

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



Zitting 2007-2008

2 september 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**

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	7
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (Mobiliteitsraad van Vlaanderen)	17
Advies van de Raad van State	27
Ontwerp van decreet	37
Bijlage bij de memorie van toelichting: Reguleringsimpactanalyse.....	45

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

A. Doelomschrijving

Het huidige decreet van 13 februari 2004 werd geschreven vanuit de noodzaak om de ondersteuning van het middenveld binnen de mobiliteitssector meer structureel te ondersteunen. Voordien bleef deze ondersteuning door de Vlaamse overheid vooral beperkt tot een projectmatige aanpak, die echter haaks stond op de algemene werking van een aantal organisaties, die een continue aanpak vergt.

Het was dan ook noodzakelijk om naast deze project-subsidiëring binnen een duidelijk afgesproken kader structurele subsidies voor hun basiswerking mogelijk te maken.

Het decreet van 13 februari 2004 had dan ook de uitdrukkelijke bedoeling om een dergelijk kader uit te werken met duidelijke regels inzake:

- 1) de erkenning en structurele basissubsidiëring van een aantal verenigingen die zich uitdrukkelijk inzetten voor de belangen van de zwakke weggebruiker of de openbaarvervoergebruiker en die kunnen aantonen dat zij representatief zijn op het niveau van het Vlaamse Gewest;
- 2) het toekennen van projectsubsidies inzake mobiliteit, ook aan niet-erkende verenigingen.

Intussen hebben we gedurende een aantal jaren ervaringen opgedaan met de werking en de uitvoering van het decreet en het bijhorende besluit. De evaluatie van de werking van het decreet is voor een groot deel positief te noemen. Voor het eerst zijn een aantal (zes in totaal) verenigingen erkend als mobiliteitsvereniging of koepel en zij krijgen hiervoor dan ook een jaarlijkse werkingssubsidie. Hierdoor wordt reeds enige zekerheid geboden aan deze verenigingen en kunnen zij hun werking verder uitbouwen. Daarnaast is ook een duidelijk kader uitgewerkt voor het toekennen van projectsubsidies, dat gebruik maakt van een aantal duidelijke beoordelingscriteria. Jaarlijks werden hierdoor een zes tot zeven projecten rond duurzame mobiliteit of verkeersveiligheid ondersteund.

Toch is het de voorbije jaren ook duidelijk geworden dat het decreet een aantal tekortkomingen kent. Het is ook niet onlogisch om een nieuw decreet na een

aantal jaren werking te evalueren en een aantal verbeterpunten voor te stellen 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 elementen in het decreet aangepast en wordt ook voorgesteld om het toepassingsgebied van het decreet uit te breiden naar de subsidiëring van actieprogramma's en sensibiliseringscampagnes binnen de mobiliteitssector.

Concrete inhoudelijke doelstellingen

- Er wordt vooral gestreefd naar een betere structurering van het 'mobiliteitslandschap'. Hierbij worden volgende aanpassingen voorgesteld:
 - 1° de rol van de koepel van mobiliteitsverenigingen wordt 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 milieuwereid;
 - 2° 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;
 - 3° 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;
 - 4° daarnaast blijven de projectsubsidies bestaan. Deze zijn per definitie bedoeld voor initiatieven met een eerder tijdelijk karakter. Er wor-

den een aantal aanpassingen voorgesteld om een hoge kwaliteit van deze projecten te kunnen garanderen en om de opvolging ervan beter te organiseren;

5° ten slotte wordt ook voorgesteld om de jaarlijkse mobiliteitscampagnes in de structuur van het decreet een plaats te geven. 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 ontwerp wordt ervoor geopteerd om het bedrag van de basissubsidies te koppelen aan het financieren van één of meerdere personeelsleden. In het huidige decreet wordt de hoogte van de basissubsidie berekend door het beschikbare bedrag te delen door het aantal erkende verenigingen. Op die manier kunnen zij ook hun werking beter en efficiënter organiseren en op een langere termijn hun strategische doelstellingen vertalen naar concrete acties op het terrein.

B. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Artikel 2

In dit artikel worden een aantal begrippen, zoals duurzame mobiliteit en duurzame vervoersmodus, duidelijk gedefinieerd. Ook wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen een mobiliteitsproject (tijdelijk karakter), een actieprogramma (meer permanent karakter) en een mobiliteitscampagne (jaarlijks terugkerende organisatie van aantal acties).

Artikel 3

Hier wordt voorgesteld om enkel nog verenigingen als mobiliteitsvereniging te erkennen wanneer zij als meest representatief kunnen worden beschouwd voor een bepaalde duurzame vervoersmodus. Hierbij worden een aantal minimale criteria vooropgesteld. Het minimum aantal leden zal door de Vlaamse Regering worden vastgesteld (het voorstel in het ontwerpbe-

sluit is 1000 leden). Hierbij wordt tevens een onderscheid gemaakt tussen een individueel lidmaatschap en een gezinslidmaatschap.

Het is ook van belang dat deze verenigingen het lokale karakter overstijgen en representatief zijn voor het hele Vlaamse Gewest. Het begrip ‘instelling van openbaar nut’ werd vervangen door ‘stichting’, in overeenstemming met de terminologie van de gewijzigde vzw-wetgeving. Ook wordt als criterium toegevoegd dat de verenigingen dienen te werken volgens de principes van duurzaam verantwoord ondernemen en deugdelijk bestuur. Deze begrippen die oorspronkelijk vooral in het bedrijfsleven werden toegepast, maken geleidelijk aan ook opgang in het verenigingsleven. Er wordt in het ontwerp geen enge definitie van gegeven, omdat deze begrippen de komende jaren nog zullen evolueren en een meer concrete invulling zullen krijgen, zodat een definitie binnen een paar jaar al weer achterhaald zou kunnen zijn. De administratie zal dit criterium steeds volgens de recentste opvattingen interpreteren en toepassen.

Artikel 4

In dit artikel worden de voorwaarden opgesomd waaraan een vereniging dient te voldoen om erkend te worden als koepel van mobiliteitsverenigingen. Belangrijk hierbij is dat minstens de helft van de erkende mobiliteitsverenigingen dient lid te zijn, naast een niet bepaald aantal niet-erkende verenigingen. Zij dient tevens te voldoen aan dezelfde erkenningsvoorwaarden als een mobiliteitsvereniging, behalve wat betreft het criterium inzake het aantal leden.

In 5° worden dan de taken voor een erkende koepel duidelijk omschreven. Het gaat hierbij zowel om ondersteuning op verschillende aspecten van de ledenverenigingen als om een aantal taken inzake coördinatie, vertegenwoordiging en beleidsondersteuning. Ten slotte is het ook de taak van de koepel om een of meerdere mobiliteitscampagnes te organiseren.

Artikel 5

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Artikel 6

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Artikel 7

Hier wordt gesteld dat een erkende vereniging recht heeft op een aanvullende basissubsidie wanneer zij aan een aantal extra voorwaarden voldoet. Hetzelfde geldt voor een koepel van mobiliteitsverenigingen wanneer zij een door de Vlaamse minister goedgekeurde mobiliteitscampagne organiseert.

Artikel 8

De berekening van het bedrag van de toegekende basissubsidie zal niet meer gebeuren op basis van een evenredige verdeling van het beschikbare krediet maar op basis van de financiering van de loonkost van een vast aantal personeelsleden van de vereniging. Op die manier is de hoogte van de basissubsidie niet meer afhankelijk van het aantal erkende verenigingen en verkrijgt een erkende mobiliteitsvereniging of koepel duidelijkheid over de hoogte ervan zodat zij op basis hiervan haar verdere werking kan uitbouwen. Dit is volledig analoog aan de subsidieregeling in andere sectoren (bijvoorbeeld in de milieusector). In het besluit van de Vlaamse Regering zal deze regeling in detail worden uitgewerkt, met onder meer het aantal VTE's (voltijdsequivalenten) waarvan de loonkost zal worden gefinancierd via de basissubsidies. Hierbij zal worden voorgesteld om voor elke erkende mobiliteitsvereniging minimum één VTE te financieren. Wanneer zij aan de extra voorwaarden voldoet, kan hier nog één extra VTE worden aan toegevoegd. Voor de koepel van mobiliteitsverenigingen wordt uitgegaan van minimum twee VTE's en één extra VTE wanneer zij een goedgekeurde mobiliteitscampagne zullen organiseren.

Artikel 9

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Artikel 10

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Artikel 11

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Artikel 12

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Artikel 13

In dit artikel wordt nogmaals duidelijk gesteld dat uit de eindafrekening moet blijken dat geen dubbele subsidiëring is gebeurd.

Artikel 14

In dit artikel wordt de subsidiëring van actieprogramma's van verenigingen mogelijk gemaakt. Hierbij kunnen enkel de niet-erkende verenigingen een voorstel indienen. Het is ook niet noodzakelijk dat een vereniging een ledenwerking opbouwt en het is ook geen vereiste dat zij duurzame mobiliteit als kernactiviteit heeft. Wel dient het ingediende actieprogramma een samenhangend geheel van activiteiten te zijn met een permanent karakter dat expliciet en overwegend gericht is op duurzame mobiliteitsdoelstellingen (zie definitie in artikel 2). De actieprogramma's kunnen bijvoorbeeld op een specifiek thema of een specifieke doelgroep binnen de duurzame mobiliteit zijn gericht (bijvoorbeeld verkeersslachtoffers, rijden onder invloed, mobiliteitseducatie in scholen enzovoort).

In het ontwerp van decreet zijn verder de inhoudelijke criteria uitgeschreven op basis waarvan deze actieprogramma's zullen worden beoordeeld. Het gaat hierbij onder meer over de kostenefficiëntie, het spreidingsgebied en de grootte van de doelgroep van het programma en de effectiviteit.

De verdere procedures voor het aanvragen, beoordelen, toekennen, uitbetalen en opvolgen van deze actieprogramma's worden in het besluit van de Vlaamse Regering opgenomen. Een goedgekeurd actieprogramma zal hierbij, volgens het ontwerpbesluit, gedurende maximaal drie jaar een subsidie van maximaal 40.000 euro per jaar kunnen ontvangen.

Artikel 15

In dit artikel wordt de subsidiëring van mobiliteitscampagnes georganiseerd door koepels van mobili-

teitsverenigingen mogelijk gemaakt. Hierbij kan een erkende koepel een voorstel indienen om een mobiliteitscampagne te organiseren. Deze campagnes dienen een gewestelijke impact te hebben en ook de verschillende acties en communicaties dienen gericht te zijn op het hele gewest.

