

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



Zitting 2008-2009

23 oktober 2008

ONTWERP VAN DECREET

tot wijziging van het decreet van 13 februari 2004 tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsverenigingen

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Joris Vandenbroucke**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;

de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Gilbert Bossuyt, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;

de heer Eloi Glorieux.

Zie:

1820 (2007-2008)

– Nr. 1: Ontwerp van decreet

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie behandelde op dinsdag 21 oktober 2008 het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 13 februari 2004 tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsverenigingen.

I. TOELICHTING DOOR MEVROUW KATHLEEN VAN BREMPT, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, SOCIALE ECONOMIE EN GELIJKE KANSEN

Minister *Kathleen Van Brempt* verklaart dat de aanpassingen die voorliggen een dubbel doel hebben. Zo blijkt uit evaluatie van het decreet dat er een aantal verbeterpunten mogelijk zijn die een efficiëntere werking van het decreet kunnen garanderen. Het gaat hierbij zowel om een aantal eerder technische aanpassingen zoals het verduidelijken van een aantal begrippen, het opnemen van meer realistische erkenningsvoorwaarden, het opnemen van betere opvolgingsafspraken voor de projecten en meer haalbare betalingsvoorwaarden. Daarnaast worden ook een aantal meer sturende beleidselementen in het decreet aangebracht en wordt ook voorgesteld om het toepassingsgebied van het decreet uit te breiden naar de subsidiëring van actieprogramma's en sensibiliseringscampagnes binnen de mobiliteitssector.

Concreet omvat dit wijzigingsdecreet vier grote lussen: de erkenning van de mobiliteitsverenigingen, de subsidiëring van mobiliteitsprojecten, de subsidiëring van actieprogramma's en de subsidiëring van mobiliteitscampagnes.

Er wordt hierbij vooral gestreefd naar een betere structurering van het 'mobiliteitslandschap'.

De minister vindt het belangrijk dat de rol van de koepel van mobiliteitsverenigingen wordt versterkt, beter omschreven en ruimer opgevat. De koepel moet niet enkel ondersteuning bieden aan het volledige middenveld maar ook coördinerend en beleidsgericht actief zijn. Hierbij wordt een voorbeeld genomen aan de rol die de Bond Beter Leefmilieu (BBL) speelt in de milieusector. De koepel moet sterk beleidsvoorbereidend en beleidsgericht actief zijn.

Ook wordt een duidelijk onderscheid nagestreefd tussen verenigingen die echt de gebruikers van een bepaalde duurzame modus vertegenwoordigen en verenigingen die binnen het mobiliteitsveld bepaalde

acties of projecten ontwikkelen zonder daarom ook gebruikers te vertegenwoordigen. Het voorstel is om binnen elke duurzame vervoersmodus (te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer, met collectief en duurzaam autogebruik) de meest representatieve verenigingen te erkennen en substantieel te ondersteunen.

Voor andere verenigingen, ook zij die geen ledenwerking uitbouwen, wordt het mogelijk dat zij gedurende een aantal jaren ondersteuning krijgen voor een bepaald actieprogramma dat zij rond duurzame mobiliteit of verkeersveiligheid op een meer continue basis uitvoeren.

Daarnaast blijven de projectsubsidies bestaan. Deze zijn per definitie bedoeld voor initiatieven met een eerder tijdelijk karakter. Er worden een aantal aanpassingen gedaan om een hoge kwaliteit van deze projecten te kunnen garanderen en om de opvolging ervan beter te organiseren.

Ten slotte worden ook de jaarlijkse mobiliteitscampagnes in het decreet opgenomen. Hierbij speelt de koepel de coördinerende rol.

