

## Herziening subsidiedecreet ‘Mobiliteitsverenigingen’

*Evalueren en actualiseren van de toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004, met als doel een geactualiseerd ontwerpdecreet voor te leggen aan de Vlaamse Regering.*

Eindrapport | December 2021

# Inhoudstafel

<b>INLEIDING .....</b>	<b>4</b>
CONTEXT .....	4
DOELSTELLING.....	4
<b>HOOFDSTUK 1: KWALITATIEVE EVALUATIE VAN DE SUBSIDIES .....</b>	<b>5</b>
1.    INTRODUCTIE VAN DE EVALUATIEMETHODIEK.....	5
1.1. <i>Raamwerk</i> .....	5
1.2. <i>Datacollectie en -analyse</i> .....	6
2.    ERKENNING EN BASISSUBSIDIES .....	7
2.1. <i>Situering</i> .....	7
2.2. <i>Evaluatie</i> .....	8
3.    AANVULLENDE SUBSIDIES.....	9
3.1. <i>Situering</i> .....	9
3.2. <i>Evaluatie</i> .....	10
4.    PROJECTSUBSIDIES .....	10
4.1. <i>Situering</i> .....	10
4.2. <i>Evaluatie</i> .....	12
5.    SUBSIDIES ACTIEPROGRAMMA .....	14
5.1. <i>Situering</i> .....	14
5.2. <i>Evaluatie</i> .....	15
6.    SUBSIDIES MOBILITEITSCAMPAGNE .....	16
6.1. <i>Situering</i> .....	16
6.2. <i>Evaluatie</i> .....	17
<b>HOOFDSTUK 2: EVALUATIE VAN HET HUIDIGE SUBSIDIEDECREET .....</b>	<b>18</b>
1.    INTRODUCTIE VAN DE EVALUATIEMETHODIEK.....	18
2.    DECREET VAN 13 FEBRUARI 2004, ZOALS GEWIJZIGD DOOR HET DECREET VAN 28 NOVEMBER 2008.....	18
2.1. <i>Definities</i> .....	18
2.2. <i>Erkenningsvoorwaarden</i> .....	20
2.3. <i>Beroepsmogelijkheden</i> .....	21
2.4. <i>Cumulatie van subsidies</i> .....	22
2.5. <i>Procedurele vereenvoudiging</i> .....	22
3.    BESLUIT VAN DE VLAAMSE REGERING VAN 28 MEI 2004, ZOALS GEWIJZIGD BIJ BESLUIT VAN 27 MAART 2009.....	23
3.1. <i>Erkenningsvoorwaarden</i> .....	23
3.2. <i>Duur van de erkenning</i> .....	25
3.3. <i>Subsidiëring van campagnes</i> .....	26
3.4. <i>Advisering</i> .....	26
4.    CONCLUSIES.....	28
<b>HOOFDSTUK 3: ACTUALISERING WERKINGSPRINCIPES.....</b>	<b>29</b>
1.    BASISSUBSIDIE .....	29
2.    MOBILITEITSPROJECTEN .....	30
3.    ACTIEPROGRAMMA'S.....	32
4.    MOBILITEITSCAMPAGNE .....	33
<b>HOOFDSTUK 4: OPMAAK VAN EEN NIEUW DECREET.....</b>	<b>34</b>
<b>HOOFDSTUK 5: CONCLUSIE .....</b>	<b>35</b>
<b>BIJLAGEN.....</b>	<b>FOUT! BLADWIJZER NIET GEDEFINIEERD.</b>
VERSLAG INTERVIEW DEPARTEMENT OMGEVING .....	<b>FOUT! BLADWIJZER NIET GEDEFINIEERD.</b>
<i>Basissubsidies</i> .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>

<i>Projectsubsidies</i> .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
<i>Geleerde lessen bij de vorige en huidige actualisatieoefening</i> .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
<i>Varia</i> .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
VERSLAG WERKSESSIE STAKEHOLDERS (30/11/2021) .....	<b>FOUT! BLADWIJZER NIET GEDEFINIEERD.</b>
<i>Overzicht huidige subsidies incl. evaluatie</i> .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
<i>Ijsbrekers – enkele stellingen ter opwarming van de discussie</i> .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
<i>De portefeuille van de subsidies</i> .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
<i>Toekomstverkenning van de subsidies</i> .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
<i>Algemene discussie</i> .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
<i>Finale opmerkingen</i> .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>

# Inleiding

## Context

Een degelijk subsidiebeleid maakt mogelijk dat er met beperkte publieke middelen een zo groot mogelijke gewenste maatschappelijke wijziging plaatsvindt. Het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004, zoals gewijzigd door het besluit van 27 maart 2008, regelt de erkenning, basissubsidiëring en aanvullende subsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van mobiliteitsverenigingen alsook de subsidiëring van mobiliteitsprojecten, actieprogramma's en mobiliteitscampagnes. Het besluit voert hiermee het Decreet van de Vlaamse Regering van 13 februari 2004 uit, zoals gewijzigd door het Decreet van 28 november 2008.

Uit de Beleids- en Begrotingstoelichting (BBT) van het begrotingsjaar 2021 van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken blijkt de intentie om dit decreet te evalueren en een geactualiseerd ontwerpdecreet voor te leggen aan de Vlaamse Regering. Ook de mobiliteitsverenigingen, koepel en andere begunstigden van de mobiliteitssubsidies zelf zijn vragende partij voor een herziening van dit subsidiedecreet.

Deze intentie volgt uit de vaststelling dat de huidige decretale basis tekortkomingen vertoont en niet langer staft met de Vlaamse visie op mobiliteit. Dit volgt onder meer uit een eerste evaluatie, uitgevoerd door Deloitte in juni 2021. Hieruit bleek onder meer dat erkenning en de daaruit voortvloeiende werkingssubsidie niet mogelijk is voor multimodale mobiliteitsverenigingen, dat de administratieve werklust voor bepaalde subsidies hoog ligt en dat er niet altijd inhoudelijke criteria worden gebruikt om de toegekende subsidies te evalueren. Het huidige subsidiebeleid voor mobiliteitsverenigingen is dan ook niet meer in lijn met het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

## Doelstelling

De doelstelling van deze studie is de afstemming van het subsidiebeleid voor mobiliteitsverenigingen met de bredere Vlaamse visie op mobiliteit. De studie focust zich op de verenigingen gericht op het personenvervoer, voor het goederenvervoer zijn andere voorwaarden en subsidiemechanismes van toepassing. Deze worden bijgevolg niet meegenomen in deze studie.

Eerst vindt er een **evaluatie** van het subsidiedecreet voor mobiliteitsverenigingen plaats om de pijnpunten en sterktes van elk type subsidie bloot te leggen. Er wordt nagegaan of de uitgekeerde subsidies op een efficiënte en effectieve wijze de gewenste maatschappelijke wijzigingen teweegbrengen.

Vervolgens volgt er een **actualisatie** van het subsidiedecreet waarbij er eerst wordt beschreven welke doelstellingen de subsidies dienen. Hierbij wordt ook verkeersveiligheid meegenomen. Aansluitend worden er oplossingen geformuleerd om de subsidiewerking te ondersteunen in het bereiken van deze doelstellingen. Tot slot wordt uiteengezet in welke mate het huidige subsidiedecreet mits wijzigingen nog voldoende in staat is om deze doelstellingen te dienen of dat een nieuwe decretale basis hiervoor vereist is.

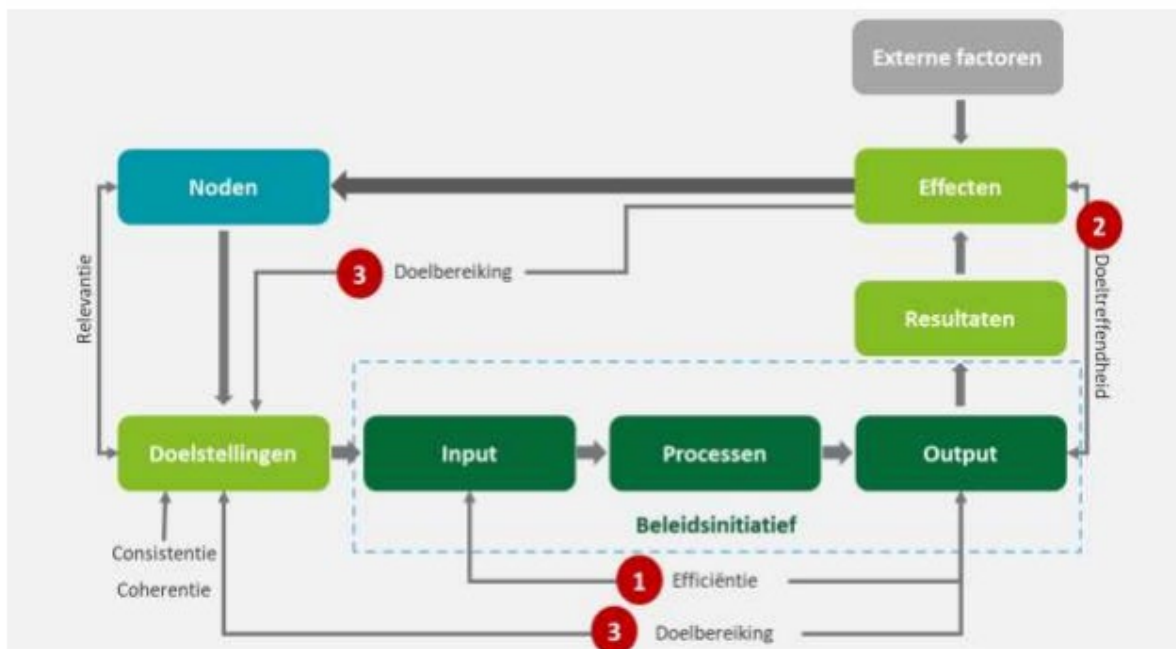
# Hoofdstuk 1: Kwalitatieve evaluatie van de subsidies

## 1. Introductie van de evaluatiemethodiek

### 1.1. Raamwerk

Het onderstaande raamwerk visualiseert de te onderzoeken evaluatievragen m.b.t. output en effect. De kwalitatieve evaluatie van de verschillende subsidies steunt op de volgende drie evaluatiecriteria:

- **Efficiëntie** onderzoekt de mate waarin het beleidsinitiatief leidt tot voldoende output, naargelang de input (tijdsbesteding van aanvrager/MOW, grootte van subsidies, enz.);
- **Doeltreffendheid** gaat over de mate waarin de subsidies een maatschappelijk effect hebben teweeggebracht. Het omschrijft dus of de output van de subsidies ook effectief een impact op de maatschappij heeft;
- **Doelbereiking** brengt de mate waarin de toegekende subsidies het mobiliteitsbeleid hebben ondersteund en versterkt, m.a.w. of het maatschappelijk effect van de subsidies ook een gewenst maatschappelijk effect is.



Het raamwerk visualiseert ook de verschillende bouwstenen waaruit het subsidieproces bestaat.

- **Input:** de financiële middelen die in de vorm van een subsidie ter beschikking worden gesteld aan de (mobiliteits)vereniging of koepel;
- **Processen:** de activiteiten die de vereniging onderneemt met de ontvangen subsidie, zoals bijvoorbeeld het betalen van werknemers, het organiseren van werksessies of het bestellen van een nieuwe studie;
- **Output:** alle concrete zaken die de vereniging heeft kunnen produceren dankzij de subsidie, zoals bijvoorbeeld de oplevering van een nieuwe mobiliteitsstudie, het organiseren van ledendagen of de creatie van nieuwe educatieve video's;
- **Effecten:** alle maatschappelijke wijzigingen ten gevolge van de output, ook wel outcome genoemd. Bijvoorbeeld een daling van het aantal dodehoekongevallen of een toename van het aantal fietsers dat een helm draagt. Hierbij wensen we sterk te benadrukken dat het zeer moeilijk is om de effecten rechtstreeks terug te brengen op één beleidsinitiatief,

gelet verkeersveiligheid, combimobiliteit, e.a. worden beïnvloed door een veelheid aan beleidsacties;

- **Doelstellingen:** het gewenste toekomstige Vlaamse mobiliteitslandschap, zoals bijvoorbeeld het vermijden van verkeersslachtoffers onder zwakke weggebruikers en het realiseren van een modale verschuiving (van privéauto naar andere modi).