Een mobiliteitscampagne wordt door de koepel ingediend onder de vorm van een jaarprogramma waarbij een aantal criteria worden opgelegd waaraan een dergelijk jaarprogramma dient te voldoen, zowel inzake samenwerking tussen de betrokken actoren, als wat betreft de inhoud en het budget.

De verdere procedures voor het aanvragen, beoordelen, toekennen, uitbetalen van deze actieprogramma's worden in het besluit van de Vlaamse Regering opgenomen. Een goedgekeurde campagne zal hierbij, volgens het ontwerpbesluit, een subsidie van maximaal 300.000 euro per jaar kunnen ontvangen. Dit is een bedrag dat overeenkomt met de subsidie die momenteel, buiten het decreet om, aan Komimo vzw wordt gegeven voor de organisatie van de beide campagneweken rond mobiliteit.

Artikel 16

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Artikel 17

Dit artikel regelt de overgangsbepalingen tussen het huidige decreet en het aangepaste decreet voor wat betreft de duur van de erkenning van de verenigingen. Verenigingen die reeds erkend zijn, kunnen ofwel een nieuwe erkenning aanvragen ofwel blijft de oorspronkelijke erkenning voor de in deze erkenning voorziene duur behouden.

Artikel 18

Dit artikel behoeft geen toelichting.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

*De Vlaamse minister van Mobiliteit,
Sociale Economie en Gelijke Kansen,*

Kathleen VAN BREMPT

VOORONTWERP VAN DECREET

VOORONTWERP 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 mobiliteitsprojecten

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

In artikel 2 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 mobiliteitsprojecten, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 1° worden de woorden “of de verkeersveiligheid” geschrapt;

2° punt 2° wordt vervangen door wat volgt:

“2° duurzame mobiliteit: omvat het streven naar de volgende doelstellingen:

- a) het vrijwaren van de bereikbaarheid;
- b) het garanderen van de toegankelijkheid;
- c) het verzekeren van de veiligheid;
- d) het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- e) het terugdringen van de schade aan natuur en milieu;”;

3° punt 3° wordt vervangen door wat volgt:

“3° duurzame vervoersmodus: één van de volgende modi: te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer en met collectief en duurzaam autogebruik;”;

4° er worden een punt 7°, 8° en 9° toegevoegd, die luiden als volgt:

- “7° mobiliteitsproject: een bijzonder initiatief met een tijdelijk karakter, dat expliciet en overwegend gericht is op duurzame mobiliteitsdoelstellingen;
- 8° actieprogramma: een samenhangend geheel van activiteiten met een permanent karakter, dat expliciet en overwegend gericht is op duurzame mobiliteitsdoelstellingen;
- 9° mobiliteitscampagne: jaarlijks terugkerende organisatie van een samenhangend geheel van publieksgerichte en doelgroepgerichte acties rond duurzame mobiliteit gedurende een bepaalde periode.”.

Artikel 3

In artikel 3 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de inleidende zin wordt vervangen door wat volgt:

“De Vlaamse Regering kan mobiliteitsverenigingen per duurzame vervoersmodus erkennen als ze:”;

2° punt 1° en 2° worden vervangen door wat volgt:

“1° opgericht zijn op privaat initiatief in de vorm van een vereniging zonder winstoogmerk of een stichting met als voornaamste doelstelling de belangen van gebruikers van duurzame vervoersmodi verdedigen en zich actief inzetten voor een duurzame mobiliteit in Vlaanderen. Hun activiteiten moeten in overeenstemming zijn met de doelstellingen uit het mobiliteitsplan Vlaanderen. Ze moeten dat kunnen aantonen aan de hand van hun statuten, doelstellingen, missie en maatschappelijke visie;

2° een door de Vlaamse Regering bepaald aantal individuele leden hebben, verspreid over de verschillende Vlaamse provincies, en actief zijn in heel Vlaanderen. Eén gezinslidmaatschap geldt voor drie individuele leden. De leden betalen jaarlijks een minimumbijdrage, die door de Vlaamse Regering wordt bepaald;”;

3° in punt 6° worden de woorden “onder de door de Vlaamse regering bepaalde voorwaarden” geschrapt;

4° punt 7° wordt geschrapt;

5° punt 10° en 11° worden vervangen door wat volgt:

“10° hun werkzaamheden organiseren volgens de principes inzake het maatschappelijk verantwoord ondernemen en het deugdelijk bestuur, met aandacht voor responsabilisering, objectivering van de besluitvorming en transparantie;

11° jaarlijks een door de bevoegde organen goedgekeurde begroting en de rekeningen van het vorige jaar met de nodige bewijsstukken en een verslag over de georganiseerde activiteiten voorleggen.”;

6° er wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“Als verschillende verenigingen die de belangen van de gebruikers van eenzelfde duurzame vervoersmodus verdedigen, een aanvraag voor erkenning indienen, zullen de verenigingen worden erkend die inzake die modus het meest representatief zijn. De verenigingen tonen dat aan op basis van het aantal leden, het aantal publicaties, het aantal activiteiten en de spreiding over het grondgebied van Vlaanderen.”.

Artikel 4

Artikel 4 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Artikel 4

De Vlaamse Regering kan koepels van mobiliteitsverenigingen erkennen als de koepel:

- 1° minstens, naast niet-erkende mobiliteitsverenigingen, de meerderheid van alle erkende mobiliteitsverenigingen als lid heeft. Als een erkende mobiliteitsvereniging lid is van verschillende koepels van mobiliteitsverenigingen, dan moet ze aangeven bij welke koepel van mobiliteitsverenigingen haar erkenning in rekening kan worden gebracht;
- 2° zich actief inzet om nieuwe leden te werven die werkzaam zijn op het domein van duurzame mobiliteit;
- 3° zorgt voor een transparante besluitvorming, waarbij ook de niet-erkende mobiliteitsverenigingen in voldoende mate impact hebben op die besluitvorming;
- 4° voldoet aan alle voorwaarden, vermeld in artikel 3, met uitzondering van punt 2°;
- 5° minstens de volgende taken uitvoert:
 - a) ze verzorgt voor haar aangesloten lidverenigingen een algemene coördinatiestructuur en specifieke netwerking. Daartoe realiseert ze een inhoudelijke werking, onder meer door het innemen van gezamenlijke standpunten. Ze treedt in mobiliteitsaangelegenheden op als spreekbuis voor haar aangesloten verenigingen;
 - b) ze ontwikkelt en coördineert publieksgerichte of doelgroepgerichte acties inzake mobiliteit;
 - c) ze organiseert een of meer mobiliteitscampagnes inzake duurzame mobiliteit, gericht op het stimuleren van het maatschappelijk engagement inzake duurzame mobiliteit, zowel bij het brede publiek als bij specifieke doelgroepen;
 - d) ze vertegenwoordigt haar aangesloten verenigingen bij de Vlaamse overheid, in de overlegfora en adviesorganen en bij andere doelgroepen die bij het Vlaamse mobiliteitsbeleid betrokken zijn;
 - e) ze neemt initiatieven om het publieke debat rond duurzame mobiliteit te stimuleren;
 - f) ze stimuleert haar aangesloten verenigingen op het vlak van informatie-uitwisseling en onderlinge samenwerking;
 - g) ze ondersteunt haar aangesloten verenigingen op het vlak van organisatieontwikkeling en project- en methodiekontwikkeling.”

Artikel 5

In artikel 6 van hetzelfde decreet wordt het woord “verenigingen” vervangen door het woord “mobiliteitsverenigingen”.

Artikel 6

Het opschrift van afdeling II van hoofdstuk II van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt: “Basis-subsidie en aanvullende subsidie”.

Artikel 7

In artikel 8 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° het woord “verenigingen” wordt vervangen door het woord “mobiliteitsverenigingen”;
- 2° er wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt: “Aan erkende mobiliteitsverenigingen kan een aanvullende subsidie worden toegekend als ze aan een aantal extra voorwaarden voldoen die de Vlaamse Regering heeft vastgesteld. Aan erkende koepels van mobiliteitsverenigingen kan een aanvullende subsidie worden toegekend voor de organisatie van goedgekeurde mobiliteitscampagnes.”.

Artikel 8

Artikel 10 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Artikel 10

Het bedrag van de basissubsidie en de aanvullende subsidie zal gebaseerd zijn op de personeels- en werkingskosten van de mobiliteitsverenigingen. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de berekening van de basissubsidie en de aanvullende subsidie.”.

Artikel 9

In artikel 11 van hetzelfde decreet worden na de woorden “van de basissubsidie” de woorden “en de aanvullende subsidie” toegevoegd.

Artikel 10

In artikel 12 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in de eerste zin worden na de woorden “op de basissubsidies” de woorden “en de aanvullende subsidies” ingevoegd;
- 2° in het tweede lid worden na de woorden “van de basissubsidie” telkens de woorden “en de aanvullende subsidie” ingevoegd.

Artikel 11

In artikel 13, eerste lid, van hetzelfde decreet worden de woorden “instelling van openbaar nut” vervangen door het woord “stichting” en de woorden “koepel van verenigingen” vervangen door de woorden “koepel van mobiliteitsverenigingen”.

Artikel 12

In artikel 14 van hetzelfde decreet worden de woorden “of verkeersveiligheid” en “en geen investeringen in infrastructuur bevatten” geschrapt.

Artikel 13

In artikel 16 van hetzelfde decreet wordt het tweede lid vervangen door wat volgt:

“Bij de eindafrekening wordt aangetoond dat er geen sprake is van een dubbele subsidiëring van het project.”.

Artikel 14

In hetzelfde decreet wordt een hoofdstuk IIIbis, bestaande uit artikel 18bis tot en met artikel 18septies, ingevoegd, dat luidt als volgt:

“HOOFDSTUK IIIbis

Subsidiëring van actieprogramma's

Artikel 18bis

Alle niet-erkende mobiliteitsverenigingen die opgericht zijn op privaat initiatief in de vorm van een vereniging zonder winstoogmerk of een stichting, kunnen een subsidie voor de financiering van actieprogramma's inzake duurzame mobiliteit ontvangen.

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

Artikel 18ter

De Vlaamse Regering kan actieprogramma's van niet-erkende mobiliteitsverenigingen subsidiëren op voorwaarde dat ze duurzame mobiliteit bevorderen. De niet-erkende mobiliteitsverenigingen moeten voldoen aan de voorwaarden, vermeld in artikel 3, 3° tot en met 11°.

