenigingen zijn die dezelfde doelstellingen nastreven en aan de gestelde criteria voldoen, komen ze in aanmerking voor subsidiëring. De minister voelt geen behoefte om zijn definitie aan te passen.

Op de vraag of een belangenvereniging van carpoolers onder de definitie van dit decreet ressorteert, – de heer Ludwig Caluwé is van oordeel dat dit niet het geval is – reageert de minister dat deze wel onder definitie vallen omdat carpooling één van de alternatieven is in een duurzaam mobiliteitsbeleid. Ook de heer Robert Voorhamme is van oordeel dat carpooling in het belang van de zachte weggebruiker is.

De minister benadrukt dat het een parlementair recht is om de tekst te amenderen indien men van oordeel is dat de tekst niet duidelijk genoeg is.

De heer Carl Decaluwe pleit voor een juridische verfijning van de definities opgenomen in artikel 3. Hij verklaart dat hij enige ervaring heeft met het Rekenhof en voorspelt dat indien een vzw die rond carpooling werkt, een aanvraag indient en de minister subsidie toekent, het Rekenhof dit niet zal viseren omdat dit juridisch niet op punt staat. Hetzelfde lid dringt aan het decreet waterdicht te maken zodat misbruiken uitgesloten worden : men

kan gerust via enig creatief denkwerk vlot het vooropgestelde ledenaantal van 300 behalen.

De minister verklaart dat in de memorie van toelichting zeer duidelijk bepaald is wat “duurzame mobiliteit” is. De minister verwijst terzake naar de definitie van Brundtland van 1987 : “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.”

De heer Ludwig Caluwé herhaalt dat juridisch technisch artikel 3, 1° beperkt moet blijven tot : “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.”

Hij is van mening dat de definitie tot deze bepaling kan beperkt worden omdat de doelstelling van deze mobiliteitsvereniging reeds in artikel 2 werd opgenomen. De specificering in artikel 3 is een beperking op de definitie in artikel 2. Hij vraagt of dit de bedoeling is.

Hetzelfde lid kondigt aan dat hij terzake een amendement zal indienen (*Parl. St.* VI. Parl., 2003 – 2004, nr. 1959/2). Er is discussie tussen de CD&V en de minister omtrent de draagwijdte van de definitie vervat in artikel 3.

De minister verwijst nogmaals naar de memorie van toelichting. De minister herhaalt dat er bovendien in de sector van de mobiliteit een evolutie aan de gang is waarbij een aantal verenigingen actief zijn die beleidsondersteunend werken. Hij wenst deze verenigingen op een gestructureerde basis te subsidiëren. De minister onderlijnt dat het niet de bedoeling is om activiteiten als carpooling, autodelen onder commerciële vorm te subsidiëren maar indien er ontwikkelingen zijn, laat het decreet toe dat onder voorbehoud van de erkenningsvoorwaarden, de Vlaamse regering aanvullende voorwaarden kan opleggen om voor erkenning in aanmerking te komen. Het is belangrijk dat de doel-

groepen die maatschappelijk belangrijk zijn, op een meer gestructureerde basis geordend worden. Het is niet de bedoeling om het vrije initiatief te stimuleren. Vermits niet alle ontwikkelingen als vaststaand mogen beschouwd worden, is het voorzien dat naast de zes algemene voorwaarden nog bijkomende voorwaarden worden opgelegd zodanig dat aan de algemene doelstelling van dit decreet kan tegemoet getreden worden.

Mevrouw Wivina Demeester heeft problemen met de samenlezing van artikelen 2 en 3. In artikel 2 wordt de mobiliteitsvereniging gedefinieerd terwijl in artikel 3 de erkenning wordt geregeld maar er worden bijkomende voorwaarden over de wijze van oprichting en de “voornaamste doelstelling” opgelegd. Zij pleit vanuit legistiek oogpunt om een onderscheid te maken tussen wijze van oprichting enerzijds en na te streven doelstellingen anderzijds.

Op verzoek van de minister wordt de actuele lijst van gesubsidieerde verenigingen aan de leden rondgedeeld. Het gaat over subsidies aan instellingen i.c. aan drie verenigingen met name de Fietzersbond, de Voetgangersbeweging en de BTB (Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers). Er is een globale pot van 248.000 euro begroot.

Daarnaast zijn er projectsubsidies voor een aantal kleinere verenigingen zoals onder meer de Ouders van verongelukte kinderen.