### *1.2. Datacollectie en -analyse*

Om de evaluatievragen over het subsidiebeleid te kunnen beantwoorden werd er gebruik gemaakt van documentenonderzoek en interviews met begunstigden (verspreid over alle subsidietypes).

#### *Documentenonderzoek*

Een doorgedreven documentenonderzoek van zowel publiek beschikbare bronnen als documenten van het Departement MOW werd uitgevoerd. Het subsidiedecreet en het bijpassende uitvoerende besluit vormden uiteraard een constante doorheen de documentenanalyse.

Daarnaast werden ook modelaanvragen en financiële overzichten van de verschillende subsidies doorgenomen. Bovendien werden zowel succesvolle als niet-succesvolle subsidieaanvragen en de evaluaties van de jury hierover (in het geval van projectsubsidies) nauw bestudeerd.

Tot slot werden ook de documenten die door de verenigingen zelf werden aangeboden zoals financiële overzichten, strategische meerjarenplannen en visies mee in rekening genomen bij de evaluatie. Bovenstaande documenten werden voornamelijk gebruikt om de context te begrijpen waarbinnen de verenigingen en het Departement MOW handelen.

#### *Interviews*

Interviews met stakeholders boden naast het bovenstaande theoretische luik kwalitatieve inzichten in de interactie tussen de theoretische context en de maatschappelijke realiteit. Er werden bilaterale interviews gehouden met:

- Voetgangersbeweging (erkende mobiliteitsvereniging);
- Netwerk Duurzame Mobiliteit (de erkende koepel van mobiliteitsverenigingen);
- Mobiel 21 en Ouders van Verongelukte Kinderen (verenigingen die subsidies ontvangen vanwege MOW);
- Departement Omgeving (i.k.v. hun subsidiebeleid).

Aanvullend op de interviews werd eveneens de voorbereidende nota, opgemaakt door het Netwerk Duurzame Mobiliteit en de vier erkende mobiliteitsverenigingen (Voetgangersbeweging, Fietsersbond, TreinTramBus en Mpact), meegenomen. Deze nota stelt mogelijke verbeterpunten om de meerwaarde van een sterk mobiliteitsmiddenveld te verhogen.

Daarnaast werd er ook een werkgroep georganiseerd met verschillende stakeholders om hun perspectieven te capteren. Hierbij lag de nadruk vooral op hoe een toekomstige werking van het subsidiedecreet er zou kunnen uitzien. Op de werkgroep waren Autodelen.net, Fietsersbond, Mobiel 21, Netwerk Duurzame Mobiliteit, Ouders van Verongelukte Kinderen, TreinTramBus en het departement MOW aanwezig.

Tijdens de interviews en werkgroep kwamen de problemen/uitdagingen maar ook de sterktes van het huidige subsidiebeleid naar boven. Bovendien werden er verschillende mogelijkheden ter verbetering geformuleerd, meegenomen in de actualisatie van het decreet.

## 2. Erkenning en basissubsidies

### 2.1. Situering

#### Erkenning

Het Besluit van de Vlaamse Regering met betrekking tot de mobiliteitsverenigingen uit 2004 stelt een aantal voorwaarden ter erkenning. De organisatie moet een nieuwsbrief rond duurzame mobiliteit uitgeven, een website onderhouden, leden- en vormingsdagen organiseren, 1.000 betalende leden hebben en een werking in de vijf provincies hebben. Koepelorganisaties kennen dezelfde voorwaarden maar worden uitgesloten van de voorwaarde met betrekking tot het aantal betalende leden. Verder definieert het Decreet mobiliteitsverenigingen als verenigingen die de gebruikers van slechts één vervoersmodus vertegenwoordigen waardoor dit ook een voorwaarde tot erkenning is.

Een aanvraag tot erkenning kan worden ingediend bij de administratie van MOW tot 1 mei van het jaar voorafgaande aan het jaar waarop men erkend wenst te worden. Het aanvraagdossier omvat voornamelijk vormelijke elementen zoals de statuten, de samenstelling van de algemene vergadering, een overzicht van de personeelsleden, kopieën van alle uitgegeven tijdschriften, een schermafdruck van de website en een overzicht van de betalende leden. Daarnaast is het vereiste werkingsverslag van het voorgaande jaar een inhoudelijk element dat aanwezig moet zijn in het aanvraagdossier. De administratie controleert het aanvraagdossier op volledigheid en formuleert binnen de 30 dagen een aanbeveling waarna de bevoegde Vlaamse Minister binnen de 30 dagen een beslissing neemt ter erkenning.

*In de praktijk verschilt de procedure echter. De aanvraag tot erkenning wordt ingediend voor 1 mei van het lopende jaar maar de ingediende dossiers worden vaak pas tegen het einde van het jaar of aan het begin van het volgende jaar geëvalueerd. Dit omdat de begroting pas op het eind van het jaar wordt goedgekeurd en er pas vanaf dan dossiers naar Inspectie van Financiën kunnen worden gestuurd voor het betreffende begrotingsjaar.*

Een erkenning als mobiliteitsvereniging of koepel van mobiliteitsverenigingen is geldig voor een periode van vier jaar, indien de voorwaarden vervuld blijven. Na deze periode kan de koepel of vereniging opnieuw een aanvraag tot erkenning indienen. Daarnaast moet de koepel of de vereniging jaarlijks een inhoudelijk werkingsverslag, een overzicht van de personeelsbezetting, een financieel verslag, en een begroting en een inhoudelijk programma van het lopende jaar doorsturen naar de administratie om het recht op basis- of aanvullende subsidies te behouden. Dit eindverslag wordt ingediend in mei van het lopende jaar x maar omvat de werking van de vereniging gedurende het voorgaande jaar x-1. Dit eindverslag van jaar x-1 wordt gebruikt ter uitbetaling saldo van de basissubsidie van jaar x-1, alsook voor de verlenging van de basissubsidie voor het jaar dat volgt (i.e. jaar x+1).

#### Omvang

Erkende verenigingen en koepels krijgen jaarlijks een financiële ondersteuning in de vorm van een personeels- en werkingssubsidie (i.e. basissubsidie), berekend zoals beschreven in het uitvoeringsbesluit (art. 6). De basissubsidie bedraagt de financiering van twee voltijdse personeelsleden voor wat betreft de koepel van mobiliteitsverenigingen of de financiering van één voltijds personeelslid voor wat betreft de mobiliteitsverenigingen. De kost van één voltijds personeelslid wordt bepaald aan de hand van de barema's in Paritair Comité 329 en zijn geplafonneerd op een anciënniteit van vijf jaar. Daarenboven ontvangt de erkende koepel of mobiliteitsvereniging ook nog een werkingssubsidie die 20% bedraagt van de ontvangen personeelssubsidie.

### Begunstigden

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de erkende mobiliteitsverenigingen en de erkende koepel van mobiliteitsverenigingen in de periode tussen 2018 en 2021 en de omvang van de basissubsidies die ze ontvingen van MOW.

*In 2020 werd een blijvende besparing van 6% doorgevoerd, in 2021 werd een stijging genoteerd omwille van een indexering van de barema's.*

Basissubsidies	2018	2019	2020	2021
NDM (koepel)	136.650,86 €	136.650,86 €	128.452,00 €	€133.640,50
Fietsersbond	68.325,43 €	68.325,43 €	64.226,00 €	€65.960,59
TreinTramBus	68.325,43 €	68.325,43 €	64.226,00 €	€66.820,25
Voetgangersbeweging	68.325,43 €	68.325,43 €	64.226,00 €	€66.820,25
MPact	68.325,43 €	68.325,43 €	64.226,00 €	€66.820,25
<b>TOTAAL</b>	<b>409.952,58 €</b>	<b>409.952,58 €</b>	<b>385.356,00 €</b>	<b>400.061,84 €</b>

## 2.2. Evaluatie

### Efficiëntie

De aanvraag en rapportering van erkende mobiliteitsverenigingen is vandaag vrij intensief, met een jaarlijkse procedure die leidt tot het ontvangen van de basissubsidie. Hoewel het proces en de te bezorgen documentatie gestandaardiseerd is, impliceert dit toch een administratieve last voor de organisaties. Ter verduidelijking, deze administratieve last zal er steeds zijn, maar zou via een alternatieve werkwijze verminderd kunnen worden.

Ook voor het departement MOW is er een significante werklast waarneembaar voor de jaarlijkse basissubsidies, zowel wat betreft het evalueren van de ontvangen dossiers als voor de vastleggingen van de middelen.

Desalniettemin is de basissubsidie wenselijk voor de organisaties. Hoewel het 'belang' (lees: aandeel ten opzichte van de totale inkomsten) van de subsidie afneemt, ondersteunt de gesubsidieerde medewerker de bredere werking van de mobiliteitsvereniging en is het in die zin een efficiënte geldelijke ondersteuning van de mobiliteitsvereniging.

Verder kunnen er ook vraagtekens geplaatst worden bij de timing van de aanvraagprocedure. Voor een verlenging van de basissubsidie in jaar x+1 wordt er gebruik gemaakt van een eindverslag van de werking van de vereniging in jaar x-1 wat niet als een erg efficiënte manier van beoordelen kan worden beschouwd.

### Doeltreffendheid

De erkende mobiliteitsverenigingen worden voornamelijk beoordeeld aan de hand van kwantitatieve, output-gedreven voorwaarden. Dit omvat bijvoorbeeld het aantal leden, aantal gepubliceerde nieuwsbrieven en aantal leden- en vormingsdagen. Er wordt evenwel geen link gelegd met de bredere impact die de mobiliteitsvereniging realiseert. Bovendien sluiten de voorwaarden wat betreft ledenwerking enkele organisaties uit, die ook hun rol spelen in de Vlaamse mobiliteitscontext.



Ter illustratie van bovenstaande werd tijdens een stakeholderinterview de focus gelegd op de werking van vzw Voetgangersbeweging. De impact die zij genereren met bijvoorbeeld het infopunt Publieke Ruimte en het Octopusplan hebben een grote maatschappelijke meerwaarde, maar dit soort aspecten wordt onvoldoende meegenomen in de erkenningsvoorwaarden van een mobiliteitsvereniging.

Bovendien focussen de huidige voorwaarden zich vooral op de belangenverdediging van de gebruikers van de duurzame vervoersmodi. Evenwel is het meer aangewezen dat zowel de belangverdediging wordt opgenomen alsook het actief inzetten voor een duurzame mobiliteit in Vlaanderen (zie decreet art. 3 1°). De subsidiëring van de mobiliteitsvereniging zou in principe voornamelijk het tweede moeten ondersteunen.

#### *Doelbereiking*

De inhoudelijke voorwaarden ter erkenning als mobiliteitsvereniging en ter toekenning van de basissubsidie, zoals opgenomen in het Decreet (art. 3, pg. 1), zijn onvoldoende gelinkt met de algemene Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen. Concepten als combimobiliteit, verduurzaming van de mobiliteit, verkeersveiligheid en andere zijn tot op heden niet opgenomen als criteria om in aanmerking te komen voor een basissubsidie. Dit impliceert dat organisaties zoals Mobiel 21, die sterk inzetten op combimobiliteit, niet erkend kunnen worden als mobiliteitsvereniging hoewel hun doelstellingen en werking sterk aanleunen bij het Vlaamse beleid.

### 3. Aanvullende subsidies

#### *3.1. Situering*

##### *Voorwaarden*

Een erkende mobiliteitsvereniging kan naast basissubsidies ook nog aanvullende subsidies ontvangen wanneer zij aan een aantal omvang-gerelateerde criteria voldoet en hiertoe een aanvraag doet. Naast de verplichte voorwaarde van het hebben van meer dan 5.000 betalende leden moet er nog aan vijf extra voorwaarden voldaan worden uit een lijst van acht voorwaarden zoals bijvoorbeeld:

- het opzetten van provincie-specifieke ledenwerking,
- het aangaan van samenwerkingsverbanden met andere organisaties, en;
- het regelmatig communiceren met publiek en media.