Artikel 18quater

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere criteria op basis waarvan de ingediende actieprogramma's worden beoordeeld. Hierbij wordt minstens rekening gehouden met:

- 1° de mate waarin het actieprogramma zich richt op een specifieke doelgroep of een specifiek thema binnen de duurzame mobiliteit;
- 2° de kostenefficiëntie;
- 3° de openbaarheid;
- 4° het spreidingsgebied;

5° de grootte van de betrokken doelgroep;

6° de effectiviteit.

Artikel 18quinquies

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

Bij de eindafrekening wordt aangetoond dat er geen sprake is van een dubbele subsidiëring van het actieprogramma.

Artikel 18sexies

De Vlaamse Regering bepaalt de procedures voor het aanvragen, beoordelen, toekennen en uitbetalen van de subsidies voor actieprogramma's.

Artikel 18septies

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

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de betaling van die voorschotten, die samen maximaal 90 % van de subsidie voor actieprogramma's kunnen bedragen.

Het saldo van de subsidie wordt uitbetaald volgens de regels die de Vlaamse Regering vaststelt. Bij de berekening van het saldo wordt rekening gehouden met de uitgekeerde voorschotten.”.

Artikel 15

In hetzelfde decreet wordt een hoofdstuk IIIter, bestaande uit artikel 18octies tot en met 18duodecies, ingevoegd, dat luidt als volgt:

“HOOFDSTUK IIIter

Subsidiëring van mobiliteitscampagnes

Artikel 18octies

De erkende koepels van mobiliteitsverenigingen kunnen een campagnesubsidie ontvangen voor de organisatie van een of meer mobiliteitscampagnes inzake duurzame mobiliteit die een gewestelijke impact hebben. Dat betekent dat er in elke provincie activiteiten worden georganiseerd en dat er op gewestniveau over wordt gecommuniceerd. Als meerdere erkende koepels van mobiliteitsverenigingen een campagnesubsidie aanvragen, moeten ze een gezamenlijke aanvraag indienen.

Artikel 18novies

De aanvraag voor een subsidie voor de organisatie van mobiliteitscampagnes wordt ingediend in de vorm van een jaarprogramma en moet aan volgende criteria beantwoorden:

- 1° de mobiliteitscampagnes worden voorbereid en uitgevoerd door de erkende koepels van mobiliteitsverenigingen in samenwerking met de aangesloten lidverenigingen van de erkende koepels van mobiliteitsverenigingen en in samenwerking met de Vlaamse overheid;
- 2° de mobiliteitscampagnes zijn gericht op het stimuleren en activeren van het maatschappelijk engagement inzake duurzame mobiliteit, zowel bij het brede publiek als bij specifieke doelgroepen;
- 3° het jaarprogramma omvat alle mobiliteitscampagnes die worden gepland, waarbij de inhoud, de looptijd en het budget worden omschreven en gemotiveerd.

Artikel 18decies

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere voorwaarden die gelden voor de subsidiëring van mobiliteitscampagnes.

Artikel 18undecies

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere procedures voor het aanvragen, toekennen en uitbetalen van de campagnesubsidie.

Artikel 18duodecies

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

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de betaling van die voorschotten, die samen maximaal 90% van de campagnesubsidie kunnen bedragen. Het saldo van de campagnesubsidie wordt uitbetaald volgens de regels die de Vlaamse Regering vaststelt. Bij de berekening van het saldo wordt rekening gehouden met de uitgekeerde voorschotten.”.

Artikel 16

In hetzelfde decreet wordt het opschrift van hoofdstuk IV vervangen door wat volgt: “Hoofdstuk IV. Slotbepalingen”.

Artikel 17

In hoofdstuk IV van hetzelfde decreet wordt een artikel 18ter decies ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Artikel 18ter decies

De verenigingen die al erkend zijn, kunnen een nieuwe erkenning en subsidiëring op basis van hoofdstuk II aanvragen. Als ze dat niet doen, blijft de oorspronkelijke erkenning en subsidiëring voor de duur die in de erkenning is vastgesteld, behouden.”.

Artikel 18

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

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen,

Kathleen VAN BREMPT

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN
(MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN)

Sterk door overleg



Mobiliteitsraad van Vlaanderen

Brussel, 21 mei 2008

080521 Advies subsidiedecreet mobiliteitsverenigingen

Advies

*over het voorontwerp 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 mobiliteitsprojecten*



Inhoud

Krachtlijnen van het advies	21
Advies	22
1. Inleiding	22
2. Inhoud van het ontwerp van decreet.....	22
3. Advies.....	25

Krachtlijnen van het advies

- De Mobiliteitsraad is verheugd dat er een goede definitie van duurzame personenmobiliteit en duurzame vervoersmodi wordt gegeven ook al omdat het voorontwerp van decreet in deze definitie ruimte voorziet voor die verenigingen die zich richten op het collectief en duurzaam autogebruik.
- De basissubsidieregeling zoals ze in het voorontwerp van decreet werd uitgewerkt, betekent volgens de MORA een belangrijke steun voor de mobiliteitsverenigingen om te komen tot een kwaliteitsvolle werking. Voldoende representatief middenveld is immers essentieel voor de noodzakelijke creatie en instandhouding van het maatschappelijke draagvlak met het oog op duurzame mobiliteit.
- De Mobiliteitsraad benadrukt dat de onafhankelijkheid, de representativiteit en het vrijwillige engagement van de leden van deze verenigingen belangrijke eigenschappen zijn.
- De Mobiliteitsraad stelt vast dat de subsidiering op basis van een vastgelegd loon mogelijk kan leiden tot een efficiëntere werking van de mobiliteitsverenigingen.
- De Mobiliteitsraad vindt het belangrijk dat het voorontwerp van decreet de mogelijkheid biedt aan verenigingen die mobiliteit niet als hoofdactiviteit hebben om zowel eenmalige mobiliteitsprojecten als een continue werking rond mobiliteit uit te bouwen.
- De Mobiliteitsraad ondersteunt het idee 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.



Advies

1. Inleiding

De Vlaamse minister van Mobiliteit heeft op 13 mei 2008 de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) om advies gevraagd over het voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 13 februari 2004 tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basis-subsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten.

Er werd gevraagd om advies te verlenen binnen een termijn van 30 dagen.

Het voorliggende ontwerpdecreet beoogt een aantal aanpassingen en verbeteringen aan het huidige decreet aan te brengen die moeten leiden tot een betere structureringen van het mobiliteitslandschap en tegelijkertijd meer garanties geeft aan de erkende mobiliteitsverenigingen met betrekking tot hun basissubsidie.

2. Inhoud van het ontwerp van decreet

2.1. Situering

Het huidige decreet van 13 februari 2004 werd geschreven vanuit de noodzaak om het middenveld binnen de mobiliteitssector meer structureel te ondersteunen¹. En de tot dan eerder projectmatige aanpak van de Vlaamse overheid om te vormen tot een duidelijk afgesproken kader waarin structurele subsidies voor de basiswerking van mobiliteitsverenigingen mogelijk werd gemaakt.

Het decreet van 13 februari 2004 voorzag dan ook in:

- de erkenning en structurele basissubsidiëring van een aantal verenigingen die zich uitdrukkelijk inzetten voor de belangen van de zwakke weggebruiker of de openbaar vervoergebruiker en representatief zijn op het niveau van het Vlaamse gewest.
- de toekenning van projectsubsidies inzake mobiliteit, ook aan niet erkende verenigingen.

¹ Vlaams Parlement, zitting 2003-2004 stuk 1959 Nr.3

Met het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet wil de Vlaamse Regering een aantal tekortkomingen van het huidige decreet wegwerken door een aantal verbeterpunten voor te stellen die een efficiëntere werking van het decreet kunnen garanderen.

Het voorontwerp van decreet bevat vooral technische aanpassingen maar er worden daarnaast ook een aantal meer sturende elementen 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.

2.2. Concrete inhoudelijke wijzigingen

2.2.1 Algemene bepalingen

In het decreet worden de begrippen duurzame mobiliteit en duurzame vervoersmodus gedefinieerd. Duurzame mobiliteit wordt omschreven als het streven naar:

- a) het vrijwaren van de bereikbaarheid
- b) het garanderen van de toegankelijkheid
- c) het verzekeren van de veiligheid
- d) het verbeteren van de verkeersleefbaarheid
- e) het terugdringen van de schade aan natuur en milieu

De duurzame vervoersmodi volgens het ontwerpdecreet zijn te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer en met collectief en duurzaam autogebruik.

Er wordt in het ontwerpdecreet tevens een duidelijk onderscheid gemaakt tussen een mobiliteitsproject (tijdelijk karakter), een actieprogramma (meer permanent karakter) en een mobiliteitscampagne (jaarlijks terugkerende organisatie van aantal acties).

2.2.2 Erkenning en basissubsidiëring

In het voorliggende voorontwerp van decreet wordt voor de erkenning een onderscheid gemaakt tussen erkende mobiliteitsverenigingen, een koepel van mobiliteitsverenigingen, en verenigingen die binnen het mobiliteitsveld bepaalde acties of projecten ontwikkelen zonder daarom ook gebruikers te vertegenwoordigen.

Om als mobiliteitsvereniging erkend te worden moet zij als meest representatief (zowel naar ledenaantal als geografische activiteit) kunnen worden beschouwd voor één van de bepaalde duurzame vervoersmodi.

Om als koepel van mobiliteitsverenigingen te kunnen erkend worden moeten minstens de helft van de erkende mobiliteitsverenigingen lid zijn, naast een niet bepaald aantal niet-erkende



verenigingen. Bovendien moet de koepel tevens voldoen aan dezelfde erkenningvoorwaarden als een mobiliteitsvereniging (behalve wat betreft het aantal leden).

De taken voor een erkende koepel worden duidelijk omschreven. Het gaat hierbij zowel om ondersteuning op verschillende aspecten van de ledenverenigingen als om een aantal taken inzake coördinatie, vertegenwoordiging en beleidsondersteuning.

Tenslotte is het ook de taak van de koepel om een of meerdere mobiliteitscampagnes te organiseren.

In het voorstel van decreet wordt het bedrag van de basissubsidies berekend op basis van de financiering van de loonkost van één of meerdere personeelsleden van de vereniging.

2.2.3 Subsidiering van mobiliteitsprojecten

De projectsubsidies zoals voorzien in het huidige decreet blijven bestaan. Deze zijn bedoeld voor initiatieven met een eerder tijdelijk karakter. Er worden wel een aantal aanpassingen voorgesteld om een hoge kwaliteit van deze projecten te kunnen garanderen en om de opvolging ervan beter te organiseren.

2.2.4 Subsidiering van actieprogramma's

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.