Op vraag van de heer Ludwig Caluwé verklaart de minister dat deze Ouders van verongelukte kinderen een aanvraag kunnen indienen voor basissubsidiëring.

Op de vraag van de heer André Denys of de Responsable Young Drivers daaronder begrepen zijn, verklaart de minister dat deze vereniging als project mogelijk kan gesubsidieerd worden.

De minister sluit niet uit dat deze vereniging in aanmerking komt voor basissubsidiëring als ze zich zo organiseert dat het een doelstelling wordt om op permanente wijze de verkeersveiligheid te verwezenlijken.

De heer Ludwig Caluwé repliceert dat deze vereniging niet als voornaamste doelstelling heeft de belangen van de zachte weggebruiker of de openbaarvervoergebruikers te verdedigen. Deze vereniging heeft wel de verkeersveiligheid tot doel maar niet de bijkomende definitie vervat in artikel 3.

De minister repliceert dat ze zelfs niet hun werking moeten veranderen maar hun doelstelling moeten

herformuleren. De minister benadrukt dat het decreet ook in samenspraak met de memorie van toelichting dient gelezen te worden.

De heer Ludwig Caluwé merkt op dat niet de memorie maar de tekst van het decreet primeert.

De minister merkt op dat er één koepel bestaat met name Komimo waarvoor 308.000 euro begroot is. De minister verduidelijkt dat initiatieven als de Week van de Vervoering, de Week van de zachte Weggebruiker die de overheid stimuleert, hieronder vallen.

De heer Ludwig Caluwé dient een amendement in (*Parl. St.* VI. Parl. 2003 – 04, nr. 1959/2) dat ertoe strekt om de beperking in de erkenningsvoorwaarden (met name de voornaamste doelstelling) te schrappen zodanig dat elke mobiliteitsvereniging die beantwoordt aan de definitie van artikel 2 en aan alle technische voorwaarden van artikel 3 beantwoordt, kan erkend worden. In dit geval is het duidelijk dat de Responsable Young Drivers (RYD) daaronder ressorteren. Hierdoor wordt ook tegemoet gekomen aan de opmerkingen van de Minaraad.

De minister herhaalt dat het de bedoeling van dit decreet is de radius te beperken tot de verenigingen die er nu zijn. Hij herhaalt dat RYD in aanmerking komt voor projectsubsidieëring. Hij wenst de definitie te beperken tot openbaar vervoer en alternatieven en is dus gekant tegen een gestructureerde financiering van andere verenigingen dan deze die limitatief in de begroting zijn opgesomd.

De heer Robert Voorhamme is van oordeel dat het amendement van de CD&V-fractie ten gronde het opzet van dit decreet wijzigt. Het decreet beoogt deze verenigingen te erkennen die zich bezighouden met sensibilisering en die stimuleren naar een overstap naar andere vervoersmodi (openbaar vervoer en zachte weggebruiker). Hij kant zich tegen dit amendement.

De heer André Denys baseert zich op de memorie van toelichting waar twee vormen worden voorzien : structurele subsidies onder strikte voorwaarden en projectsubsidieëring voor mobiliteitsprojecten. Hij is van oordeel dat RYD onder de tweede categorie ressorteert.

Het amendement wordt met 8 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen verworpen.

De heer Ludwig Caluwé stelt vast dat er thans gedacht wordt aan de erkenning van drie organisaties

voor basissubsidieëring : eentje voor fietsers, eentje voor voetgangers en eentje voor openbaar vervoer. Hij verklaart dat het best mogelijk is dat in de toekomst andere verenigingen die exact hetzelfde werkterrein hebben, zich kunnen ontwikkelen. Worden deze automatisch erkend als ze voldoen aan de andere voorwaarden, omdat er in het decreet sprake is dat de Vlaamse regering *kan* erkennen ?

De minister repliceert dat als het decreet het toelaat, deze organisaties zullen erkend worden.

Op de opmerking van mevrouw Wivina Demeester dat er toch limieten ingebouwd zijn als men de artikelen 3 en 8 samen leest, repliceert de minister dat er inderdaad bijkomende voorwaarden kunnen opgelegd worden om misbruiken uit te sluiten. Het is de bedoeling van de wetgever om enerzijds een algemeen kader uit te werken, anderzijds beperkend op te treden omdat de minister gekant is tegen een wildgroei in deze sector. Er is in de praktijk alleen sprake van subsidieëring van bestaande verenigingen die nu reeds ad hoc worden gesubsidieerd.