De mobiliteitsvereniging gebruikt deze subsidies om haar algemene werking te ondersteunen. Een erkende koepel kan eveneens aanvullende subsidies aanvragen en dit voor de personeelsinzet bij het organiseren van een mobiliteitscampagne. Als voorwaarde moet de koepel dan kunnen aantonen dat ze reeds campagnesubsidies is toegekend voor het organiseren van deze campagne.

De aanvullende subsidie voor de koepel verschilt hierin duidelijk met de aanvullende subsidie voor mobiliteitsverenigingen. Waar de eerste ter ondersteuning dient voor het uitwerken van de impactvolle mobiliteitscampagne, is de toekenning van de tweede voornamelijk gelinkt aan omvang-gerelateerde criteria ter ondersteuning van de eigen ledenwerking.

De aanvraag voor de aanvullende subsidies verloopt gelijk met die voor de erkenning en moet worden ingediend voor 1 mei van het jaar voorafgaande aan de ontvangst van de subsidie. Uit het dossier moet voldoende blijken dat de koepel of de vereniging voldoet aan de voorwaarden.

Om het recht op aanvullende subsidies en basissubsidies te behouden moet de erkende koepel of -vereniging jaarlijks een inhoudelijk werkingsverslag, een overzicht van de personeelsbezetting, een financieel verslag, en een begroting en een inhoudelijk programma van het lopende jaar doorsturen naar de administratie.

### *Omvang*

De omvang van de aanvullende subsidie bestaat zowel voor de koepel als voor de erkende mobiliteitsverenigingen uit de financiering van één voltijds personeelslid en een werkingssubsidie ter waarde van 20% van die personeelssubsidie.

### *Begunstigden*

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de mobiliteitsverenigingen en de koepel van mobiliteitsverenigingen die in de periode tussen 2018 en 2021 een aanvullende subsidie ontvingen van MOW.

Aanvullende subsidies	2018	2019	2020	2021
NDM (koepel)	68.325,43 €	69.692,48 €	64.226,00 €	66.820,25 €
Fietsersbond	68.325,43 €	68.325,43 €	57.367,30 €	53.925,26 €
<b>TOTAAL</b>	<b>136.650,86 €</b>	<b>138.017,91 €</b>	<b>121.592,3 €</b>	<b>120.745,51 €</b>

## *3.2. Evaluatie*

Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen de aanvullende subsidie voor de koepel en die voor de erkende verenigingen. De aanvullende subsidie voor de koepel ondersteunt de organisatie van de mobiliteitscampagne en dient dus eerder in het licht van de mobiliteitscampagne geëvalueerd te worden.

De aanvullende subsidie voor de verenigingen sluit nauw aan bij de evaluatie van de basissubsidie voor verenigingen met als aanvulling dat deze meer gericht is op de specifieke ledenwerking van de verenigingen. Het aangaan van samenwerkingsverbanden met andere organisaties kan beschouwd worden als een sterkte van deze subsidies, waarmee de impact van de mobiliteitsvereniging significant versterkt wordt (gelet er minder in silo's gewerkt wordt rond bepaalde thema's). Evenwel dient hierbij opgemerkt te worden dat vele mobiliteitsverenigingen vandaag niet meer louter op zichzelf bestaan en uit zichzelf een netwerk opbouwen. De vraag kan dus gesteld worden of de voorwaarden voor deze subsidie nog voldoende gealigneerd zijn met de realiteit en de bijkomende subsidies dus kunnen verantwoorden.

## **4. Projectsubsidies**

### *4.1. Situering*

#### *Voorwaarden*

Een mobiliteitsproject is een bijzonder initiatief met een tijdelijk karakter, dat expliciet en overwegend gericht is op duurzame mobiliteitsdoelstellingen. Alle verenigingen, onafhankelijk van een eventuele erkenning als mobiliteitsvereniging of als koepel van mobiliteitsverenigingen, kunnen in aanmerking komen voor een subsidie voor een mobiliteitsproject.

Volgens het besluit uit 2004 van de Vlaamse Regering kunnen verenigingen, na een oproep van de minister, voor 1 oktober van het jaar dat aan het project voorafgaat een voorstel tot mobiliteitsproject indienen. De oproep is afhankelijk van het budget dat beschikbaar wordt gesteld voor de projectsubsidies binnen MOW en er is dus geen garantie dat er ieder jaar een oproep tot mobiliteitsprojecten is. Een goedgekeurd mobiliteitsproject loopt maximaal 18 maanden en moet worden afgerond vóór 15 november van het jaar dat volgt op de startdatum. Na de indiening door de vereniging controleert de administratie het projectvoorstel op een aantal vormvereisten en stuurt de voorstellen die hieraan voldoen voor 15 november door naar een adviescommissie die de voorstellen evalueert op basis van de volgende evaluatiecriteria:

- Conformiteit met het Decreet en het besluit
- Inhoudelijke elementen als
  - I. Verenigbaarheid met doelstellingen Vlaamse mobiliteitsbeleid;
  - II. Inspelen op nieuwe initiatieven en ontwikkelingen;
  - III. Verwachte kwaliteit van de uitvoering;
  - IV. Omvang van de doelgroep;
  - V. Mate waarin de doelgroep wordt betrokken en bereikt;
  - VI. Mate van samenwerking tussen verschillende partners;
  - VII. Mate waarin de resultaten van het project aan het brede publiek worden kenbaar gemaakt;
  - VIII. Mate waarin het lokale niveau wordt overschreden
- Evenwichtige verdeling van de projecten.

De adviescommissie formuleert haar aanbevelingen voor 15 december aan de administratie. Ze deelt in haar aanbevelingen mee welke projecten positief of negatief worden beoordeeld en welke onontvankelijk zijn. Daarnaast creëert ze ook een rangorde van projecten op basis van de hierboven beschreven evaluatiecriteria. De administratie bezorgt een programmavoorstel aan de bevoegde minister voor 15 januari en deze beslist finaal aan welke projecten er een projectsubsidie wordt toegekend voor 15 februari.

*In de praktijk worden de projectvoorstellen echter al in november van het lopende jaar door de administratie aan de minister en de Inspectie van Financiën bezorgd zodat het budget van het lopende jaar kan worden gebruikt voor de toekenning van de projectsubsidies.*

De mate van opvolging tijdens de looptijd van het project is afhankelijk van de omvang van de toegekende subsidie.

- Voor projecten tot 5.000 euro volstaat een eindverslag;
- Voor projecten tussen 5.000 en 25.000 euro wordt er een formele stuurgroep opgericht die minstens eenmaal tijdens het project samenkomt;
- Voor projecten vanaf 25.000 wordt er een formele stuurgroep opgericht die minstens tweemaal tijdens het project samenkomt;

Na afloop van het project wordt er steeds binnen de drie maanden door de vereniging een eindverslag opgemaakt dat minstens een beschrijving van het verloop, een overzicht van de bereikte resultaten en een financiële afrekening omvat.

### *Omvang*

De subsidie bedraagt maximaal 50.000 euro en er moet minstens 25% van de kostprijs van het project door de vereniging zelf gefinancierd worden. De kostprijs van een project omvat het verschil tussen de directe personeels- en werkingsuitgaven en de direct inkomsten uit het project. De uitbetaling van de subsidie is afhankelijk van de omvang ervan.

- Voor projecten tot 5.000 euro wordt 50% bij aanvang en 50% op basis van het eindverslag uitgekeerd;
- Voor projecten tussen 5.000 euro en 25.000 euro wordt 40% bij aanvang, 40% op basis van het verslag van de eerste stuurgroep en 20% op basis van het eindverslag uitgekeerd;
- Voor projecten vanaf 25.000 euro wordt 30% bij aanvang, 30% op basis van het verslag van de eerste stuurgroep, 30% op basis van het verslag van de tweede stuurgroep en 10% op basis van het eindverslag uitgekeerd.

### Begunstigden

Autodelen.net vzw werd in 2018 een projectsubsidie toegekend ter waarde van 50.000,00 euro voor het project “Vlaamse resolutie autodelen in de praktijk: Een interoperabele pilot: Het deelplatform voor autodelen”.

AR-TUR vzw werd in 2019 een projectsubsidie toegekend ter waarde van 49.500,00 euro voor het project: “Ontwikkelen en testen van een Alternate Reality Game – ‘Zorgzame mobiliteit in slecht ontsloten regio’s”.

Voetgangersbeweging vzw werd in 2019 een projectsubsidie toegekend ter waarde van 39.150,00 euro voor het project “Voetgangerstrajecten: essentiële schakels in combimobiliteit”.

Het Ring Genootschap vzw werd in 2019 een projectsubsidie toegekend ter waarde van 32.100,00 euro voor het project “Sensibilisering burgers vervoersregio Antwerpen”.

In 2020 werd er geen oproep gedaan door de minister voor mobiliteitsprojecten en werden er bijgevolg ook geen projectsubsidies toegekend.

Autodelen.net werd in 2021 een projectsubsidie toegekend ter waarde van 50.000,00 euro voor het project “Delende autobezitters: Samen particulier autodelen boosten in Vlaanderen”.

Mobiel 21 vzw werd in 2021 een projectsubsidie toegekend ter waarde van 49.164,50 euro voor het project “School op de Teller: De Telraamacademie”.

Projectsubsidies	2018	2019	2020	2021
Autodelen.net	€50.000,00			€50.000,00
AR-TUR vzw		€49.500,00	Geen oproep	
Voetgangersbeweging		€39.150,00		
Het Ring Genootschap		€32.100,00		
Mobiel 21				€49.164,50
<b>TOTAAL</b>	<b>50.000,00 €</b>	<b>120.750,00 €</b>	<b>/</b>	<b>€99.164,50</b>

## 4.2. Evaluatie

### Efficiëntie

De bevroegde stakeholders gaven aan dat de aanvraagprocedure voldoende efficiënt verloopt. De aanvraag is niet te complex of uitgebreid, in verhouding met het bedrag dat men potentieel ontvangt. Zeker indien de organisatie ervaring heeft met de aanvraagprocedure verloopt dit proces efficiënt.

Het voornaamste aandachtspunt, benoemd door de stakeholders, is dat projectsubsidies een ‘black box’ vormen. Voornamelijk bij aanvang van het jaar is er zeer weinig informatie gekend over de projectoproep:

- Ten eerste is er geen (rechts)zekerheid of er daadwerkelijk een oproep zal plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld in 2020. De meeste organisaties hebben zich daarom reeds georganiseerd om

projecten te financieren via andere (subsidie-)mechanismes of als onderdeel van een bredere opdracht;

- Daarnaast is het thema van de oproep vaak pas gekend bij de oproep zelf, zodat het voor de organisaties moeilijk is om zichzelf te organiseren hierop. Hierdoor wordt de indieningsperiode als beperkt waargenomen, gelet men met meerdere organisaties indient of projectideeën moet verfijnen conform het onderwerp van de oproep. Er dient hier wel als kanttekening bij gemaakt te worden dat het thema bijna elk jaar identiek is, waardoor dit in de praktijk een beperkte hindernis vormt voor de verenigingen.
- Tot slot is het budget eerder beperkt, niet zozeer voor het project maar wel in verhouding met het aantal projectoproepen. De tijdsbesteding van organisaties voor het aanvragen van de projectsubsidie is hierdoor vaak scheefgetrokken ten opzichte van het gegunde bedrag.

Dit is voornamelijk te wijten aan het laattijdig beslissen of er nog financiële middelen beschikbaar zijn, bijvoorbeeld ten gevolge van gegunde actieprogramma's in de eerste jaarhelft. Deze informatie is pas tijdens of na de zomerperiode beschikbaar waarna er een projectoproep wordt gelanceerd.

### *Doeltreffendheid*

De projecten hebben vaak een innovatief, conceptueel karakter dat bijdraagt aan duurzame mobiliteitsdoelstellingen. De subsidie is door de organisaties benodigd gelet andere stakeholders (vb. lokale besturen, scholen, enz.) geen budgettaire middelen vrijmaken voor dit type projecten, die geen directe impact hebben.