2.2.5 Organisatie van mobiliteitscampagnes

De jaarlijkse mobiliteitscampagnes worden opgenomen in de structuur van het decreet, en de koepel wordt hier een coördinerende rol toebedeeld.

3. Advies

Toepassingsgebied

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen is van oordeel dat de definitie van duurzame mobiliteit zoals vervat in artikel 2 enkel slaat op mobiliteit ten aanzien van personen. Wellicht ligt het in de bedoeling van de Vlaamse Regering om de activiteiten en verenigingen die zich inzetten voor een duurzaam goederenvervoer van het toepassingsgebied van dit decreet uit te sluiten. Het lijkt voor de MORA dan ook aangewezen om dit duidelijk op te nemen in de algemene bepalingen en verder over duurzame personenmobiliteit te spreken.

De Mobiliteitsraad vindt wel dat er een goede definitie van duurzame personenmobiliteit en duurzame vervoersmodi wordt gegeven. De Mobiliteitsraad is tevens verheugd dat het auto-gebruik niet per definitie als niet-duurzaam wordt aanzien, maar dat het voorontwerp van decreet ruimte geeft aan die verenigingen die zich richten op het collectief en duurzaam auto-gebruik.

Erkenning van mobiliteitsverenigingen

Bij de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen hebben de SERV-partners geopteerd om hun adviesopdracht t.a.v. transportbeleid en mobiliteitsbeleid in het algemeen voortaan in overleg en samenwerking met de andere geledingen van het mobiliteitsmiddenveld alle kansen te geven. Hiermee concreet gestalte gevend aan de reeds eerder kenbaar gemaakte wens dat een geïntegreerd en multidimensioneel mobiliteitsbeleid, gestoeld moet zijn op een zo breed mogelijk draagvlak.

Gestructureerde en voldoende representatieve verenigingen en gebruikersorganisaties die zich toeleggen op de mobiliteitsproblematiek zijn volgens de Mobiliteitsraad dan ook essentiële bouwstenen voor de noodzakelijke creatie en instandhouding van het maatschappelijke draagvlak met het oog op duurzame mobiliteit.

De basissubsidieregeling zoals ze in het voorontwerp van decreet wordt voorgesteld is voor deze organisaties een belangrijke steun om te komen tot een kwaliteitsvolle werking. De Mobiliteitsraad benadrukt dat de onafhankelijkheid, de representativiteit en het vrijwillige engagement van de leden van deze verenigingen belangrijke eigenschappen zijn.

Het omschrijven van de rol van de koepelverenigingen in het voorontwerp van decreet moet in de toekomst leiden tot een verder gestructureerd uitgebouwd mobiliteitsmiddenveld en is voor de Mobiliteitsraad een duidelijke verbetering ten aanzien van het huidige decreet.

***Basissubsidie en aanvullende subsidie***

Tot nu toe wordt de hoogte van de basissubsidie berekend door het beschikbare bedrag te delen door het aantal erkende verenigingen. In het voorliggende ontwerp van decreet zal de basissubsidie gebaseerd zijn op personeels- en werkingskosten van de mobiliteitsverenigingen. De Mobiliteitsraad stelt vast dat de verenigingen op deze manier hun werking beter en efficiënter zullen kunnen organiseren en op een langere termijn hun strategische doelstellingen vertalen naar concrete acties op het terrein.

Subsidiëring van mobiliteitsprojecten en actieprogramma's

De Mobiliteitsraad vindt het belangrijk dat het voorontwerp van decreet de mogelijkheid biedt aan verenigingen die mobiliteit niet als hoofdactiviteit hebben om zowel eenmalige mobiliteitsprojecten als een continue werking rond mobiliteit uit te bouwen.

Organisatie van mobiliteitscampagnes

De mobiliteitscampagnes zijn inmiddels een vaste waarde geworden, en hebben in het verleden hun nut bewezen. De Mobiliteitsraad ondersteunt dan ook het idee om deze structureel in het decreet te voorzien. De Mobiliteitsraad van Vlaanderen is er echter van overtuigd dat deze campagnes nog aan maatschappelijk draagvlak kunnen winnen. Daarom stelt de MORA voor om bij de aanvraag voor campagnesubsidie, voorzien in artikel 19 quindicies van het ontwerp van Besluit, te voorzien dat de koepel (of koepels) van mobiliteitsverenigingen die een aanvraag indienen, voorafgaandelijk een toelichting verstrekt aan de Mobiliteitsraad over de inhoudelijke invulling van het campagnethema. Verder vraagt de mobiliteitsraad dat in het besluit zou worden opgenomen dat het eindverslag, voorzien in artikel 19 duodevicies, aan de MORA ter bespreking zou worden voorgelegd.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

VRU

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 44.624/3
VAN 17 JUNI 2008

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 28 mei 2008 door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen verzocht haar, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp 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 mobiliteitsprojecten", heeft het volgende advies gegeven:

VRU

44.624/3

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond⁽¹⁾, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

Daarnaast bevat dit advies ook een aantal opmerkingen over andere punten. Daaruit mag echter niet worden afgeleid dat de afdeling wetgeving binnen de haar toegemeten termijn een exhaustief onderzoek van het ontwerp heeft kunnen verrichten.

*

* *

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt ertoe een aantal wijzigingen aan te brengen in 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 mobiliteitsprojecten (hierna: het decreet).

In de eerste plaats worden enkele definities gewijzigd en toegevoegd, en wordt de terminologie van het decreet aangepast in functie van de ontworpen wijzigingen (artikelen 2, 5, 7, 1°, 11 en 16). Daarnaast wordt de erkenningsregeling van de mobiliteitsverenigingen (artikel 3) en van de koepels van mobiliteitsverenigingen (artikel 4) gewijzigd. Verder wordt er voorzien in nieuwe subsidies onder de vorm van een aanvullende subsidie (artikelen 6, 7, 2°, en 8 tot 10), een subsidie voor actieprogramma's (artikel 14) en een subsidie voor mobiliteitscampagnes (artikel 15). Ook wordt de subsidieregeling voor mobiliteitsprojecten aangepast (artikelen 12 en 13). Ten slotte wordt een overgangsregeling uitgewerkt voor reeds erkende verenigingen (artikel 17).

⁽¹⁾ Aangezien het gaat om een voorontwerp van decreet, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

VRU

44.624/3

BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST

3.1. Luidens het ontworpen artikel 2, 2°, van het decreet (artikel 2, 2°, van het ontwerp) omvat het begrip "duurzame mobiliteit":

"[...] het streven naar de volgende doelstellingen:

- a) het vrijwaren van de bereikbaarheid;
- b) het garanderen van de toegankelijkheid;
- c) het verzekeren van de veiligheid;
- d) het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- e) het terugdringen van de schade aan natuur en milieu;"

In tegenstelling met het huidige artikel 2, 1°, van het decreet, waarbij bij de omschrijving van het begrip mobiliteitsvereniging gewag wordt gemaakt van "het bevorderen van een duurzame mobiliteit of de verkeersveiligheid", lijkt thans de doelstelling van "(verkeers)veiligheid" te worden ondergebracht bij het begrip "duurzame mobiliteit".

Anders dan wat deze wijziging zou kunnen doen vermoeden, lijkt het niet de bedoeling te zijn van de stellers van het ontwerp om de doelstelling "verkeersveiligheid" te onttrekken aan het begrip "duurzame mobiliteit". Dit moge duidelijk blijken uit de memorie van toelichting waarin uitdrukkelijk wordt vermeld dat verenigingen ondersteuning kunnen "krijgen voor een bepaald actieprogramma dat zij rond duurzame mobiliteit of verkeersveiligheid op een meer continue basis uitvoeren" ⁽²⁾ en, dat "de actieprogramma's [...] bijvoorbeeld op een specifiek thema of een specifieke doelgroep binnen de duurzame mobiliteit [kunnen] zijn gericht (bvb. verkeersslachtoffers, rijden onder invloed, [...])" ⁽³⁾.

3.2. De bevoegdheid van het Vlaamse Gewest om de ontworpen wijzigingen vast te stellen, kan worden gesteund op 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, inzonderheid de sub 1° en 8° van dit artikel vermelde bevoegdheden inzake respectievelijk "de wegen en hun aanhorigheden" en "het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer".

⁽²⁾ Memorie van toelichting, p. 2.

⁽³⁾ Memorie van toelichting, p. 5.

VRU

44.624/3

In de mate dat het ontworpen artikel 18*bis* van het decreet, gelezen in samenhang met het ontworpen artikel 2, 2°, ertoe strekt ook actieprogramma's waarmee enkel de bevordering van de verkeersveiligheid wordt beoogd, voor subsidiëring in aanmerking te laten komen, dient te worden vastgesteld dat de ontworpen regeling onvoldoende nauw aansluit bij de in de voornoemde bijzondere wetsbepalingen aan de gewesten opgedragen aangelegenheden" ⁽⁴⁾.

VORMVEREISTEN

4. Luidens artikel 5, § 2, a), van het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wint de Vlaamse Regering het advies van die raad in over alle voorontwerpen van decreet die een sociaal-economische dimensie hebben en die algemene aangelegenheden regelen bedoeld in artikel 107*quater* van de Grondwet, uitgezonderd het voorontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Gevraagd of het advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (hierna: de SERV) werd ingewonnen, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

"De MORA liet ons weten dat adviesvragen voor de SERV rond mobiliteit steeds door de MORA worden behandeld. Het advies van de SERV en de MORA zijn dan als één advies (opgemaakt door de MORA) te beschouwen" ⁽⁵⁾.

Gelet evenwel op de specifieke samenstelling van de MORA zoals bepaald in artikel 9 van het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen en de daarvan onderscheiden samenstelling van de SERV zoals bepaald

⁽⁴⁾ Vgl. met advies 36.907/3 van 26 april 2004 over een ontwerp van besluit dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten.

⁽⁵⁾ De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (afgekort MORA) heeft op 21 mei 2008 een advies gegeven over het ontwerp van decreet.

VRU

44.624/3

in artikel 3, § 1, van het decreet van 27 juni 1985, dient het advies van de SERV nog te moeten worden gevraagd ⁽⁶⁾.

Dit vormvereiste dient alsnog te worden vervuld. Mocht het ontworpen besluit ten gevolge daarvan nog wijzigingen ondergaan, dan moeten de gewijzigde bepalingen opnieuw om advies worden voorgelegd aan de Raad van State, afdeling wetgeving.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 3

5. Luidens het ontworpen artikel 3, 10°, van het decreet moeten de mobiliteitsverenigingen met het oog op hun erkenning, "hun werkzaamheden organiseren volgens de principes inzake het maatschappelijk verantwoord ondernemen en het deugdelijk bestuur, met aandacht voor responsabilisering, objectivering van de besluitvorming en transparantie".