Het artikel wordt met 8 stemmen, bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikel 4

Op de vraag van mevrouw Wivina Demeester of het de bedoeling is om enkel de enige bestaande koepel, Komino te subsidiëren, antwoordt de minister dat dit het geval is. Het betreft een koepel bestaande uit drie erkende verenigingen.

Het artikel wordt met 8 stemmen, bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikel 5

Mevrouw Wivina Demeester vraagt of dit artikel toelaat dat men vandaag voorlopig enkel en alleen die verenigingen die thans gesubsidieerd zijn, subsidieert.

De minister bevestigt dat men inderdaad een beheersbare controle wil houden op de ontwikkelingen in de sector.

Mevrouw Wivina Demeester merkt op dat dit juist de essentie is van de kritiek van de Minaraad met

name dat het een algemeen decreet is maar in de praktijk beperkt is tot wat vandaag bestaat.

Het artikel wordt met 8 stemmen, bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikel 6

Het artikel wordt zonder opmerkingen met 13 stemmen aangenomen.

Artikel 7

Het artikel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen, bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikel 8

De heer Ludwig Caluwé vermeldt dat de Mineraad ook een opmerking formuleerde over de mogelijke cumulatie van basissubsidies. Wat is de reactie daarop ?

De minister repliceert dat hij dat niet zal toestaan en voldoende ruimte heeft in de uitvoeringsbesluiten om zulks te vermijden.

Op de vraag van mevrouw Wivina Demeester of er een projectie werd gemaakt over de budgettaire kostprijs in de komende jaren, antwoordt de minister dat de limiet vastligt op het bedrag dat op dit ogenblik voorzien werd in de begroting ; met name wat voorzien is programma 63.4 basisallocaties 3301 en 3304. Ook de projectsubsidie zit in deze beide basisallocaties.

Mevrouw Wivina Demeester noteert dat het ganse decreet dus gefinancierd wordt op deze beide allocaties.

Het artikel wordt met 13 stemmen aangenomen.

Artikel 9

Het artikel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen, bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikel 10

De heer Ludwig Caluwé stelt vast dat er voor de basissubsidiëring geen rekening wordt gehouden met de grootte van de verenigingen en het aantal leden. Wat als er morgen andere verenigingen opduiken ? Zal men dan rekening houden met de grootte van de vereniging ?

Hetzelfde lid vraagt of de zinsnede “naargelang de mate waarin de extra diensten of prestaties leveren ten voordele van hun leden...” impliceert dat bijvoorbeeld de Fietzersbond zelf zorgt voor een verzekering van hun leden ? Wat wordt hiermee bedoeld ?

De minister repliceert dat dit laatste een mogelijkheid is maar dat de exacte invulling zal overlegd worden in alle openheid met de sector.

De kabinetschef verklaart dat dit ook een stimulans is om niet te profileren. Nieuwe verenigingen worden gestimuleerd om aan te sluiten bij bestaande verenigingen. De verenigingen moeten bovendien zelf een financiële inspanning doen.

Het artikel wordt met 8 stemmen, bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikel 11

Het artikel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen, bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikel 12

Mevrouw Wivina Demeester vraagt of er voor schotten kunnen uitbetaald worden vooraleer dit decreet in voege treedt.

De minister verklaart dat er een wettelijke basis nodig is.

Op dit ogenblik werden deze verenigingen opgenomen in de begroting. Er werden nog geen middelen uitgekeerd aan deze verenigingen. Van zodra dit decreet gestemd is, is er een rechtsbasis om over te gaan tot uitbetaling van hetgeen in de begroting werd vastgelegd.

Het artikel wordt met 13 stemmen aangenomen.

Artikel 13

De minister verduidelijkt dat wel geopteerd werd voor een ruime definitie maar dat het niet de bedoeling is dat er een wildgroei optreedt.

Mevrouw Wivina Demeester wenst te vernemen hoeveel projectsubsidies er thans worden uitgekeerd.

De minister engageert zich om bij het verslag een nota met de concrete cijfers neer te leggen.

Deze nota wordt als bijlage bij het verslag opgenomen.