Het is ook de bedoeling om meer garanties te geven aan de verenigingen die erkend zijn als mobiliteitsvereniging wat betreft de hoogte van hun jaarlijkse basissubsidie. In het huidige decreet wordt de hoogte van de basissubsidie berekend door het beschikbare bedrag te delen door het aantal erkende verenigingen. In het nieuwe ontwerp wordt ervoor geopteerd om het bedrag van de basissubsidies te koppelen aan het financieren van één of meerdere personeelsleden. Op die manier kunnen zij hun werking beter en efficiënter organiseren en op een langere termijn hun strategische doelstellingen vertalen naar concrete acties op het terrein. Deze vorm van subsidiëring wordt ook binnen de milieusector toegepast.

II. BESPREKING

Mevrouw *Annick De Ridder* verklaart dat het voorliggend ontwerp van decreet op zich een positief voorstel is. Dit bevestigt de mening van Open Vld dat het middenveld vaak onmisbare expertise en ideeën kan aanbrengen bij het zoeken naar duurzame oplossingen voor het mobiliteitsvraagstuk.

Ook positief is dat in het ontwerp van decreet bij de definitie van 'duurzame personenmobiliteit' ook ruimte voorzien is voor verenigingen die zich richten op het collectief en duurzaam autogebruik.

Welke verenigingen en/of projecten komen op het vlak van collectief en duurzaam autogebruik in aanmerking voor subsidies? Dit is in de STOP-filosofie

(eerst Stappen, dan Trappen, vervolgens Openbaar vervoer en ten slotte Privévervoer), waarin aan het autogebruik systematisch de laagste prioriteit gegeven werd ondanks het feit dat 70% van alle verplaatsingen met de auto gebeuren, wel eens anders geweest.

Nochtans rijzen ook enkele vragen/opmerkingen bij deze hervorming.

Ten eerste, in de toelichting bij het ontwerp van decreet staat geen enkele uitleg over de budgettaire gevolgen van het nieuwe subsidiemechanisme.

Welk krediet wordt dit jaar op de begroting voorzien om de erkende mobiliteitsverenigingen en koepels te financieren? De minister sprak van een verschuiving in de manier van toekennen van subsidie.

Tot nu toe wordt de hoogte van de basissubsidie berekend door het beschikbare bedrag te verdelen over het aantal erkende verenigingen. Volgens het voorliggende ontwerp van decreet zal de basissubsidie echter gebaseerd worden op de personeels- en werkingskosten van de mobiliteitsverenigingen.

Hoe zal het jaarlijks krediet op de begroting evolueren na de nieuwe subsidieregeling, bij het huidige aantal erkende verenigingen?

Ten tweede, de nieuwe subsidieregeling lijkt een gemiste kans om ook outputgerelateerde criteria in overweging te nemen voor het toekennen van een jaarlijkse subsidies aan iedere vereniging. Zo zou het belonen van de output van de verenigingen er nog meer toe aanzetten om werk te maken van creatieve projecten en campagnes en om hun middelen doelmatig aan te wenden.

Is de minister ervoor gewonnen om de basissubsidies van de erkende verenigingen niet langer uitsluitend te koppelen aan de loonkost van een aantal personeelsleden van de vereniging, maar ook aan de output van die vereniging? Denk bijvoorbeeld aan het aantal en/of de impact van de projecten die het voorbije jaar door iedere vereniging ontwikkeld werden.

Acht de minister een loutere inputgebaseerde berekening van de subsidies niet té vrijblijvend?

Is de minister bereid om na te denken hoe de output van de verenigingen kan worden gemeten?

De heer *Joris Vandenbroucke* verklaart dat zijn fractie volmondig dit ontwerp van decreet zal goedkeuren.

Hij verwijst naar het advies van de Mobiliteitsraad dat stelt dat “de MORA het idee ondersteunt om de

mobiliteitscampagnes structureel in het decreet te voorzien maar is er van overtuigd dat deze campagnes nog aan maatschappelijk draagvlak kunnen winnen indien ze op welbepaalde tijdstippen aan de MORA ter bespreking worden voorgelegd.” Zal de minister dit advies ter harte nemen en op welke manier?