Het is niet duidelijk wat precies met die ontworpen bepaling wordt bedoeld. De stellers van het ontwerp zullen die bepaling doen ook in het licht van hun bedoeling te preciseren.

Artikel 8

6. Om aan te geven dat de in de tweede volzin van het ontworpen artikel 10 van het decreet aan de Vlaamse Regering verleende delegatie ook slaat op de aanvullende

⁽⁶⁾ Vgl. met advies 43.779/3 van 27 november 2007 over een voorontwerp van decreet dat heeft geleid tot het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer (*Parl. St.*, Vl. Parl., 2007-2008 nr. 1596/1), waarin de Raad van State heeft opgemerkt dat een advies van de SERV niet volstaat om niet het advies van de MORA te vragen, nu de MORA een in het licht van zijn opdracht specifieke samenstelling kent.

VRU

44.624/3

subsidie voor koepels van verenigingen, dient in de eerste volzin van dat artikel, ook gewag te worden gemaakt van de koepels van mobiliteitsverenigingen.

Artikel 14

7. In het ontworpen artikel 18^{ter} van het decreet wordt bepaald dat de Vlaamse Regering actieprogramma's van niet-erkende mobiliteitsverenigingen kan subsidiëren, op voorwaarde dat ze duurzame mobiliteit bevorderen.

De woorden "op voorwaarde dat ze duurzame mobiliteit bevorderen" zitten reeds vervat in de definitie van het begrip "mobiliteitsvereniging" zoals omschreven in artikel 2, 1°, van het decreet en in de definitie van het begrip "actieprogramma" (ontworpen artikel 2, 8°) dat in het decreet wordt ingevoegd bij artikel 2, 4°, van het ontwerp.

De woorden "op voorwaarde dat ze duurzame mobiliteit bevorderen" kunnen bijgevolg worden weggelaten.

Artikel 15

8. In de ontworpen artikelen 16, tweede lid, en 18^{quinqüies}, tweede lid, van het decreet wordt bepaald dat bij de eindafrekening moet worden aangetoond dat er geen dubbele subsidiëring is respectievelijk van het project en van het actieprogramma.

In het ontworpen hoofdstuk III^{ter}, dat handelt over de subsidiëring van mobiliteitscampagnes, ontbreekt evenwel een vergelijkbare bepaling.

Hierover om uitleg gevraagd, heeft de gemachtigde aan de auditeur-verslaggever het volgende geantwoord:

"De koepel die een campagne organiseert krijgt subsidies voor de concrete uitwerking van die campagne onder het nieuwe hoofdstuk, en daarnaast ook een aanvullende subsidie, die vooral dient om de extra personeelskost op te vangen die

.../...

VRU

44.624/3

noodzakelijkerwijze veroorzaakt wordt door de coördinerende taak die de koepel daarbij op zich neemt. In het artikel 19^{ter decies} van het uitvoeringsbesluit zal u lezen dat die kosten immers uitgesloten worden uit de berekeningsbasis voor de gewone campagnesubsidie. Dit is dus geen dubbele subsidiëring. Maar u heeft wel gelijk dat in de hoofdstukken over projecten en actieprogramma's expliciet in het decreet staat dat aangetoond moet worden dat er geen sprake is van dubbele subsidiëring. Indien u het nodig acht kunnen we die bepaling er ook bij zetten in het hoofdstuk over de campagnes."

Omwille van de coherentie van het decreet, verdient het aanbeveling dat ook een gelijkkluidende bepaling zou worden opgenomen in het ontworpen hoofdstuk III^{ter}.

9. Luidens het ontworpen artikel 18^{decies} van het decreet kan de Vlaamse Regering de nadere voorwaarden bepalen die gelden voor de subsidiëring van mobiliteitscampagnes.

Het is niet duidelijk of de in dat artikel aan de Vlaamse Regering verleende delegatie slaat op de voorwaarden die reeds zijn vervat in de artikelen 18^{octies} en 18^{novies} van het decreet, in welk geval die delegatie overbodig is nu ze enkel de algemene uitvoeringsbevoegdheid die de Vlaamse Regering ontleent aan artikel 20 van de voormelde bijzondere wet van 8 augustus 1980 in herinnering brengt, dan wel of die delegatie ertoe strekt de Vlaamse Regering te machtigen bijkomende voorwaarden te bepalen, in welke geval minstens in het ontwerp zelf de criteria dienen te worden vermeld waarop die bijkomende voorwaarden kunnen slaan.

VRU

44.624/3

De kamer was samengesteld uit

de Heren	J. SMETS,	staatsraad, voorzitter,
	B. SEUTIN,	
	W. VAN VAERENBERGH,	staatsraden,
	H. COUSY,	assessoren van de
	J. VELAERS,	afdeling wetgeving,
Mevrouw	M. VERSCHRAEGHEN,	toegevoegd griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. K. BAMS, auditeur.

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

M. VERSCHRAEGHEN

J. SMETS

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

In artikel 2 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 mobiliteitsprojecten, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 1° worden de woorden “of de verkeersveiligheid” geschrapt;

2° punt 2° wordt vervangen door wat volgt:

“2° duurzame mobiliteit: omvat het streven naar de volgende doelstellingen:

- a) het vrijwaren van de bereikbaarheid;
- b) het garanderen van de toegankelijkheid;
- c) het verzekeren van de veiligheid;
- d) het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- e) het terugdringen van de schade aan natuur en milieu;”;

3° punt 3° wordt vervangen door wat volgt:

“3° duurzame vervoersmodus: één van de volgende modi: te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer en met collectief en duurzaam autogebruik;”;

4° er worden een punt 7°, 8° en 9° toegevoegd, die luiden als volgt:

“7° mobiliteitsproject: een bijzonder initiatief met een tijdelijk karakter, dat expliciet en overwegend gericht is op duurzame mobiliteitsdoelstellingen;

8° actieprogramma: een samenhangend geheel van activiteiten met een permanent karakter, dat expliciet en overwegend gericht is op duurzame mobiliteitsdoelstellingen;

9° mobiliteitscampagne: jaarlijks terugkerende organisatie van een samenhangend geheel van publieksgerichte en doelgroepgerichte acties rond duurzame mobiliteit gedurende een bepaalde periode.”.

Artikel 3

In artikel 3 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de inleidende zin wordt vervangen door wat volgt:

“De Vlaamse Regering kan mobiliteitsverenigingen per duurzame vervoersmodus erkennen als ze:”;

2° punt 1° en 2° worden vervangen door wat volgt:

“1° opgericht zijn op privaat initiatief in de vorm van een vereniging zonder winstoogmerk of een stichting met als voornaamste doelstelling de belangen van gebruikers van duurzame vervoersmodi verdedigen en zich actief inzetten voor een duurzame mobiliteit in Vlaanderen. Hun activiteiten moeten in overeenstemming zijn met de doelstellingen uit het mobiliteitsplan Vlaanderen. Ze moeten dat kunnen aantonen aan de hand van hun statuten, doelstellingen, missie en maatschappelijke visie;

- 2° een door de Vlaamse Regering bepaald aantal individuele leden hebben, verspreid over de verschillende Vlaamse provincies, en actief zijn in heel Vlaanderen. Eén gezinslidmaatschap geldt voor drie individuele leden. De leden betalen jaarlijks een minimumbijdrage, die door de Vlaamse Regering wordt bepaald;”;
- 3° in punt 6° worden de woorden “onder de door de Vlaamse regering bepaalde voorwaarden” geschrapt;
- 4° punt 7° wordt geschrapt;
- 5° punt 10° en 11° worden vervangen door wat volgt:
- “10° hun werkzaamheden organiseren volgens de principes inzake het maatschappelijk verantwoord ondernemen en het deugdelijk bestuur, met aandacht voor responsabilisering, objectivering van de besluitvorming en transparantie;
- 11° jaarlijks een door de bevoegde organen goedgekeurde begroting en de rekeningen van het vorige jaar met de nodige bewijsstukken en een verslag over de georganiseerde activiteiten voorleggen.”;
- 6° er wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:
- “Als verschillende verenigingen die de belangen van de gebruikers van eenzelfde duurzame vervoersmodus verdedigen, een aanvraag voor erkenning indienen, zullen de verenigingen worden erkend die inzake die modus het meest representatief zijn. De verenigingen tonen dat aan op basis van het aantal leden, het aantal publicaties, het aantal activiteiten en de spreiding over het grondgebied van Vlaanderen.”.
- Artikel 4
- Artikel 4 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:
- “Artikel 4
- De Vlaamse Regering kan koepels van mobiliteitsverenigingen erkennen als de koepel:
- 1° minstens, naast niet-erkende mobiliteitsverenigingen, de meerderheid van alle erkende mobiliteitsverenigingen als lid heeft. Als een erkende mobiliteitsvereniging lid is van verschillende koepels van mobiliteitsverenigingen, dan moet ze aangeven bij welke koepel van mobiliteitsverenigingen haar erkenning in rekening kan worden gebracht;
- 2° zich actief inzet om nieuwe leden te werven die werkzaam zijn op het domein van duurzame mobiliteit;
- 3° zorgt voor een transparante besluitvorming, waarbij ook de niet-erkende mobiliteitsverenigingen in voldoende mate impact hebben op die besluitvorming;
- 4° voldoet aan alle voorwaarden, vermeld in artikel 3, met uitzondering van punt 2°;
- 5° minstens de volgende taken uitvoert:
- a) ze verzorgt voor haar aangesloten lidverenigingen een algemene coördinatiestructuur en specifieke netwerking. Daartoe realiseert ze een inhoudelijke werking, onder meer door het innemen van gezamenlijke standpunten. Ze treedt in mobiliteitsaangelegenheden op als spreekbuis voor haar aangesloten verenigingen;
 - b) ze ontwikkelt en coördineert publieksgerichte of doelgroepgerichte acties inzake mobiliteit;
 - c) ze organiseert een of meer mobiliteitscampagnes inzake duurzame mobiliteit, gericht op het stimuleren van het maatschappelijk engagement inzake duurzame mobiliteit, zowel bij het brede publiek als bij specifieke doelgroepen;
 - d) ze vertegenwoordigt haar aangesloten verenigingen bij de Vlaamse overheid, in de overlegfora en adviesorganen en bij andere doelgroepen die bij het Vlaamse mobiliteitsbeleid betrokken zijn;
 - e) ze neemt initiatieven om het publieke debat rond duurzame mobiliteit te stimuleren;
 - f) ze stimuleert haar aangesloten verenigingen op het vlak van informatie-uitwisseling en onderlinge samenwerking;

- g) ze ondersteunt haar aangesloten verenigingen op het vlak van organisatieontwikkeling en project- en methodiekontwikkeling.”.