Het artikel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen, bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikel 14

Mevrouw Wivina Demeester vraagt waarom artikel 14 en artikel 15 opgesplitst werden in twee afzonderlijke artikels.

De minister verklaart dat de bedoeling van artikel 14 is om uitsluitend de werking, niet de infrastructuur en de lonen te subsidiëren. De voorwaarde is duurzame mobiliteit of verkeersveiligheid, wat mogelijk maakt om een project van RYD te subsidiëren terwijl artikel 15 de zes grote criteria vastlegt.

Het artikel wordt met 8 stemmen, bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikel 15

Het artikel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen, bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikel 16

De minister verduidelijkt dat het niet de bedoeling is dat de projecten volledig worden gesubsidieerd. Verenigingen die projecten indienen, moeten zelf ook een financiële inspanning doen.

Het artikel wordt met 10 stemmen, bij 3 onthoudingen aangenomen.

Artikel 17

Het artikel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen, bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikel 18

Het artikel wordt zonder opmerkingen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen aangenomen.

Artikel 19

De minister verduidelijkt dat de inwerkingtreding afhankelijk is van het tijdstip dat de regering klaar is met de verfijning en de afspraken die men met de sector wenst te maken.

Op de vraag van mevrouw Wivina Demeester of alle uitvoeringsbesluiten – zowel basissubsidiëring als projectsubsidie – gebundeld worden in één besluit, verklaart de minister dat inderdaad de bedoeling is.

Het artikel wordt met 13 stemmen aangenomen.

4. EINDSTEMMING

Het 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 wordt met 8 stemmen, bij 5 onthoudingen aangenomen.

De verslaggever,

Johan
MALCORPS

De voorzitter,

Wivina
DEMEESTER – DE MEYER

BIJLAGE

BIJLAGE
<i>ACTUEEL FYSISCH PROGRAMMA 2003</i>
<i>VAN PROGR.63.40 B.A. 33.01</i>

ORGANISATIE	BUDGET (euro)	INHOUD VAN HET PROJECT
<i>Voetgangersbeweging</i>	55.100	<i><u>Straataudits</u> : onderzoek hoe burgers kunnen bijdragen tot het meer voetgangersvriendelijk maken van de openbare ruimte, d.m.v. onderzoek, handleiding, workshops enz.</i>
Fietsersbond	56.865	<i><u>Fietsgebruik in woon-werkverkeer stimuleren</u> : opzetten van sensibiliserings-campagne naar bedrijven, werknemers, vakbonden met brochures en vorming</i>
Bond van Trein-, Tram- en Bus- Gebruikers (BTTB)	56.645	<i><u>Groene halte</u> : versterken van de rol van het openbaar vervoer als voor- en natransport voor het recreatieve wandelen dmv studiewerk, wekgroep, proefproject</i>
Taxistop	14.980	<i><u>Schoolpoolproject</u> : promoten van het schoolpoolen (in groep met de fiets naar school) via ontwikkelen van promotiemateriaal en werkpakket, opleiden van stedelijke coördinatoren en begeleiden van scholen.</i>
Langzaam Verkeer	19.180	<i><u>Project korteritten contract</u> : contracten afsluiten met georganiseerde en individuele burgers om het lopen en fietsen over korte afstanden te stimuleren, via ontwikkelen modelcontract, promotie en project in demonstratiegemeente</i>
Vlaamse Federatie mensen met een handicap	6.198	<i><u>Parkeren met een handicap</u> : sensibiliseren van burgers, rijtscholen, gemeentebesturen om meer en beter gelegen voorbehouden parkeerplaatsen te bekomen die beter door andere weggebruikers worden gerespecteerd.</i>
Responsible Young Drivers (RYD)	6.000	<i><u>RYD-tour door 8 Vlaamse steden</u> : sensibiliseren van jongeren over hun gedrag in het verkeer, via demonstratie - en testmateriaal.</i>
Drive Up Safety (DUS)	5.000	<i><u>Steun voor de jaarcampagne en promotiemateriaal</u> : jongeren en jong volwassenen bewust en warm maken voor de noodzaak van een veiliger verkeer</i>
Fietsersbond	4.922	<i><u>Herdruk van de verduidelijkende brochure</u> ('fiets je rijk') die de voordelen en modaliteiten voor het toekennen van de fietsvergoeding uiteenzetten en bekendmaken</i>
TOTAAL	227.890	