Om de doeltreffendheid van de projectsubsidies aan te tonen, benoemen we enkele voorbeeldprojecten die nu een grote impact hebben op de Vlaamse en lokale mobiliteit:

- Voetgangsbeweging vzw heeft in 2017 een subsidie ontvangen voor de ontwikkeling van het concept 'mobipunten', in samenwerking met Taxistop en Autodelen.net. Deze mobipunten worden nu geïmplementeerd in het kader van Basisbereikbaarheid ter facilitering van combimobiliteit;
- Ouders van Verongelukte Kinderen vzw heeft door middel van een projectsubsidie het initiële idee voor SAVE (Samen Actief voor Veilig Verkeer) ontwikkeld. Dit bleek een succes en werd via twee actieprogramma's (SAVE Charter I en II) verder uitgewerkt tot de huidige versie waarbij reeds 114 steden en gemeenten zich hebben geëngageerd een actieplan op te stellen om de verkeersveiligheid in hun gemeente te verhogen.

De impact zou evenwel verder gemaximaliseerd kunnen worden, gelet er vandaag eerder weinig aandacht besteed wordt aan het invulling geven van volgende stappen. Hoewel de aard van een project tijdelijk is, hoeven de ontstane inzichten en bevindingen dit niet te zijn. Zo werd er door een vereniging gewag gemaakt van een project rond methodieken voor vragenlijsten voor verkeersveiligheid maar werd er met deze inzichten in hun ogen na afloop niets meer gedaan en gingen deze op deze manier verloren. Daarnaast werd er ook het voorbeeld aangehaald van een project rond mobiliteitsbudgetten waarbij dit concept door opvolging achteraf werd opgepikt en geïntegreerd door SD Worx. De verspreiding van geleerde lessen naar andere actoren is vaak beperkt waardoor zulke spillovers en hun impact uitblijven.

### *Doelbereiking*

Eén van de gunningscriteria is de verenigbaarheid van het project met de doelstellingen van het Vlaamse Mobiliteitsbeleid. De weerhouden projecten dragen dus positief bij aan het Vlaamse mobiliteitslandschap en creëren daardoor de gewenste effecten. De afgelopen jaren ondersteunden de projecten de combimobiliteit, het opzetten van een deelplatform inzake autodelen, enz.

Het concept m.b.t. de innovatie van de projecten geeft onduidelijkheid naar de organisaties, waar het niet duidelijk is hoe men dit moet definiëren. Dit dient bij een herziening van het decreet of bij de lancering van projectoproepen verduidelijkt worden (bijvoorbeeld projecten kunnen verder bouwen op voorgaande projecten, zolang er maar steeds iets vernieuwend is).

## 5. Subsidies actieprogramma

### 5.1. Situering

#### Voorwaarden

Het besluit uit 2004 omschrijft actieprogramma's als het geheel van acties en activiteiten die door een vereniging op een continue basis worden uitgevoerd en expliciete elementen inzake duurzame mobiliteit omvatten. Verder zijn actieprogramma's bovenlokaal en integreren ze mobiliteit in andere beleidsdomeinen als milieu, onderwijs en welzijn. Aanvragen tot subsidies mogen worden ingediend tussen 1 januari en 30 juni bij de administratie. Binnen de 15 dagen na ontvangst beoordeelt de administratie de ingediende aanvragen en binnen de 30 dagen na ontvangst van de aanvraag of de eventuele aanvullingen bezorgt ze haar advies aan de bevoegde minister. Deze beslist dan binnen de 30 dagen finaal over de toekenning van de subsidie voor het actieprogramma.

De aanvragen voor subsidies voor actieprogramma's moeten naast informatie over de aanvrager en de begroting van het actieprogramma ook inhoudelijke informatie over het actieprogramma bevatten. Zo moeten de doelstellingen, visie, methodiek, timing en kwaliteitsgarantie met betrekking tot het actieprogramma deel uitmaken van het aanvraagdossier.

De administratie beoordeelt de aanvragen enerzijds volgens de bepalingen in het decreet en het besluit en anderzijds volgens een aantal inhoudelijke evaluatiecriteria zoals expertise, creativiteit, verenigbaarheid met de Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen, bovenlokaal karakter en communicatie met het brede publiek.

Gedurende de looptijd van het actieprogramma moet de vereniging elk jaar voor 1 mei een inhoudelijk en financieel verslag van het voorgaande jaar en een balans, jaarrekening, begroting en inhoudelijk actieprogramma van het lopende jaar afleveren aan de administratie. Na de looptijd van het actieprogramma moet de vereniging binnen de vier maanden een eindverslag opmaken dat naast de financiële afrekening ook het verloop en de bereikte resultaten van het actieprogramma beschrijft

#### Omvang

De bevoegde minister bepaalt jaarlijks het bedrag dat ter beschikking wordt gesteld voor het subsidiëren van actieprogramma's. Deze subsidie wordt steeds toegekend voor een periode van drie jaar met een maximale jaarlijkse subsidiëring van 40.000 euro per vereniging per jaar en omvat maximaal 100% van de kostprijs van het actieprogramma. De subsidie kan gecumuleerd worden met andere subsidies of financieringen op voorwaarde dat de totale som ervan maximaal de kostprijs van het actieprogramma bedraagt.

#### Begunstigden

In 2018 werd Ouders van Verongelukte Kinderen vzw een subsidie ter waarde van 40.000,00 euro toegekend voor jaar 3 van het actieprogramma "SAVE Charter II" (2016 – 2018).

In 2018 werd Trage Wegen vzw een subsidie ter waarde van 40.000,00 euro toegekend voor jaar 3 van het actieprogramma "Monitoring Tragewegenbeleid" (2016 – 2018).

Tussen 2018 en 2020 werd Bycykel vzw jaarlijks een subsidie ter waarde van 40.000,00 euro toegekend voor het actieprogramma "Testcaravaan bedrijven – Cargo bikes & Trailers".

In 2019 werd Bataljong vzw een subsidie ter waarde van 40.000,00 euro toegekend voor jaar 1 van het actieprogramma “*Jonge wegweters*”. In 2021 werd de subsidie voor het 2<sup>e</sup> jaar toegekend.<sup>1</sup>

Actieprogramma	2018	2019	2020	2021
OVK ('16-'18)	40.000,00 €			
Trage Wegen ('16-'18)	40.000,00 €			
Bycykel ('18-'20)	40.000,00 €	40.000,00 €	40.000,00 €	
Bataljong ('19,'21)		40.000,00 €		40.000,00 €
<b>TOTAAL</b>	<b>120.000,00 €</b>	<b>80.000,00 €</b>	<b>40.000,00 €</b>	<b>40.000,00 €</b>

## 5.2. Evaluatie

### Efficiëntie

Het aanvragen, behandelen en opvolgen van het actieprogramma verloopt vlot. Organisaties die een subsidie ontvangen ervaren een grote toegevoegde waarde in de langere doorlooptijd van de programma's, wat de 'investering' van een aanvraag doet verminderen en dus leidt tot een betere benutting van hun tijd.

De enige problematiek die ervaren wordt met de aanvraagprocedure is het 'first come, first serve' principe. Dossiers kunnen in het eerste semester van het jaar worden ingediend, waarbij een beslissing binnen maximaal 60 dagen na ontvangst wordt genomen door de bevoegde minister. Dit wil zeggen dat er reeds actieprogramma's kunnen goedgekeurd zijn tijdens de indieningsperiode en dat latere dossiers moeten geweigerd worden wegens het ontbreken van middelen.

### Doeltreffendheid

De actieprogramma's laten organisaties toe om gedurende drie jaar rond een bepaald thema te werken en aan de slag te gaan met het opzetten van innovatieve trajecten (pilots). De langere doorlooptijd biedt meer mogelijkheden om tussentijds bij te sturen dan bij de kortere mobiliteitsprojecten. Dit leidt ertoe dat de waardecreatie verhoogd wordt ten opzichte van het initieel ingediende traject. Het tussentijds aligneren met de stuurgroep (en bijhorende wijzigingen) levert dus een significante meerwaarde op.

Net zoals bij projectsubsidies kan er in vraag worden gesteld of het innovatieve karakter één van de criteria dient te zijn. Een actieprogramma kan zijn meerwaarde hebben zonder steeds te vernieuwen om te vernieuwen, gelet de mobiliteitscontext niet om de 5 jaar significant evolueert. Evenwel wordt ook gesteld dat het innovatieve karakter meer bij de actieprogramma's behoort (dan bij de projectsubsidie), voornamelijk doordat de langere doorlooptijd de mogelijkheid biedt om *falingen* te evalueren en met bijsturing opnieuw te testen. Ook daagt dit de indienende organisatie uit om meer los te komen van het gekende en dus te zoeken naar nieuwe methodieken, toepassingen of andere projectresultaten.

De impact van de actieprogramma's wordt bovendien nog verder versterkt door een brede communicatie na afloop van het programma. De resultaten worden meegenomen in de nieuwsbrief

<sup>1</sup> Er werd geen subsidie in 2020 uitgekeerd gelet de gunning plaatsvond in december 2019.



van MOW, wat toelaat dat de (mobiliteit)organisaties hiermee aan de slag kunnen en dus verder bouwen op de gerealiseerde resultaten.

#### *Doelbereiking*

Idem aan de projectsubsidies dragen de actieprogramma's positief bij aan de Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen, gelet dit één van de gunningscriteria is en door de tussentijdse opvolging door de projectstuurgroep.

## 6. Subsidies mobiliteitscampagne

### *6.1. Situering*

#### *Voorwaarden*

Een mobiliteitscampagne is een jaarprogramma gericht op het activeren en stimuleren van duurzame mobiliteit bij het brede publiek en bij specifieke doelgroepen dat zich uitstrekt over alle Vlaamse provincies en dat wordt voorbereid en uitgevoerd door een erkende koepel van mobiliteitsverenigingen in samenwerking met de aangesloten verenigingen. Subsidies voor mobiliteitscampagnes kunnen enkel worden aangevraagd door erkende koepels van mobiliteitsverenigingen (in casu Netwerk Duurzame Mobiliteit). De bevoegde minister kan in het jaar voorafgaand aan de aanvraag een bepaald thema of een bepaalde doelgroep voor die mobiliteitscampagnes vastleggen.

Aanvragen voor deze subsidie dienen ingediend te worden voor 1 oktober van het jaar voorafgaande aan de campagne. De aanvragen voor subsidies voor campagnes moeten naast informatie over de aanvrager en de begroting van de campagne ook inhoudelijke informatie over de campagne bevatten. Zo moeten de doelstellingen, visie, methodiek en timing met betrekking tot de mobiliteitscampagne deel uitmaken van het aanvraagdossier. Na ontvangst van het aanvraagdossier formuleert de administratie binnen de 30 dagen een gemotiveerd advies voor de bevoegde minister die dan binnen de 30 dagen na ontvangst hiervan een finale beslissing neemt over de toewijzing van de subsidies.

De campagne wordt zowel tijdens de voorbereiding als tijdens de uitvoering opgevolgd door een campagnestuurgroep die minstens driemaandelijks samenkomt en bestaande uit vertegenwoordigers van: de koepel, verenigingen, administratie en de minister. Deze stuurgroep kan indien nodig de campagne inhoudelijk bijsturen. Na afloop van de campagne wordt er een eindverslag opgemaakt dat minstens een inhoudelijke beschrijving en financiële afrekening van de campagne omvat.

#### *Omvang*

De bevoegde minister bepaalt jaarlijks het budget dat wordt vrijgemaakt voor mobiliteitscampagnes. De subsidie bedraagt maximaal 300.000 euro per jaar en mag maximaal 75% van de kostprijs van een mobiliteitscampagne dekken.

#### *Begunstigden*

Tussen 2018 en 2021 werd er aan Netwerk Duurzame Mobiliteit elk jaar een campagnesubsidie toegekend voor de mobiliteitscampagne. Ook hier is er in 2020 een blijvende besparing van 6% doorgevoerd.

Campagne	2018	2019	2020	2021
NDM	300.000,00 €	300.000,00 €	282.000,00 €	282.000,00 €



## 6.2. Evaluatie

### *Efficiëntie*

Het Netwerk Duurzame Mobiliteit (de erkende koepelorganisatie) stelt dat de aanvraagprocedure zeer tijdsintensief is. Het campagnedossier is een zeer uitgebreide uiteenzetting van alle activiteiten die het komende jaar zullen uitgerold worden, steeds gelinkt aan een nieuw thema ten opzichte van vorige jaren. Bovendien dient de koepel dit voor te bereiden met andere partijen (waaronder de mobiliteitsverenigingen) zodat de opbouw van het dossier een zekere complexiteit met zich meebrengt.