Artikel 5

In artikel 6 van hetzelfde decreet wordt het woord “verenigingen” vervangen door het woord “mobiliteitsverenigingen”.

Artikel 6

Het opschrift van afdeling II van hoofdstuk II van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt: “Basissubsidie en aanvullende subsidie”.

Artikel 7

In artikel 8 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° het woord “verenigingen” wordt vervangen door het woord “mobiliteitsverenigingen”;
- 2° er wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“Aan erkende mobiliteitsverenigingen kan een aanvullende subsidie worden toegekend als ze aan een aantal extra voorwaarden voldoen die de Vlaamse Regering heeft vastgesteld. Aan erkende koepels van mobiliteitsverenigingen kan een aanvullende subsidie worden toegekend voor de organisatie van goedgekeurde mobiliteitscampagnes.”.

Artikel 8

Artikel 10 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Artikel 10

Het bedrag van de basissubsidie en de aanvullende subsidie zal gebaseerd zijn op de personeels- en werkingskosten van de mobiliteitsverenigingen en koepels van mobiliteitsverenigingen. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de berekening van de basissubsidie en de aanvullende subsidie.”.

Artikel 9

In artikel 11 van hetzelfde decreet worden na de woorden “van de basissubsidie” de woorden “en de aanvullende subsidie” toegevoegd.

Artikel 10

In artikel 12 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in de eerste zin worden na de woorden “op de basissubsidies” de woorden “en de aanvullende subsidies” ingevoegd;
- 2° in het tweede lid worden na de woorden “van de basissubsidie” telkens de woorden “en de aanvullende subsidie” ingevoegd.

Artikel 11

In artikel 13, eerste lid, van hetzelfde decreet worden de woorden “instelling van openbaar nut” vervangen door het woord “stichting” en de woorden “koepel van verenigingen” vervangen door de woorden “koepel van mobiliteitsverenigingen”.

Artikel 12

In artikel 14 van hetzelfde decreet worden de woorden “of verkeersveiligheid” en “en geen investeringen in infrastructuur bevatten” geschrapt.

Artikel 13

In artikel 16 van hetzelfde decreet wordt het tweede lid vervangen door wat volgt:

“Bij de eindafrekening wordt aangetoond dat er geen sprake is van een dubbele subsidiëring van het project.”.

Artikel 14

In hetzelfde decreet wordt een hoofdstuk IIIbis, bestaande uit artikel 18bis tot en met artikel 18septies, ingevoegd, dat luidt als volgt:

“HOOFDSTUK IIIbis

Subsidiëring van actieprogramma's

Artikel 18bis

Alle niet-erkende mobiliteitsverenigingen die opgericht zijn op privaat initiatief in de vorm van een vereniging zonder winstoogmerk of een stichting, kunnen een subsidie voor de financiering van actieprogramma's inzake duurzame mobiliteit ontvangen.

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

Artikel 18ter

De Vlaamse Regering kan actieprogramma's van niet-erkende mobiliteitsverenigingen subsidiëren. De niet-erkende mobiliteitsverenigingen moeten voldoen aan de voorwaarden, vermeld in artikel 3, 3° tot en met 11°.

Artikel 18quater

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere criteria op basis waarvan de ingediende actieprogramma's worden beoordeeld. Hierbij wordt minstens rekening gehouden met:

- 1° de mate waarin het actieprogramma zich richt op een specifieke doelgroep of een specifiek thema binnen de duurzame mobiliteit;
- 2° de kostenefficiëntie;
- 3° de openbaarheid;

4° het spreidingsgebied;

5° de grootte van de betrokken doelgroep;

6° de effectiviteit.

Artikel 18quinquies

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

Bij de eindafrekening wordt aangetoond dat er geen sprake is van een dubbele subsidiëring van het actieprogramma.

Artikel 18sexies

De Vlaamse Regering bepaalt de procedures voor het aanvragen, beoordelen, toekennen en uitbetalen van de subsidies voor actieprogramma's.

Artikel 18septies

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

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de betaling van die voorschotten, die samen maximaal 90% van de subsidie voor actieprogramma's kunnen bedragen.

Het saldo van de subsidie wordt uitbetaald volgens de regels die de Vlaamse Regering vaststelt. Bij de

berekening van het saldo wordt rekening gehouden met de uitgekeerde voorschotten.”.

Artikel 15

In hetzelfde decreet wordt een hoofdstuk IIIter, bestaande uit artikel 18octies tot en met 18duodecies, ingevoegd, dat luidt als volgt:

“HOOFDSTUK IIIter

Subsidiëring van mobiliteitscampagnes

Artikel 18octies

De erkende koepels van mobiliteitsverenigingen kunnen een campagnesubsidie ontvangen voor de organisatie van een of meer mobiliteitscampagnes inzake duurzame mobiliteit die een gewestelijke impact hebben. Dat betekent dat er in elke provincie activiteiten worden georganiseerd en dat er op gewestniveau over wordt gecommuniceerd. Als meerdere erkende koepels van mobiliteitsverenigingen een campagnesubsidie aanvragen, moeten ze een gezamenlijke aanvraag indienen.

Artikel 18novies

De aanvraag voor een subsidie voor de organisatie van mobiliteitscampagnes wordt ingediend in de vorm van een jaarprogramma en moet aan volgende criteria beantwoorden:

- 1° de mobiliteitscampagnes worden voorbereid en uitgevoerd door de erkende koepels van mobiliteitsverenigingen in samenwerking met de aangesloten lidverenigingen van de erkende koepels van mobiliteitsverenigingen en in samenwerking met de Vlaamse overheid;
- 2° de mobiliteitscampagnes zijn gericht op het stimuleren en activeren van het maatschappelijk engagement inzake duurzame mobiliteit, zowel bij het brede publiek als bij specifieke doelgroepen;
- 3° het jaarprogramma omvat alle mobiliteitscampagnes die worden gepland, waarbij de inhoud,

de looptijd en het budget worden omschreven en gemotiveerd.

Artikel 18decies

Onverminderd artikelen 18octies en 18novies kan de Vlaamse Regering bijkomende voorwaarden bepalen betreffende het bedrag van de campagnesubsidie en de inhoud van de campagne.

Artikel 18undecies

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere procedures voor het aanvragen, toekennen en uitbetalen van de campagnesubsidie.

Artikel 18duodecies

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

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de betaling van die voorschotten, die samen maximaal 90% van de campagnesubsidie kunnen bedragen. Het saldo van de campagnesubsidie wordt uitbetaald volgens de regels die de Vlaamse Regering vaststelt. Bij de berekening van het saldo wordt rekening gehouden met de uitgekeerde voorschotten.

Bij de eindafrekening wordt aangetoond dat er geen sprake is van een dubbele subsidiëring.”.

Artikel 16

In hetzelfde decreet wordt het opschrift van hoofdstuk IV vervangen door wat volgt: “Hoofdstuk IV. Slotbepalingen”.

Artikel 17

In hoofdstuk IV van hetzelfde decreet wordt een artikel 18ter decies ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Artikel 18ter decies

De verenigingen die al erkend zijn, kunnen een nieuwe erkenning en subsidiëring op basis van hoofdstuk II aanvragen. Als ze dat niet doen, blijft de oorspronkelijke erkenning en subsidiëring voor de duur die in de erkenning is vastgesteld, behouden.”.

Artikel 18

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

Brussel, 10 juli 2008.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

*De Vlaamse minister van Mobiliteit,
Sociale Economie en Gelijke Kansen,*

Kathleen VAN BREMPT

BIJLAGE

bij de memorie van toelichting:

Reguleringsimpactanalyse

Reguleringsimpactanalyse voor het mobiliteitsverenigingendecreet

1 Titel

Decreet en besluit van de Vlaamse regering tot wijziging van het decreet en het besluit tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten.

2 Aanleiding en doel

2.1 Aanleiding

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 mobiliteitsthema hoog op de politieke agenda staat. Op Vlaams niveau is momenteel een ontwerp voor een globaal mobiliteitsplan 'duurzame mobiliteit in Vlaanderen' klaar.

Ook de "mobiliteitssector" kreeg de laatste jaren stilaan vorm. De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers, de Fietzersbond, de Voetgangersbeweging,... 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 reeds 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 voor de regio's Gent en Antwerpen uit, de Fietzersbond bouwt aan een dienstverlenende website omtrent fietsen in Vlaanderen, enz.

Representatieve 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,... 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.

Het huidige decreet en besluit tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten werden goedgekeurd in 2004. Voor deze datum werden de subsidies binnen de mobiliteitssector eerder ad hoc toegekend, zonder enige algemene regelgeving hieromtrent. Het huidige decreet was dan ook een eerste stap om te komen tot een algemeen kader met duidelijke afspraken omtrent de mogelijkheden voor mobiliteitsverenigingen om een erkenning te verkrijgen en daaraan gekoppeld een basissubsidie om een deel van hun werking te subsidiëren. Daarnaast werd ook een procedure uitgewerkt om projectsubsidies rond mobiliteit en verkeersveiligheid te verlenen.

Intussen wordt sinds een drietal jaren met dit decreet gewerkt. Het is ook niet onlogisch om een nieuw decreet na een aantal jaren werking te evalueren. Deze evaluatie gebeurde op basis van de opgedane praktijkervaring en in samenspraak tussen de administratie en de betrokken mobiliteitsverenigingen. Hieruit bleek dat het decreet een positief effect had inzake de ondersteuning van het middenveld binnen de mobiliteitssector, maar ook dat er nog een aantal tekortkomingen zijn en dat een aantal verbeterpunten nuttig kunnen zijn om 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.

In het huidige decreet hebben de erkende verenigingen ook geen enkele garantie inzake de hoogte van de jaarlijkse basissubsidie, ook als zij aan alle erkenningsvoorwaarden voldoen. Hoewel het de uitdrukkelijke bedoeling was van het decreet om minstens 1 personeelslid te financieren per erkende vereniging, bleek dit in de praktijk niet haalbaar omwille van het opgenomen subsidiemechanisme (dat het beschikbare bedrag evenredig verdeelt onder alle erkende verenigingen).