Het lid vraagt een overzicht van de evolutie van de besteding van de middelen die naar de middenveldorganisaties vloeien. Het zijn die organisaties die in de toekomst op een meer structurele manier zullen gesubsidieerd worden.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* verklaart dat ook haar fractie positief staat ten opzichte van dit voorliggend ontwerp van decreet. Zij verwijst naar het gestelde in artikel 18, met name dat de Vlaamse Regering de datum bepaalt waarop dit decreet in werking treedt, en vernam graag of de minister daarentrent al een tipje van de sluier kan lichten: worden er dit jaar extra middelen op de begroting gereserveerd om dit decreet te implementeren?

Minister *Kathleen Van Brempt* verklaart in verband met de verenigingen die zich richten op het collectief en duurzaam autogebruik dat zij niet op de feiten kan vooruitlopen, maar dat de meest representatieve in aanmerking zal komen voor structurele subsidiëring.

Wat de timing en de implementatie van dit decreet betreft, streeft de minister ernaar om op 1 januari 2009 van start te gaan. Men kan dit trouwens ook al zien in de begroting 2009 die in het parlement eerstdaags zal besproken worden. Om de uitvoering van dit decreet mogelijk te maken, werd een extra budget van bijna 300.000 euro ingeschreven om de doelstellingen van dit ontwerp van decreet (structureel subsidiëren en mogelijkheid projectsubsidies openhouden en een koepel structureel te subsidiëren) te realiseren.

De huidige situatie is dat er voor basissubsidie een bedrag van 210.000 euro wordt uitgetrokken. Dat zal stijgen naar 450.000 euro. Voor de mobiliteitsprojecten zal er een daling in de middelen zijn. Dat is normaal want nu werden heel wat mobiliteitsverenigingen gesubsidieerd door middel van subsidies. Die dalen van 303.000 euro naar 240.000 euro. De mobiliteitscampagnes evolueren van 353.000 naar 300.000 euro. Dat is logisch omdat nu de koepel middelen kreeg via deze mobiliteitscampagnes. In de toekomst zal de koepel apart structureel worden gesubsidieerd en toch nog daarnaast mobiliteitscampagnes organiseren. De koepel zal dus een extra budget van 160.000 euro krijgen.

De minister stelt dat de vraag van mevrouw Annick

De Ridder over de outputgerelateerde criteria haar niet helemaal duidelijk is. Wat bedoelt de vraagsteller juist? Als men dat oplegt aan deze verenigingen worden het in plaats van niet-gouvernementele organisaties (ngo's) gouvernementele organisaties (go's). Men kan een dergelijke vereniging outputgerelateerde criteria niet opleggen.

De minister verklaart dat ze dit advies van de MORA ter harte zal nemen en ze is absoluut van plan de MORA meer te betrekken bij deze campagnes.

Mevrouw *Annick De Ridder* is het eens dat men ngo's niet kan opleggen wat ze moeten uitvoeren en op welke manier. Maar er kan wel een kader gecreëerd worden en/of een evaluatie voorzien waaruit moet blijken dat die verenigingen middels een jaarlijkse rapportage aantonen wat ze juist doen: een oplijsting van projecten geven en dergelijke. De overheid moet niet opleggen wat men doet maar moet wel kunnen toetsen wat met de middelen van de overheid gebeurt. Dat is haar bekommernis. Als men middelen verleent moet er via een rapportage kunnen nagekeken worden hoe die middelen besteed zijn.

Minister *Kathleen Van Brempt* is het met deze visie eens en stelt dat men dit ook in dit ontwerp kan terugvinden. Ze pleit ter zake voor flexibiliteit. Exemplarisch stelt ze dat er lang gediscussieerd werd over de vraag of men dient op te leggen dat deze verenigingen elke maand een publicatie moeten verzorgen. De minister betwijfelt of het zinvol is om dergelijke dingen op te leggen. Maar de minister benadrukt dat er wel voorzien is dat de ingezette middelen geëvalueerd worden.

III. STEMMINGEN

De artikelen en het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 13 februari 2004 tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsverenigingen worden unaniem met tien stemmen aangenomen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Joris
VANDENBROUCKE

Marc
VAN DEN ABELEN