Aansluitend stelt zich de problematiek dat men het dossier moet indienen tegen uiterlijk 1 oktober, het jaar voorafgaand aan de campagne. Dit impliceert dat men het nieuwe dossier moet indienen zonder een gedegen evaluatie van de lopende campagne en kan men geleerde lessen dus slechts beperkt meenemen in het nieuwe voorstel.<sup>2</sup>

Tot slot ervaart de koepel moeilijkheden met de financiering van de campagne. De mobiliteitscampagne is namelijk reeds lopende alvorens deze effectief is goedgekeurd, en vraagt dus het handelen te goeder trouw van de deelnemende actoren. Bovendien wordt het eerste voorschot van 30% pas op 1 maart betaald, wat dus een prefinanciering van de deelnemende actoren vraagt.

### *Doeltreffendheid en doelbereiking*

De mobiliteitscampagne is een zeer belangrijk instrument ter ondersteuning van de Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen en realiseert een grote toegevoegde waarde. Autovrije zondagen, Sam de Verkeerssling en andere campagnes zijn zeer gekend bij het bredere publiek en het resultaat van de mobiliteitscampagnes in het verleden.

De sterke wisselwerking tussen de indiener, MOW en het kabinet, zowel bij indiening als tijdens de mobiliteitscampagnes zorgt bovendien voor een sterke link met de Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen en laat toe om bij te sturen naargelang voortschrijdende inzichten.

---

<sup>2</sup> Hier dient gesteld te worden dat de geleerde lessen wel nog geïntegreerd kunnen worden tijdens mondeling overleg gedurende de nieuwe campagne.

## Hoofdstuk 2: Evaluatie van het huidige subsidiedecreet

### 1. Introductie van de evaluatiemethodiek

Voor wat betreft de juridische evaluatie van het subsidiedecreet en haar uitvoeringsbesluit, wordt in dit hoofdstuk nagegaan in welke mate de huidige bepalingen kunnen worden vereenvoudigd met het oog op het verminderen van de administratieve lasten voor zowel het departement Mobiliteit en Openbare Werken, als de aanvragers, en dit binnen de juridische beperkingen.

Hiertoe werden de huidige bepalingen geanalyseerd, rekening houdend met:

- De voorbereidende werkzaamheden en de verstrekte adviezen bij het subsidiedecreet en haar uitvoeringsbesluit, in het bijzonder die van de afdeling wetgeving van de Raad van State;
- Het ruimere juridisch kader, waaronder de algemene beginselen inzake behoorlijk bestuur en het Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid;<sup>3</sup>
- Gelijkaardige voorbeelden van erkenning en subsidiëring en de juridische bepalingen ervan, mede in het licht van de adviezen van de afdeling wetgeving van de Raad van State, teneinde goede praktijken te identificeren.

### 2. Decreet van 13 februari 2004<sup>4</sup>, zoals gewijzigd door het Decreet van 28 november 2008<sup>5</sup>

#### 2.1. Definities

Artikel 2 van het Decreet van 13 februari 2004 zet de verschillende definities uiteen die worden gehanteerd binnen het decretaal kader.

Hierbij kan vooreerst worden verwezen naar de term “**duurzame mobiliteit**”.<sup>6</sup> Bij een actualisering van het decreet, dient te worden afgewogen of de draagwijdte ervan moet worden herzien, minstens verduidelijkt.

Interessant in het licht hiervan is het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen dat werd verleend over het voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 13 februari 2004 tot vaststelling

---

<sup>3</sup> Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, B.S. 12 juni 2019.

<sup>4</sup> 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, B.S. 29 maart 2004.

<sup>5</sup> Decreet van 28 november 2008 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, B.S. 21 januari 2009.

<sup>6</sup> Artikel 2, 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.

van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten:<sup>7</sup>

*“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.” [eigen onderstreping]*

We begrijpen dat de huidige definitie o.m. werd geïnspireerd vanuit een resolutie dd. 8 mei 2002 van het Vlaams Parlement, waarmee Vlaanderen wilde anticiperen op het toenemend autogebruik en daarmee focussen op duurzame mobiliteit.<sup>8</sup>

Indien we kijken naar de huidige Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040, zien we dat de Vlaamse overheid wil focussen op het veilig, vlot, betrouwbaar en duurzaam geconnecteerd vervoer, met specifieke aandacht voor de samenwerking tussen verschillende actoren en een competitief en kostenefficiënt ketenmanagement.<sup>9</sup> Dergelijke interconnectie vindt ook een weerslag in het Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.<sup>10</sup>

Op basis van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 kan eveneens worden gekeken of de Vlaamse overheid een nieuwe draagwijdte wenst te geven aan het begrip “duurzame mobiliteit”. Op zich lijkt niet concreet in een uitbreiding te worden voorzien inzake de specifieke draagwijdte van het begrip. De visie hamert immers voornamelijk op inclusieve en veilige duurzame mobiliteitsdiensten. Dit zijn concepten die onzes inziens reeds vervat zitten in het huidig begrip van “duurzame mobiliteit”.

Desalniettemin wordt wel verder de nadruk gelegd op het gedifferentieerd aanbod van mobiliteitsdiensten, waarmee de Vlaamse overheid hamert op: *“het aanbod dat aansluit bij de mogelijkheden van de gebruiker (bv. jongeren, bejaarden, mensen met een beperking en sociaal kwetsbare groepen) en de behoeftes van de gebruiker (bv. snel, betrouwbaar, lage kost), en houdt rekening met de leefomgeving (bv. verschillen tussen stedelijke en meer landelijke gebieden, verschillen indien interactie tussen verschillende verkeersstromen)”*.<sup>11</sup>

Deze suggesties tot verduidelijking van het begrip “duurzame mobiliteit” kunnen desgevallend worden meegenomen bij de actualisering van het huidige subsidiedecreet, althans voor zover dit daadwerkelijk het opzet zou zijn.

Daarnaast wordt **“duurzame vervoersmodus”** gedefinieerd als *“één van de volgende modi: te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer en met collectief en duurzaam autogebruik”*. Deze formulering creëert onduidelijkheid, door schijnbaar te bepalen dat het louter kan gaan om één enkele modus. Dergelijke interpretatie ligt ook in lijn met de bewoordingen vervat in artikel 3, namelijk:

---

<sup>7</sup> Mobiliteitsraad Vlaanderen, 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, 21 mei 2008.

<sup>8</sup> Vlaams Parlement, Resolutie betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, 8 mei 2002.

<sup>9</sup> Vlaamse Overheid – Beleidsdomein Mobiliteit & Openbare Werken, “Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040”, p.22.

<sup>10</sup> Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, B.S. 22 juni 2019.

<sup>11</sup> Vlaamse Overheid – Beleidsdomein Mobiliteit & Openbare Werken, “Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040”, p. 21.

*“De Vlaamse Regering kan mobiliteitsverenigingen per duurzame vervoersmodus erkennen [...]” [eigen onderstreping]*

Dergelijke interpretatie lijkt niet langer afgestemd op de bepalingen vervat in het ruimere huidige decretale kader inzake mobiliteit, en meer specifiek het Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.<sup>12</sup>

Voormeld decreet beoogt onder meer combimobiliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken,<sup>13</sup> waarbij combimobiliteit wordt gedefinieerd als multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi maakt het daarbij mogelijk om vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen.<sup>14</sup>

Het lijkt ons daarom aanbevolen om de definitie van duurzame vervoersmodus te herbekijken in het licht hiervan.

## *2.2. Erkenningsvoorwaarden*

Inzake de erkenningsvoorwaarden voor mobiliteitsverenigingen, zoals vastgesteld in artikel 3 van het subsidiedecreet, kan de vraag worden gesteld of de inhoudelijke criteria dienen herzien te worden.

Wanneer wordt gekeken naar andere decretale kaders binnen Vlaanderen inzake de erkenning en subsidiëring van sectorale verenigingen, zoals bijvoorbeeld inzake de erkenning en subsidiëring van milieuverenigingen, zien we op het eerste gezicht minder strikte vereisten voor diens erkenning.

Artikel 11, §3 van het Decreet van 29 april 1991 tot vaststelling van de algemene regelen inzake de erkenning en de subsidiëring van de milieu-, natuur-, en ruimteverenigingen,<sup>15</sup> legt een aantal gelijkaardige voorwaarden op die tevens worden vereist voor de erkenning van mobiliteitsverenigingen, waaronder vereisten inzake rechtsvorm, boekhoudkundige verplichtingen en verzekering voor burgerrechtelijke aansprakelijkheid.

Niettemin lijken de mobiliteitsverenigingen en -koepels eveneens bijkomende elementen te moeten aantonen om een erkenning te bekomen, zoals bijvoorbeeld een minimum ledenaantal, het aantonen van financiële (gezonde) toestand en bewijs van ledenbijeenkomsten, bestuursorganen en begroting.

In het licht van het bovenstaande lijken de verschillende vereisten voor de erkenning van mobiliteitsverenigingen vrij extensief.

Terwijl bij de erkenning van mobiliteitsverenigingen reeds aandacht wordt besteed aan de evaluatie op basis van output-gerelateerde criteria, zoals het opleggen van een minimum aantal leden, aantal gepubliceerde nieuwsbrieven en aantal leden- en vormingsdagen (zoals hierboven aangehaald), kan

---

<sup>12</sup> Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, *B.S.* 12 juni 2019 (hierna: “Decreet Basisbereikbaarheid”).

<sup>13</sup> Artikel 5, §1, 2° Decreet Basisbereikbaarheid.

<sup>14</sup> Artikel 2, 4° Decreet Basisbereikbaarheid.

<sup>15</sup> Decreet van 29 april 1991 tot vaststelling van de algemene regelen inzake de erkenning en de subsidiëring van de milieu-, natuur-, en ruimteverenigingen, *B.S.* 31 mei 1991, zoals uitgevoerd bij Besluit van 18 december 2015 houdende de erkenning en subsidiëring van milieu- en natuurverenigingen, *B.S.* 26 februari 2016.

het aangewezen zijn om ook bredere output-gerelateerde criteria op te nemen in het kader van de beoordeling bij zowel de erkenning van mobiliteitsverenigingen als bij het verlenen van jaarlijkse subsidies en subsidies voor bepaalde projecten.

Hierbij is het interessant te wijzen op de parlementaire voorbereiding bij het wijzigingsdecreet van 28 november 2008, en meer bepaald de bespreking van het ontwerp van decreet in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie.<sup>16</sup> Hierbij werden volgende suggesties aangehaald:

*“Ten tweede, de nieuwe subsidieregeling lijkt een gemiste kans om ook output-gerelateerde criteria in overweging te nemen voor het toekennen van een jaarlijkse subsidies aan iedere vereniging. Zo zou het belonen van de output 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 input-gebaseerde berekening van de subsidies niet té vrijblijvend?”*  
[eigen onderstreeping]

Het is, rekening houdend met het voorgaande, aangewezen om bepaalde outputgerelateerde criteria op te leggen binnen het decretale kader die een brede impact hebben op de mobiliteit en waarmee door (mobiliteits)verenigingen wordt aangetoond dat de erkenning of het verkrijgen van subsidies leidt tot het opzetten van creatieve activiteiten en projecten met een toegevoegde waarde bij het huidige mobiliteitsbegrip.

We begrijpen bijvoorbeeld dat er momenteel middelen voor personeel worden toegekend, zonder dat hierbij een verantwoording wordt aangeleverd die een duidelijk beeld geven van de positieve impact op of uitkomst bij het nagestreefde duurzame mobiliteitsbegrip. Het lijkt aldus een pertinente oplossing om bepaalde criteria op te leggen die de deze verantwoording bij de nodige impact goed doen weergeven.

Tot slot dienen de criteria voor subsidiëring steeds proportioneel en pertinent te zijn. We begrijpen dat bepaalde informatie die wordt opgevraagd van verenigingen betrekking heeft op een andere periode dan diegene waarvoor de subsidie wordt toegekend. Bij een actualisering van het regelgevend kader, dient te worden bekeken in welke mate dit beter op elkaar kan worden afgestemd.