Daarnaast wordt van de geplande aanpassing gebruik gemaakt om tevens een aantal meer sturende elementen in het decreet aan te passen en ook om het toepassingsgebied van het decreet uit te breiden naar de subsidiëring van actieprogramma's en sensibiliseringscampagnes binnen de mobiliteitssector. Uit de evaluatie bleek immers dat er nood is aan het ondersteunen van acties die een meer continu karakter hebben (in tegenstelling tot de projecten die een eerder tijdelijk karakter kennen). Bovendien is het aangewezen om de bestaande mobiliteitscampagnes mee decretaal te onderbouwen.

2.2 Doelstelling

De meer inhoudelijke aanpassingen streven de volgende doelstellingen na:

- Er wordt naar gestreefd om het 'mobiliteitslandschap' wat meer structuur te geven. Hierbij dient vooral de rol van de koepel van mobiliteitsverenigingen beter uitgeklaard te worden. Ook wordt een duidelijk onderscheid nagestreefd tussen verenigingen die echt de gebruikers van een bepaalde duurzame modus vertegenwoordigen (en dus een erkenning als mobiliteitsvereniging kunnen krijgen)

en verenigingen die binnen het mobiliteitsveld bepaalde acties of projecten ontwikkelen zonder daarom ook gebruikers te vertegenwoordigen (en dus niet erkend worden). Ook de jaarlijkse mobiliteitscampagnes zouden best in deze structuur een plaats krijgen. Concreet is het de bedoeling om in 2009 per vervoermodus 1 vereniging te erkennen. Daarnaast willen we jaarlijks een 8-tal kwaliteitsvolle projecten blijven ondersteunen en daarbovenop nog een 4-tal meer continue actieprogramma's subsidiëren.

- 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. Op die manier kunnen de verenigingen hun werking beter en efficiënter organiseren en op een langere termijn hun strategische doelstellingen vertalen naar concrete acties op het terrein. In de praktijk is het de bedoeling om met de basissubsidie minstens 1 voltijds personeelslid te financieren per erkende vereniging.

In de beleidsbrief 2007-2008 van minister Van Brempt werden deze doelstellingen ook reeds opgenomen.

3 Opties

Optie 1: nuloptie: Er worden geen wijzigingen aangebracht aan het bestaande decreet en besluit. De huidige werkwijze voor het erkennen van mobiliteitsverenigingen en het verlenen van subsidies blijft gehandhaafd.

Optie 2: Het decreet en het besluit worden aangepast, waarbij er slechts 1 mobiliteitsvereniging per modus wordt erkend, waarbij de taken van de koepelorganisatie worden uitgebreid, waarbij verenigingen ook voor een actieprogramma ondersteuning kunnen verkrijgen en waarbij ook de mobiliteitscampagnes in het decreet worden geïntegreerd. De basissubsidies worden berekend op basis van een vast aantal VTE's.

Optie 3: Een doorgedreven aanpassing van het decreet waarbij enkel nog de koepel structureel wordt erkend en ondersteund. Hierdoor wordt de rol van de koepel nog extra versterkt. De koepel krijgt dan als taak om via een interne procedure de mobiliteitsverenigingen verder te ondersteunen, ook financieel. Hierbij kunnen een aantal randvoorwaarden worden opgenomen inzake het aantal te erkennen mobiliteitsverenigingen en de hoogte van de basissubsidie.

4 Effecten

4.1 Doelgroepen en betrokken partijen

De doelgroepen zijn hier in eerste instantie de mobiliteitsverenigingen. Niet alleen diegene die duurzame mobiliteit als core business hebben, maar ook diegene die naast hun kernactiviteit in een andere sector, ook bepaalde projecten of actieprogramma's rond mobiliteit organiseren. Momenteel zijn er 5 erkende mobiliteitsverenigingen en 1 erkende koepel. Daarnaast zijn ook een aantal verenigingen actief binnen het mobiliteitsveld die momenteel niet zijn erkend maar toch een waardevolle bijdragen leveren tot duurzame mobiliteit in Vlaanderen. We denken hierbij bijvoorbeeld aan Autopia en Mobiel 21.

In principe kunnen we hier ook de burger als betrokken partij beschouwen. De burger zal hier dan vooral kosten en baten ondervinden als lid van een bepaalde vereniging of als deelnemer aan een bepaalde actie of campagne van de betrokken vereniging. De kosten en baten voor deze burger vallen dus bijna volledig samen met de kosten en baten van de vereniging zelf. Om deze reden nemen we de burger niet mee in de verdere bespreking.

Andere betrokken partijen zijn de Vlaamse overheid die bevoegd is voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen.

De lokale besturen daarentegen spelen hier geen enkele directe rol.

4.2 Optie 1

Directe effecten

Wanneer het decreet niet wordt gewijzigd, blijft de huidige regelgeving van kracht. Hier staat geen beperking op het aantal erkende verenigingen, zolang zij maar aan de erkenningsvoorwaarden voldoen. Erkende verenigingen hebben recht op een basissubsidie maar de hoogte ervan is afhankelijk van het aantal erkende verenigingen. Het beschikbare bedrag wordt immers gedeeld door het aantal erkende verenigingen. Hierdoor kunnen zij moeilijk een degelijke basiswerking op punt zetten omdat er in principe geen zekerheid is over het bedrag dat zij jaarlijks kunnen ontvangen. Verenigingen die aan een aantal extra voorwaarden voldoen, kunnen een extra subsidie verkrijgen die maximum 50% van de basissubsidie bedraagt. Bovendien zijn de bedragen in de praktijk te laag om de basiswerking van een vereniging te verzekeren.

Verenigingen die niet erkend zijn, kunnen enkel jaarlijks een mobiliteitsproject indienen dat bij gunstige beoordeling door de jury, een projectsubsidie kan verkrijgen. Zij zijn dikwijls van deze jaarlijkse toekenning afhankelijk. Het is niet mogelijk om een goed actieprogramma voor een bepaalde periode structureel te ondersteunen.

De financiële ondersteuning van mobiliteitscampagnes wordt niet decretaal geregeld en blijft afhankelijk van de jaarlijkse budgettaire ruimte in de begroting.

Een koepel die verschillende mobiliteitsverenigingen omvat, kan erkend worden, maar krijgt weinig of geen specifieke taken toegekend en de hoogte van de basissubsidie is gelijk aan deze van de mobiliteitsverenigingen zelf.

Verdelingseffecten

Het beschikbare budget wordt evenredig verdeeld onder alle erkende mobiliteitsverenigingen en de koepel. Daarnaast is er binnen het subsidiedecreet een budget beschikbaar voor de financiering van projecten.

Voor de financiering van de mobiliteitscampagnes is een apart budget beschikbaar in de begroting van de Vlaamse overheid. De organisatie ervan is momenteel specifiek toegewezen aan de koepel vzw Komimo, terwijl er eigenlijk geen decretale basis is om dit jaarlijks aan hen toe te kennen.

Momenteel (2008) worden volgende bedragen besteed:

- basissubsidies mobiliteitsverenigingen en koepel : 210.000 euro (3 verenigingen met 28.000 euro en 3 met 42.000 euro)
- mobiliteitsprojecten: 303.000 euro
- mobiliteitscampagnes Komimo : 353.000 euro
- > totaal 2008 : 866.000 euro

Indirecte effecten

De ondersteuning van mobiliteitsverenigingen werkt niet echt structurerend voor de sector. Een koepelvereniging kan haar functie op het terrein niet waarmaken. Hierdoor is het voor de Vlaamse overheid moeilijker om het beleid op een efficiënte manier aan te sturen. Zij moet dikwijls zelf een coördinerende rol op zich nemen, terwijl dit eigenlijk een basistaak van de koepel moet zijn.

Vergelijkingstabel van alle effecten

Doelgroepen en betrokken partijen	Baten		Kosten	
	Omschrijving	schatting	omschrijving	schatting
Erkende Mobiliteitsverenigingen en koepelvereniging	Bij erkenning hebben deze recht op evenredig deel van het hiervoor bestemde budget als basissubsidie		Geen zekerheid over het bedrag van de basissubsidie	
Niet erkende vereniging	Kan jaarlijks een aanvraag voor een projectsubsidie indienen		Geen mogelijkheden voor actieprogramma's die over meerdere jaren lopen	
Vlaamse overheid	Verdeling van subsidies op objectieve basis, zowel voor erkende verenigingen als voor projecten		Geen goede structurering van de mobiliteitssector	

Totaal

4.3 Optie 2

Directe effecten voor de doelgroepen

Er wordt slechts 1 mobiliteitsvereniging erkend per duurzame verplaatsingsmodus (te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer, gedeeld privé –vervoer). Wanneer verschillende verenigingen hierop aanspraak maken, kan enkel de meest representatieve vereniging erkend worden. Een erkende mobiliteitsvereniging heeft gedurende 4 jaar recht op een basissubsidie waarmee 1 VTE kan worden gefinancierd + 20% werkingskosten. Wanneer aan een aantal extra criteria wordt voldaan, wordt hier een 2^e VTE aan toegevoegd. Hierdoor kan de vereniging haar basiswerking garanderen en voldoende service en ondersteuning aan haar leden bieden.

Verenigingen die rond mobiliteit actief zijn en die niet erkend zijn als mobiliteitsvereniging (bvb. omdat zij niet aan specifieke ledenwerving doen), hebben nog 2 mogelijkheden om financiële ondersteuning te verkrijgen. Enerzijds kunnen zij een voorstel tot actieprogramma indienen (d.i. een samenhangend geheel van activiteiten met een permanent karakter) of een projectvoorstel (d.i. een bijzonder initiatief met een tijdelijk karakter). Ook een erkende mobiliteitsvereniging kan alsnog een projectvoorstel indienen.

Een koepelvereniging die aan de gestelde voorwaarden voldoet heeft gedurende 4 jaar recht op een basissubsidie waarmee zij 2 VTE's + 20% werkingskosten kan financieren. Hierdoor moet de koepel in staat zijn om zowel een beleidsmedewerker als een ledencoördinator aan te werven. En op die manier de mobiliteitssector structureel ondersteuning te bieden. Wanneer ook het ingediende voorstel voor de uitvoering van een jaarlijkse mobiliteitscampagne wordt goedgekeurd, wordt nog een derde VTE gefinancierd.

Verdelingseffecten

Wanneer een mobiliteitsvereniging of koepelvereniging is erkend, weet zij perfect welk bedrag aan basisondersteuning zij de volgende 4 jaar kan verwachten.

Naast de financiering van de projectsubsidies wordt ook de ondersteuning van actieprogramma's en van een jaarlijkse sensibiliseringscampagne in het decreet geïntegreerd.