### *2.3. Beroepsmogelijkheden*

In het subsidiedecreet en uitvoeringsbesluit worden verscheidene bepalingen vermeld waarin wordt verwezen naar de toepasselijke modaliteiten en procedures bij de toekenning en intrekking van de erkenning of subsidiëring en de verhaalmogelijkheden.

We begrijpen dat op heden vooralsnog geen misbruik van de aanwending van subsidies werd vastgesteld door het departement Mobiliteit en Openbare Werken, noch dat er enige gerechtelijke procedures werden ingesteld bij niet-toekenning van subsidiëring.

---

<sup>16</sup> Verslag namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door de heer Joris Vandenbroucke bij 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, VI. Parl. Stuk 1820 (2007-2008) – Nr. 2.

Niettemin kan het bij een actualisering/vereenvoudiging van de huidige regelgeving evenwel aangewezen zijn om de specifieke modaliteiten of procedures duidelijker te regelen binnen één gecentraliseerde afdeling of hoofdstuk in hetzij het decretaal, hetzij het uitvoerend kader. Hierbij zou bijvoorbeeld inspiratie gehaald kunnen worden uit het juridische kader inzake de erkenning en subsidiëring van milieu- en natuurverenigingen.

Zo bepaalt artikel 40 van het Besluit van de Vlaamse regering van 18 december 2015 houdende de erkenning en subsidiëring van milieu- en natuurverenigingen<sup>17</sup> inzake de beroepsmogelijkheden:

*“Een vereniging kan bij de minister beroep aantekenen tegen de beslissing van het hoofd van de administratie tot :*

*1° weigering van haar erkenning;*

*2° intrekking van haar erkenning;*

*3° vermindering van haar subsidie;*

*4° terugvordering van haar subsidie.*

*De vereniging heeft op straffe van niet-ontvankelijkheid uiterlijk dertig kalenderdagen vanaf de dag na de ontvangst van de beslissing om bij de minister een gemotiveerd beroepschrift in te dienen. Een kopie van dat beroepschrift wordt ook naar de administratie gestuurd.*

*Het beroepschrift wordt met een beveiligde zending verstuurd. De vereniging kan daarin uitdrukkelijk vragen om te worden gehoord. De minister zal binnen honderdtwintig kalenderdagen na de ontvangst van het bezwaarschrift de beslissing van het hoofd van de administratie intrekken of bevestigen.*

*Als de minister binnen de termijn, vermeld in dit artikel, geen beslissing heeft genomen, blijft de beslissing van het hoofd van de administratie van kracht.”*

## *2.4. Cumulatie van subsidies*

We begrijpen van het departement Mobiliteit en Openbare Werken dat eenzelfde project in aanmerking kan komen voor meerdere subsidiëringssystemen, al dan niet uitgaande van verschillende overheidsinstanties. Een bepaald project kan vrij uiteenlopend zijn waardoor bepaalde aspecten niet enkel onder de mobiliteitsnoemer kunnen vallen, maar tevens ook aanspraak kan maken op bijkomende subsidiëring onder een ander decretaal kader.

Uitgaande van deze mogelijkheid kan het aangewezen zijn om binnen het toekomstige decretale kader na te gaan of een eventuele bepaling zou kunnen worden opgenomen die de cumulatie van subsidies regelt. Agentschap voor Natuur en Bos voorziet bijvoorbeeld in de aanvraag tot subsidie ruimte voor de aanvrager om aan te duiden of het desbetreffende project waarvoor de subsidie wordt aangevraagd reeds gesubsidieerd wordt.<sup>18</sup>

## *2.5. Procedure vereenvoudiging*

---

<sup>17</sup> Besluit van de Vlaamse regering van 18 december 2015 houdende de erkenning en subsidiëring van milieu- en natuurverenigingen, B.S. 26 februari 2016.

<sup>18</sup> Bv. Inzake de aanvraag van een subsidie voor de aankoop van een grond met het oog op erkenning als natuurreserveaat ([https://www.natuurenbos.be/sites/default/files/inserted-files/aanvraag\\_subsidie\\_grond\\_natuurreserveaat.docx](https://www.natuurenbos.be/sites/default/files/inserted-files/aanvraag_subsidie_grond_natuurreserveaat.docx)).

Met betrekking tot specifieke procedurele principes inzake het bekomen of intrekken van de erkenning of subsidie, lijken deze voor herziening vatbaar in het licht van de hedendaagse nood aan procedurele vereenvoudiging.

Zo schrijft artikel 9 van het decreet voor:

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

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

Het is uiteraard van essentieel belang om in het kader van de erkenning en subsidiëring van mobiliteitsverenigingen en -koepels en de hiervoor vooropgestelde voorwaarden steeds transparant aan te geven wanneer bepaalde wijzigingen zich voordoen die een impact kunnen hebben op het al dan niet voldoen aan de criteria. Toch kan de vraag worden gesteld in welke mate de wijze van communicatie en kennisgeving potentieel kan worden vereenvoudigd.

Ons inziens lijkt het aangewezen de suggestie naar voor te schuiven om de communicatie en berichtgeving tussen de overheid en (rechts)personen uitdrukkelijk te regelen in het nieuwe decretale kader. Als inspiratie wensen wij graag te wijzen op de desbetreffende bepalingen van het Bestuursdecreet van 7 december 2018<sup>19</sup> inzake de elektronische uitwisseling van berichten (artikelen II.22-II.23/1) en de bestuurshandelingen in elektronische vorm (artikelen II.24-II.25).

### 3. Besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004,<sup>20</sup> zoals gewijzigd bij Besluit van 27 maart 2009<sup>21</sup>

#### 3.1. Erkenningsvoorwaarden

In artikel 2 van het Besluit van 28 mei 2004, zoals gewijzigd bij Besluit van 27 maart 2009, dat de erkenningsvoorwaarden voor mobiliteitsvereniging verder uiteenzet, wordt bepaald dat:

*“Om erkend te worden moet de mobiliteitsvereniging, onverminderd de voorwaarden bepaald in artikel 3 van het decreet, aan de volgende voorwaarden voldoen:*

*[...]*

*3° ze heeft minstens 1000 individuele leden die jaarlijks voor het lidmaatschap een minimumbijdrage van 10 euro betalen. De jaarlijkse bijdrage voor een gezinslidmaatschap bedraagt minimum 15 euro [...].”*

---

<sup>19</sup> Decreet Bestuursdecreet van 7 december 2018, B.S. 19 december 2018.

<sup>20</sup> 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, B.S. 15 oktober 2004.

<sup>21</sup> Besluit van de Vlaamse Regering van 27 maart 2009 tot wijziging van 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, B.S. 3 juni 2009.



Omtrent deze erkenningsvoorwaarde dient te worden gewezen op het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State van 3 maart 2009:<sup>22</sup>

*“Op grond van het ontworpen artikel 2, 3°, komen alleen verenigingen die minstens 1 000 individuele betalende leden tellen, in aanmerking voor de basissubsidie en de aanvullende subsidie.*

*De stellers van het ontwerp dienen na te gaan of er voor het bij die bepaling gecreëerde verschil in behandeling een afdoende verantwoording bestaat in het licht van het grondwettelijke beginsel van de gelijkheid en de niet-discriminatie.”*

Het is dan ook belangrijk om in het kader van een actualisering aandacht te besteden aan een eventueel verschil in behandeling op basis van het aantal individuele leden (of enige andere vereisten die zouden worden opgelegd). Verschillende verenigingen dreigen door deze specifieke criteria te worden uitgesloten van het erkennings- en subsidiëeringsregime, terwijl ze mogelijk wel voldoen aan de overige criteria vooropgesteld door het uitvoeringsbesluit.

In navolging hiervan lijkt het een denkbare piste om de vooropgestelde criteria te behouden, dan wel uit te breiden, om nadien de aanvragers slechts te onderwerpen aan een (beperkt) aantal criteria.

Omtrent de erkenningsvoorwaarden dient binnen het vermelde advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State van 3 maart 2009 eveneens te worden gewezen op de bespreking van artikel 2, 2° inzake de vooropgestelde werkzaamheden van een potentiële mobiliteitsvereniging in elke Vlaamse provincie:

*“Het is de Raad van State niet duidelijk hoe die ontworpen wijziging kan zorgen voor een evenwichtige geografische spreiding indien er niet als voorwaarde wordt gesteld dat de activiteiten en de werkzaamheden binnen elk of binnen meerdere Vlaamse provincies dienen plaats te vinden.*

*De stellers van het ontwerp dienen dan ook de ontworpen wijziging op dat punt aan een nieuw onderzoek te onderwerpen.”<sup>23</sup>*

Het lijkt dan ook belangrijk om de geografische of territoriale aspecten binnen het subsidiedecreet en uitvoeringsbesluit afdoende uit te klaren én aandacht te besteden aan het op grond van artikel 2, 3° gecreëerde verschil in behandeling inzake het bekomen van basissubsidies en aanvullende subsidies op basis van het aantal individuele leden.

Inzake de aanvullende subsidiëring, dient ook de aandacht te worden gevestigd op artikel 7 van het besluit dat de verschillende voorwaarden vastlegt waaraan de mobiliteitsverenigingen moeten voldoen.<sup>24</sup>

Zo stelt artikel 7, 4° als één van de mogelijke voorwaarden dat de vereniging minstens drie samenwerkingsverbanden dient op te zetten met derden buiten de mobiliteitssector. Hierbij kan de

---

<sup>22</sup> Adv. RvS, 46.031/3 van 3 maart 2009 over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van 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.

<sup>23</sup> Adv. RvS, 46.031/3 van 3 maart 2009 over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van 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.

<sup>24</sup> Ten minste vijf van de opgesomde criteria of voorwaarden.



vraag worden gesteld hoe deze samenwerkingsverbanden vorm dienen te krijgen en wat het juridische statuut van deze samenwerkingsverbanden dient te zijn. Hoewel de afdeling wetgeving van de Raad van State zich niet uitsprak over deze voorwaarde, kan het vanuit een juridisch oogpunt nuttig zijn om dit aspect meer gedetailleerd uit te werken.

Ook inzake het uitvoerend kader is het aangewezen om een vergelijkende analyse te maken met de uitvoering van decretale kaders binnen andere sectoren. Aangaande de erkenning en subsidiëring van natuur- en milieuverenigingen kan, conform voormeld Besluit van 18 december 2015, worden opgemerkt dat – in tegenstelling tot het subsidiedecreet mobiliteitsverenigingen – een onderscheid wordt gemaakt tussen enerzijds gewestelijke en regionale verenigingen en, anderzijds, tussen thematische en koepelverenigingen. Dit laatste onderscheid wordt zo uitgelegd dat koepelverenigingen verenigingen en organisaties samenbrengen, versterken en vertegenwoordigen die actief zijn rond een bepaald thema in het Vlaamse Gewest, zoals mobiliteit, én als netwerkorganisatie activiteiten kunnen opzetten die antwoorden bieden op mobiliteitsgerelateerde problemen, uitdagingen en behoeften die ertoe bijdragen korte- en langetermijntransitiedoelen te realiseren. Dit terwijl thematische verenigingen eerder vanuit een eigen organisatie vertrekken en een kenniscentrum kunnen vormen voor bepaalde voor mobiliteitsgerelateerde problemen, uitdagingen en behoeften die relevant zijn voor de regio Vlaanderen. Deze thematische verenigingen gaan, meer dan koepelverenigingen, actiever opzoek naar oplossingen voor de vooropgestelde problemen, uitdagingen en behoeften bij verschillende actoren in de samenleving (overheden, marktactoren, burgers, onderwijs, organisaties), onder meer door de inzet van expertise en door middel van maatschappelijke innovatie.

Dit onderscheid is niet enkel relevant voor de specifieke voorwaarden die worden opgelegd voor de erkenning van de verschillende natuur- en milieuverenigingen, maar geeft ook aan welke en hoeveel “activiteitenmodules” dienen te worden uitgevoerd per vereniging om de erkenning of subsidie te bekomen. In het kader van een actualisering kan het potentieel nuttig zijn om een onderscheid inzake de soorten verenigingen extensiever te gaan specificeren.

### *3.2. Duur van de erkenning*

Het Besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004, zoals gewijzigd bij Besluit van 27 maart 2009, bepaalt in artikel 5:

*“De erkenning geldt voor een periode van vier jaar als gedurende die periode de erkenningsvoorwaarden vervuld blijven.”* [eigen onderstreping]

Wanneer wordt gekeken naar andere voorbeelden in Vlaanderen inzake de erkenning en subsidiëring van sectorale verenigingen, zoals bij de erkenning en subsidiëring van milieuverenigingen, zien we dat een erkenning voor onbepaalde duur tot de mogelijkheden behoort.

Binnen laatstgenoemd juridisch kader schrijft artikel 15, §1 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 18 december 2015 houdende de erkenning en subsidiëring van milieu- en natuurverenigingen voor:<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Besluit van de Vlaamse regering van 18 december 2015 houdende de erkenning en subsidiëring van milieu- en natuurverenigingen, B.S. 26 februari 2016.

*“ Een erkenning geldt voor onbepaalde duur, tenzij de erkenning om een reden als vermeld in artikel 20, § 2, artikel 28, tweede lid, artikel 29, § 4, artikel 30, § 2, artikel 38, tweede lid, of artikel 39, § 4, wordt ingetrokken.”*

De overname van dergelijk principe binnen het juridisch kader inzake de erkenning en subsidiering van mobiliteitsverenigingen, lijkt ons vanuit een juridisch oogpunt mogelijk te zijn. Hierbij kan worden opgemerkt dat de afdeling wetgeving bij de Raad van State niet negatief heeft geadviseerd over een erkenning van onbepaalde duur van milieu- en natuurverenigingen.<sup>26</sup>

Wanneer concreet wordt nagedacht over de invulling van de erkenning van onbepaalde duur, kan als tegengewicht worden gedacht aan een monitorings- of evaluatiesysteem waarbij periodiek wordt afgestemd of de mobiliteitsvereniging nog steeds aan de vooropgestelde criteria of voorwaarden voldoet.

### *3.3. Subsiëring van campagnes*

De minister bepaalt, binnen de door het Vlaams Parlement goedgekeurde begroting, jaarlijks het bedrag dat ter beschikking wordt gesteld voor het subsidiëren van mobiliteitscampagnes. We begrijpen dat het jaarlijks doorlopen van deze procedure veel administratieve lasten met zich meebrengt voor het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken wenst in dit verband te weten of kan worden afgestapt van deze jaarlijkse procedure en of dit begrotingstechnisch over meerdere jaren kan lopen.

Indien in de toekomst zou worden nagedacht over een subsidie die over meerdere jaren zou lopen, dan dienen wel nog steeds de nodige jaarlijkse verplichtingen te worden nageleefd, die onder meer vervat zitten in de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën.<sup>27</sup>

### *3.4. Advisering*

Artikel 19/14 van het besluit bepaalt de verschillende elementen die vervat dienen te zitten in de aanvraag voormobiliteitscampagne. Deze bepaling schrijft verder voor dat er voorafgaandelijk een inhoudelijke toelichting wordt verstrekt aan de Mobiliteitsraad Vlaanderen (hierna: MORA). Deze tussenkomst van de MORA werd door de MORA zelf alvast positief onthaald. Zo kan gewezen worden op het advies van de MORA inzake het uitvoeringsbesluit:<sup>28</sup>

*“De MORA is verheugd dat de Vlaamse Regering in het besluit ingaat op zijn vraag tot betrokkenheid bij de mobiliteitscampagnes. Enerzijds wordt voorzien in een toelichting door de koepel(s)aan de MORA over de inhoudelijke invulling van het campagnethema voorafgaand aan de aanvraag.*

---

<sup>26</sup> Adv.RvS, nr. 58.517/1 van 16 december 2015 over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘houdende de erkenning en subsidiëring van milieu- en natuurverenigingen’.

<sup>27</sup> Decreet van 29 maart 2019 houdende de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën, B.S. 29 mei 2019.

<sup>28</sup> Mobiliteitsraad Vlaanderen, Advies inzake het Besluit tot wijziging van 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, 30 januari 2009.

*Anderzijds wordt een kopie van het eindverslag van de mobiliteitscampagnes bezorgd aan de MORA. De betrokkenheid van de MORA in het proces van de mobiliteitscampagnes moet leiden tot een breder draagvlak en engagement voor de mobiliteitscampagnes.*

*De MORA stelt evenwel vast dat in het besluit geen voorwaarden worden gesteld wat betreft het rapporteren van de resultaten van de campagne. Het voorliggende besluit bepaalt dat in het verslag van een mobiliteitscampagne minimaal een beschrijving van het verloop en de prestaties moet worden voorzien alsook de financiële bewijsstukken. De MORA vindt dit onvoldoende en vraagt naast kwantitatieve ook kwalitatieve elementen op te nemen in de voorwaarden voor de rapportering.”*

In het kader van projecten, voorziet artikel 15 van het besluit daarnaast in een evaluatie door een adviescommissie.

Aangaande advisering in het algemeen, wijzen we graag op de nodige voorzichtigheid die vereist is bij het betrekken van adviesorganen en -raden bij de inhoudelijke, kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling van aanvragen.

Zo adviseerde de afdeling wetgeving van de Raad van State over het betrekken van verschillende adviescommissies en begeleidingscommissies die in het kader van de erkenning en subsidiëring van milieu- en natuurverenigingen “dwingende adviezen of aanbevelingen” konden formuleren:<sup>29</sup>

*“Naast het wettigheidsbezwaar gemaakt in randnummer 3, waaruit blijkt dat de op te richten commissies, binnen de bestaande rechtsgrond, enkel niet verplichte en niet-bindende adviezen kunnen formuleren, dient in herinnering te worden gebracht dat het verlenen van verordenende bevoegdheid aan een openbare instelling of organen ervan in beginsel moeilijk in overeenstemming te brengen valt met de algemene principes van het Belgisch publiek recht. Erdoor wordt immers geraakt aan het beginsel van de eenheid van de verordende macht en ter zake ontbreekt iedere rechtstreekse parlementaire controle. Verordeningen van die aard ontberen daarenboven de waarborgen waarmee de klassieke regelgeving gepaard gaat, zoals die inzake de bekendmaking en de preventieve controle van de afdeling Wetgeving van de Raad van State. Als er in het verleden al uitzonderingen op het delegatieverbod van reglementaire bevoegdheid aan openbare instellingen toelaatbaar werden geacht door de Raad van State, betrof het doorgaans delegaties met een beperkte draagwijdte en van een zodanig technische aard, dat ervan mocht worden uitgegaan dat de instellingen die de betrokken reglementering dienden toe te passen, ook het best geplaatst waren om deze met kennis van zaken uit te werken en de aldus gedelegeerde bevoegdheid uit te oefenen. De ontworpen bepalingen zijn bijgevolg enkel aanvaardbaar indien ze zodanig begrepen worden dat ze geen regelgevende bevoegdheid toekennen aan de betrokken commissies. De “dwingende aanbevelingen” kunnen enkel de draagwijdte hebben van een aanbeveling over hoe en in welke mate de individuele vereniging de betreffende voorwaarden naleeft, zonder daar iets aan toe te voegen.” [eigen onderstreping]*

---

<sup>29</sup> Adv.RvS, nr. 58.517/1 van 16 december 2015 over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende de erkenning en subsidiëring van milieu- en natuurverenigingen.

In het licht van de actualisering van het huidige juridisch kader inzake de erkenning en subsidiëring van mobiliteitsverenigingen, dient aldus te worden gewaakt over het feit dat de advisering niet uitmondt in enige verordenende bevoegdheid.<sup>30</sup>

## 4. Conclusies

Uit de juridische analyse van het subsidiedecreet en uitvoeringsbesluit kan vooreerst geconcludeerd worden dat de draagwijdte van verschillende begrippen zoals “duurzame mobiliteit” en “duurzame vervoersmodus” niet langer afgestemd lijken op de bepalingen vervat in het ruimere huidige decretale kader (zoals het decreet Basisbereikbaarheid) en aan herziening dienen te worden onderworpen.

Deze herziene draagwijdte is tevens relevant bij het vastleggen van verschillende criteria, dit zowel voor de erkenning van mobiliteitsverenigingen, als voor de toekenning van andere subsidiëring. Bij het herzien van de erkenningsvoorwaarden en subsidiëringcriteria, dienen onduidelijke en discriminatoire bepalingen te worden vermeden. Eveneens lijkt het aangewezen meer outputgerelateerde criteria op te nemen bij de toekenning van de subsidiëring.

Bijkomend dient bij de beoordeling van verschillende erkennings- en subsidiëringaanvragen ook te worden gewaakt over het feit dat de advisering van eventuele betrokken externe organen (adviescommissies, begeleidingscommissies) niet uitmondt in enige verordenende bevoegdheid.

Inzake de erkenning in het algemeen kan dan weer worden nagedacht over een erkenning van onbepaalde duur en kan als tegengewicht worden overwogen een monitorings- of evaluatiesysteem in te voeren waarbij periodiek wordt afgestemd of de mobiliteitsvereniging nog steeds aan de vooropgestelde criteria of voorwaarden voldoet.

Aansluitend dient ook aandacht te worden besteed aan de situatie waarbij een erkenning en/of verleende subsidie worden ingetrokken. Hoewel we begrijpen dat intrekking van een erkenning of subsidiëring, noch misbruik van aanwending van subsidies totnogtoe niet voorkwam, lijkt het toch aangewezen transparante bepalingen inzake beroepsmogelijkheden te implementeren naar voorbeeld van overige decretale kaders. Dit sluit aan bij de algemene nood aan procedurele vereenvoudiging van het subsidiedecreet.

Verschiedende bepalingen lijken tot slot voor herziening vatbaar in het licht van de hedendaagse nood aan procedurele vereenvoudiging, onder meer in het kader van de overgang naar elektronische communicatie of gedigitaliseerde overheidstools.

---

<sup>30</sup> Daarnaast dient ook te worden gewaakt over de soms dunne grens tussen het subsidieregime en aanbestedingsregime. We verwijzen in dit verband naar het afwegingskader zoals opgesteld door de Vlaamse overheid (Agentschap Facilitair Bedrijf), “Afwegingskader subsidie-overheidsopdracht”, gepubliceerd 16 november 2021). Het afwegingskader geeft aan, zoals ook wordt bevestigd in de toepasselijke wetgeving, dat het doel van een subsidieverlening slaat op het ondersteunen van bepaalde activiteiten ten behoeve van derden die een algemeen belang inhouden, waarbij de overheid weliswaar indirect belang heeft bij die activiteit. Een overheidsopdracht daarentegen bezoldigt een bepaalde (rechts)persoon voor de directe bevrediging van een behoefte van de aanbestedende overheid

## Hoofdstuk 3: Actualisering werkingsprincipes

De evaluatie toont duidelijk aan dat de subsidies een sterke rol vervullen in de uitrol van het mobiliteitsbeleid. Bij de actualisatie van het subsidiedecreet dient dus voornamelijk gekeken te worden naar het wegwerken van bestaande uitdagingen en het verankeren van de sterktes die er vandaag zijn. Bovendien moet er ruimte gecreëerd worden om ook verenigingen en projecten in het kader van verkeersveiligheid mee te nemen in de bestaande mechanismes.

Naast de aanbevelingen m.b.t. de voorwaarden, toepassing en werking van de subsidies is het ook belangrijk om dubbele subsidiëring te voorkomen. Het integreren van ex-ante en ex-post mechanismes ter evaluatie wordt sterk aanbevolen, te koppelen met de lopende oefening rond het subsidieregister.

### 1. Basissubsidie

De basissubsidie dient erkende mobiliteitsverenigingen te ondersteunen in hun dagelijkse werking, en toe te laten om een bijdrage te leveren ter ondersteuning van het Vlaamse mobiliteitsbeleid en haar doelstellingen (o.a. modal shift, combimobiliteit, enz.). Zo participeren de erkende verenigingen in adviesorganen zoals MORA.

Bovendien biedt de basissubsidie de verenigingen een garantie op het continueren van hun activiteiten. Het laat hen toe om hun werking te ondersteunen door ruimte te creëren om nieuwe mobiliteitsprojecten in te dienen of partnerschappen te zoeken.