Hieronder wordt een inschatting gemaakt van de budgettaire impact:

- basissubsidies mobiliteitsverenigingen : 300.000 euro (2 verenigingen met 100.000 euro en 2 met 50.000 euro)
- basissubsidie koepel : 150.000 euro (100.000 als basis en 50.000 euro extra als ook de mobiliteitscampagne wordt goedgekeurd)
- mobiliteitsprojecten: 240.000 euro (+/- 8 projecten)
- actieprogramma's: 160.000 euro (+/- 4 programma's)
- mobiliteitscampagnes : 300.000 euro
- > totaal 2009 : 1.150.000 euro

Een detail van de budgettaire impact van het huidige decreet wordt beschreven in de nota aan de Vlaamse Regering.

Indirecte effecten

Het mobiliteitsveld binnen de Vlaamse context wordt duidelijker gestructureerd. Enerzijds wordt per verplaatsingsmodus 1 mobiliteitsvereniging erkend. Deze treedt ook op als vertegenwoordiger van de gebruikers van deze modus in Vlaanderen. Daarboven wordt een koepel erkend die een coördinerende rol speelt naar deze erkende verenigingen toe, maar ook andere , niet erkende verenigingen binnen het mobiliteitsveld als lid heeft. Deze koepel is de spreekbuis van de volledige sector naar de Vlaamse overheid toe. De koepel is ook verantwoordelijk voor het uitwerken en organiseren van een jaarlijkse sensibiliseringscampagne.

Daarnaast wordt op een objectieve manier een aantal mobiliteitsprojecten en actieprogramma's ondersteund.

Vergelijkingstabel van alle effecten

Doelgroepen en betrokken partijen	Baten		Kosten	
	Omschrijving	schatting	omschrijving	schatting
Erkende mobiliteitsverenigingen en koepel	Bij erkenning hebben deze recht op een basissubsidie van vast aantal VTE's		Er zullen minder erkende verenigingen zijn dan met het huidige decreet	
Niet erkende verenigingen actief binnen het mobiliteitsveld	Deze kunnen zowel actieprogramma's (langdurig van aard) als (tijdelijke) projecten indienen			
Koepel van mobiliteitsverenigingen	Deze krijgt een aantal duidelijke taken (en ook meer middelen) toegewezen			
Vlaamse overheid	Er wordt een duidelijke structuur gebracht in het Vlaamse middenveld van de mobiliteitsverenigingen		De totale kost van de toepassing van decreet zal hoger zijn.	

Totaal

4.4 Optie 3

Directe effecten voor de doelgroepen

In deze optie worden enkel nog de criteria uitgeschreven voor de erkenning van een koepelvereniging binnen de mobiliteitsector. Een erkende mobiliteitsvereniging krijgt dan de opdracht om de ondersteuning van het middenveld in de sector te organiseren, niet alleen inhoudelijk maar ook financieel.

De erkende koepelvereniging moet hierbij een procedure uitwerken om de individuele verenigingen te ondersteunen. De vraag is in welke mate dit op een neutrale manier kan gebeuren omdat de raad van bestuur van de koepel hoogstwaarschijnlijk is samengesteld uit een aantal vertegenwoordigers van deze individuele verenigingen.

Verdelingseffecten

De verdeling van de ingezette middelen verloopt voor een groot deel buiten het decreet om. De koepel staat immers in voor de verdeling van de middelen onder de mobiliteitsverenigingen. Het volledige budget wordt dan aan de koepel besteed.

Indirecte effecten

De Vlaamse overheid delegeert op die manier een aantal taken naar de koepel waardoor zij zelf minder tijd en middelen moet inzetten. Anderzijds is het moeilijk om in te schatten wat het effect binnen de sector zal zijn. Elke vereniging zal proberen om zijn invloed op de besluitvorming van de koepel te maximaliseren.

Vergelijkingstabel van alle effecten

Doelgroepen en betrokken partijen	Baten		Kosten	
	Omschrijving	schatting	omschrijving	schatting
De koepel	De erkende koepel krijgt de taak om de mobiliteitsvereniging inhoudelijk en financieel te ondersteunen		Moeilijk te voorspellen wat het resultaat zal zijn.	
De mobiliteitsverenigingen	Deze zullen zoveel mogelijk impact proberen te hebben op de beslissingen binnen de koepel		Volledige onzekerheid over de ondersteuning die zij zullen ontvangen	
De Vlaamse overheid	Deze moet minder tijd en middelen investeren voor de uitvoering van het decreet		Er is geen impact meer over de structuur van het mobiliteitsveld	

Totaal

4.5 Keuze en motivering van de optie

Omwille van de duidelijke hogere baten voor alle partijen wordt optie 2 gekozen.

De eerste optie heeft zeker een aantal voordelen maar behoudt tevens een aantal nadelen van het huidige decreet. Vooral de onduidelijkheid over de hoogte van de basissubsidie en de minder duidelijke structurering van de sector spelen hier een grote rol.

In de derde optie wordt de regulering eigenlijk aan de sector zelf overgelaten. Het voordeel van een efficiëntere overheid wordt hier echter teniet gedaan door de onzekere uitkomst, zowel voor de individuele verenigingen als voor de Vlaamse overheid.

De tweede optie zorgt voor meer duidelijkheid en zekerheid voor de verenigingen en de koepel, meer mogelijkheden voor niet erkende verenigingen en een goed gestructureerde sector voor de overheid.

5 Uitwerking, uitvoering en monitoring

5.1 Juridisch-technische uitwerking

Zowel in het decreet als in het uitvoeringsbesluit zullen de nodige aanpassingen worden voorgesteld. De structuur van de huidige teksten wordt zoveel mogelijk behouden. De bepalingen van de omzendbrief Wetgevingstechniek werden opgevolgd en de teksten worden nog aan het taalkundig en wetgevingstechnisch advies onderworpen.

5.2 Uitvoering en administratieve lasten

Voor de uitvoering van de bepalingen van het decreet en het besluit zal opnieuw het departement MOW, afdeling beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid bevoegd zijn. Dit is de rechtsoptvolger van de afdeling personenvervoer en luchthavens van het huidige decreet. Er worden geen nieuwe administratieve lasten toegevoegd ten opzichte van het huidige decreet en besluit. Zowel de aanvraagprocedure voor de erkenning, als de procedure voor het indienen van een project of actieprogramma worden in grote mate onveranderd gelaten. Het voorstel zal dus geen echt effect hebben op de interne werking. Het is de bedoeling dat de nieuwe regeling van kracht wordt in het najaar van 2008 en dat de nieuwe subsidiëring kan ingaan vanaf het begrotingsjaar 2009. In het uitvoeringsbesluit zal worden voorzien dat de huidige erkenningen worden behouden voor de oorspronkelijk voorziene duur, maar dat verenigingen ook reeds vroeger een nieuwe erkenning kunnen aanvragen.

De nieuwe regelgeving zal worden gepubliceerd op de website [mobieltvlaanderen](http://mobieltvlaanderen.be), de huidige erkende verenigingen zullen schriftelijk op de hoogte worden gebracht van de wijzigingen en voor de projecten en actieprogramma's zal opnieuw een oproep in de media worden geplaatst.

5.3 Handhaving

Voor de handhaving van de bepalingen van het decreet en het besluit zal opnieuw het departement MOW, afdeling beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid bevoegd zijn. Dit is de rechtsoptvolger van de afdeling personenvervoer en luchthavens van het huidige decreet. De huidige sanctieregeling (mogelijkheid tot intrekking van de erkenning, terugvordering van onterecht toegekende subsidiebedragen) blijft behouden.

5.4 Evaluatie

De gevolgen van de aanpassingen van het decreet zullen worden geëvalueerd samen met vertegenwoordigers uit de sector van de mobiliteitsverenigingen. Dit zal gebeuren onder meer aan de hand van volgende indicatoren:

- aantal erkende verenigingen
- de professionalisering binnen de mobiliteitssector
- de kwaliteit van de werking van de koepel
- aantal en de kwaliteit van de ondersteunde projecten
- aantal en de kwaliteit van de ondersteunde actieprogramma's
- de kwaliteit van de uitgevoerde mobiliteitscampagnes

6 Consultatie

De nieuwe teksten van het decreet en het besluit zijn tot stand gekomen na uitgebreid overleg. Een werkgroep met daarin verschillende vertegenwoordigers van de mobiliteitssector heeft immers zowel de evaluatie van het bestaande decreet als de voorstellen voor de aanpassingen uitgebreid besproken. In de loop van 2007 werden hier minstens een 6-tal overlegmomenten voor georganiseerd.

Na principiële goedkeuring zullen de teksten voor advies worden voorgelegd aan de Raad van State, MORA en SERV.

7 Overige informatie voor de Inspectie van Financiën

De financiering van de bepalingen van het decreet zullen gebeuren met de middelen die beschikbaar zijn op de begroting 2008, meer bepaald onder programma MF, b.a. 33.01 (voor de subsidies voor mobiliteitsprojecten en –verenigingen) en b.a. 33.04 (voor de subsidies voor de mobiliteitscampagnes).

Het is de bedoeling om deze beide artikelen samen te voegen bij de opmaak van de begroting 2009, wanneer het decreet in voege gaat. In de meerjarenbegroting is ook een verhoging van de beschikbare middelen op dit budget voorzien.

8 Samenvatting

Met deze aanpassingen aan het decreet en het besluit wordt binnen het 'mobiliteitslandschap' meer structuur gecreëerd. Hierbij wordt vooral de rol van de koepel van mobiliteitsverenigingen beter uitgeklaard. Zij krijgen een aantal taken toegewezen inzake de ondersteuning van de ledenverenigingen, inzake het vertegenwoordigen van de sector naar het beleid toe en inzake de organisatie van jaarlijkse sensibiliseringscampagnes. Daarnaast wordt ook 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.

Met de gekozen aanpassing worden ook meer garanties gegeven aan de verenigingen die erkend zijn als mobiliteitsvereniging of als koepel wat betreft de hoogte van hun jaarlijkse basissubsidie. Op die manier kunnen zij ook hun werking beter en efficiënter organiseren en op een langere termijn hun strategische doelstellingen vertalen naar concrete acties op het terrein.

Tenslotte worden ook een aantal eerder technische aanpassingen doorgevoerd 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.

9 Contactinformatie

Peter Keppens (inhoudelijke aspecten) – 02/553.81.75 – peter.keppens@mow.vlaanderen.be

Carol Vercarre (juridische aspecten) – 02/553.76.87 – carol.vercarre@mow.vlaanderen.be