#### *Verbreiding erkenning*

De huidige situatie waarbij erkenning slechts mogelijk is voor verenigingen die één vervoersmodus vertegenwoordigen, is niet langer verenigbaar met de actuele context en mobiliteitsdoelstellingen. Het Vlaamse mobiliteitsbeleid richt zich op concepten als basisbereikbaarheid en combimobiliteit waarbij er naar bredere mobiliteitsoplossingen gezocht wordt voor verplaatsingen. Deze oplossingen zullen in de toekomst steeds minder terug te brengen zijn tot één enkele vervoersmodus<sup>31</sup> waardoor een aanpassing van de erkenningsvoorwaarden zich opdringt. Het verlaten van de voorwaarde van één enkele vervoersmodus laat toe dat verenigingen die de Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen ondersteunen ook aanspraak kunnen maken op de subsidies.

Bijkomend dienen ook verenigingen met een insteek naar verkeersveiligheid in aanmerking te komen voor een erkenning. Vlaanderen wenst tegen 2040 nul verkeersdoden (voetgangers en fietsers) te tellen en rolde recent het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan uit. Verenigingen die deze doelstellingen onderschrijven en aan de toekomstige voorwaarden voldoen zouden eveneens de mogelijkheid moeten hebben om een erkenning aan te vragen (en bijgevolg de basissubsidie te ontvangen).

#### *Inhoudelijke connectie met het Vlaamse beleid*

Het decreet maakt in zijn huidige vorm slechts in beperkte mate een connectie met inhoudelijke beleidsdoelstellingen als voorwaarde voor erkenning en basissubsidiëring. Artikel 3, paragraaf 1 van het decreet stelt dat voor erkende verenigingen [...] hun activiteiten in overeenstemming moeten zijn met de doelstellingen uit het mobiliteitsplan Vlaanderen. Ze moeten dat kunnen aantonen aan de hand van hun statuten, doelstellingen, missie en maatschappelijke visie. Het uitvoeringsbesluit somt daarnaast louter output-gerelateerde voorwaarden op die bij de verenigingen de indruk geven van een

---

<sup>31</sup> Dit impliceert niet dat de erkende verenigingen geen bijdrage hebben aan deze mobiliteitsdoelstellingen. De huidige erkenningsvoorwaarden laten evenwel niet toe om andere mobiliteitsorganisaties te erkennen die dezelfde doelstellingen ondersteunen.

af te werken checklist. Het is duidelijk dat de huidige voorwaarden niet op voldoende manier de impact meten die de verenigingen hebben.

In de toekomstige erkenningsvoorwaarden dient de combinatie gemaakt worden tussen kwantitatieve vereisten (bijvoorbeeld organiseren van seminarie/informatiesessie, publicatie van nieuwsbrieven, enz.), beleidsondersteunende werking (via het activiteitenverslag, beleidsplan, e.a.) alsook de financiële gezondheid van de organisatie (vb. solvabiliteit).

*De kwantitatieve vereisten zoals vandaag reeds omvat in het huidige decreet kunnen behouden blijven, al kan hier in functie van de bijkomende (beleidsondersteunende) erkenningsvoorwaarden in gesnoeid worden.*

### **Mogelijke wijziging in de evaluatie en opvolging van de mobiliteitsverenigingen**

Een manier om de impact te meten is door middel van een visitatie waarbij een grondige evaluatie wordt verricht van de inhoudelijke en financiële werking van de erkende vereniging. Een positieve evaluatie leidt tot een behoud van de erkenning en dus de basissubsidie terwijl een negatieve leidt tot een vraag voor koerswijziging en een revisitatie. Blijft de evaluatie negatief of is er onvoldoende vooruitgang dan kan de vereniging een deel van de basissubsidie verliezen. Als na afloop van de erkenning blijkt dat er nog steeds geen beterschap is dan verliest de vereniging haar erkenning en basissubsidie. Dit vereist wel een duidelijke formulering van de verwachtingen vanwege de administratie en een goede communicatie naar de verenigingen toe. Het moet duidelijk zijn wat voor impact de administratie verwacht en er moet worden bepaald hoe deze impact wordt gemeten.

Het systeem van visitatie creëert een grotere doelbereiking en doeltreffendheid door de tussentijdse bijsturing en link met het beleid. Evenwel dient gesteld te worden dat er een grotere werklast gekoppeld is aan de werking met visitaties, zowel voor de mobiliteitsvereniging als de evaluator. Een afweging van de kosten en baten van een evaluatie door middel van visitatie lijkt in deze context niet haalbaar; de beperkte meerwaarde van het systeem weegt niet op tegen de toegenomen administratieve lasten. Een tussenoplossing kan gevonden worden door middel van een jaarlijks evaluatiegesprek tussen de mobiliteitsverenigingen en MOW, ter rapportering van gehouden acties en hun bijdrage aan het beleid, alsook organisaties te informeren over eventuele projecten en (beleids-)ontwikkelingen.

#### *Integratie van de aanvullende subsidie*

De aanvullende subsidies voor mobiliteitsverenigingen zullen niet behouden blijven gelet deze weinig tot geen toevoegde waarde hebben. De vrijgekomen middelen kunnen aangewend worden om een additionele vereniging te subsidiëren (i.k.v. verkeersveiligheid of mobiliteit) of om extra mobiliteitsprojecten te ondersteunen.

## **2. Mobiliteitsprojecten**

De subsidies ter uitvoering van mobiliteitsprojecten ondersteunen verenigingen bij het (tijdelijk) uitvoeren van acties met oog op veilig of milieuvriendelijk verkeer, aanmoediging van het openbaar vervoer, of andere acties in lijn met de Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen. Ze laten toe om, met ondersteuning van de Vlaamse overheid, innovaties te onderzoeken.

#### *Creëren van een helder budgettair kader*

Vandaag is het niet altijd zeker dat er een projectoproep zal plaatsvinden, omdat de middelen vaak samenhangen met de actieprogramma's. Indien er bijvoorbeeld veel actieprogramma's worden gegund dan is de kans groter dat er geen middelen meer beschikbaar zijn voor mobiliteitsprojecten.

Daarnaast is er ook geen vast totaalbudget voor actieprogramma's en mobiliteitsprojecten waardoor de totale omvang van het subsidiebudget jaarlijks fluctueert, hetgeen onzekerheid creëert. Een duidelijke communicatie aan het begin van het jaar (of een algemeen werkingsprincipe voor alle jaren) zou reeds veel van de frustraties bij de verengingen kunnen wegnemen.

Een van de opties betreft het voorzien van een vast budget om mobiliteitsprojecten te subsidiëren, waar eventueel ook de actieprogramma's deel van uitmaken. Deze combinatie biedt de administratie en het kabinet de flexibiliteit om naargelang de kwaliteit van de voorstellen meer actieprogramma's dan wel mobiliteitsprojecten toe te kennen. Het creëren van een vast budget impliceert echter niet noodzakelijk kwaliteitsverlies; de ingediende projecten dienen nog steeds van een bepaalde minimumkwaliteit te zijn opdat ze financiële middelen zouden ontvangen.

Bovendien laat een vroegtijdige communicatie (en zekerheid over een budget) organisaties toe om eerder te starten met het identificeren van potentiële projecten. Men kan meerdere interne iteraties laten plaatsvinden om de kwaliteit van het projectvoorstel te verbeteren, maar ook een groter tijds kader voorzien om geschikte partners te zoeken om het project mee uit te voeren. Vaak merken organisaties op dat de kruisbestuiving tussen organisaties/projecten leidt tot een significante stijging van de waarde van het project, zowel voor zichzelf als voor de maatschappij.

*Een belangrijke kanttekening bij deze piste is dat een dergelijk budget nooit helemaal vast ligt aangezien het deel uitmaakt van een vast totaalbudget voor alle mobiliteitssubsidies waardoor een stijging van de barema's, en dus basis- en aanvullende subsidies, een daling van de subsidies voor projecten en actieprogramma's inhoudt. Ondanks deze bemerking zou deze (relatieve) vastlegging van het budget een aanzienlijke verbetering vormen ten opzichte van de huidige situatie waarbij het vaak niet zeker is of er budget zal zijn.*

#### *Inzetten op kwaliteitsvolle projectvoorstellen*

Naast een snellere en duidelijkere communicatie over het al dan niet plaatsvinden van een projectoproep, kan er ook ingezet worden op het verhogen van de kwaliteit van de ingediende projectvoorstellen. Onderstaande pistes vragen een (beperkte) extra tijdsinvestering van het departement MOW, maar kunnen wel leiden tot een significante verhoging van de toegevoegde waarde van de mobiliteitsprojecten.

Eenzijds laat organiseren van een informatiesessie de administratie toe om de krijtlijnen van de mobiliteitsprojecten (en bijhorende oproep) duidelijk uiteen te zetten voor geïnteresseerde verenigingen. Vaak bestaat er bij verenigingen nog onduidelijkheid over bepaalde zaken (zoals bijvoorbeeld wat het criterium innovativiteit juist inhoudt), die via een infosessie verholpen kunnen worden.

Anderzijds kan geopteerd worden om een tweedelige projectoproep te lanceren. Eerst moeten organisaties een beperkte one-pager (max. 1 per organisatie) indienen met hierin de contourlijnen van hun projectvoorstel opgenomen. Departement MOW heeft zo de mogelijkheid om feedback/bijsturing te voorzien en eventuele voorstellen reeds af te keuren. In een tweede fase kunnen de organisaties dan hun finale voorstel indienen, dat eventuele bedenkingen van departement MOW reeds meeneemt en dus hopelijk kwaliteitsvoller is.

Dit laatste verlaagt ook de drempel voor organisaties om bepaalde projecten in te dienen waarvan men vreest dat het kabinet of het departement deze niet zou onderschrijven. Bijvoorbeeld projecten met een thema dat niet (of beperkt) werd opgenomen in de beleidsnota zouden op deze manier afgetoetst kunnen worden via de one-pager. Zo is mobiliteitsarmoede één van de thema's waar organisaties minder op inzetten omdat de indruk leeft dat zulke projecten minder snel gegund zullen



worden ten opzichte van meer attractieve thema's zoals verduurzaming of het verschuiven van de modal shift.

Tot slot bieden de one-pagers de overheid de mogelijkheid om organisaties samen te brengen die gelijkaardige projectideeën hebben. De organisaties ervaren onderlinge samenwerkingen als erg waardevol, zowel voor de projecten als voor hun eigen werking omdat er op deze manier verschillende, complementaire visies worden samengebracht. Op deze manier kan het ingediende projectvoorstel gegund worden in de samengestelde vorm, waar beide dossiers apart niet goedgekeurd en dus niet gesubsidieerd zouden worden.

#### *Gerichte projectoproepen*

Het organiseren van gerichte projectoproepen daagt organisaties uit om projectvoorstellen in te dienen gelinkt aan een thematiek of een bestaande mobiliteitsuitdaging. Dit verhoogt niet alleen de vergelijkbaarheid van de projectvoorstellen (en versterkt het dus de besluitvorming), anderzijds biedt het organisaties meer richting om een antwoord (projectvoorstel) op de projectoproep in te dienen. Zoals eerder gesteld zijn organisaties niet steeds zeker of het ingediende projectvoorstel in lijn ligt met de visie van het beleid en of het projectvoorstel bijgevolg weerhouden wordt.

#### *Disseminatie van de projectresultaten*

Eén van de huidige uitdagingen van de mobiliteitsprojecten is dat de resultaten onvoldoende kenbaar worden gemaakt, en dat bijgevolg synergiën uitblijven. Mobiliteitsprojecten leiden vaak tot voortschrijdende inzichten die onvoldoende gekend zijn binnen het mobiliteitsecosysteem en dewelke dus niet verder worden uitgewerkt in opvolgtrajecten. De disseminatie van de projectresultaten is dus wenselijk om de impact van het mobiliteitsproject niet te beperken tot het project zelf, maar ook een bredere uitrol mogelijk te maken.

De bekendmaking van de projectresultaten dient hierbij niet beperkt te blijven tot de nieuwsbrief van desbetreffende organisatie(s), maar moet breder verspreid worden. Eén van de mogelijk kanalen is een seminarie georganiseerd door het Netwerk Duurzame Mobiliteit of in het teken van de mobiliteitscampagne.

Tot slot moeten de uitkomsten van de mobiliteitsprojecten opgenomen worden in de mobiliteitsbrieven van het departement MOW en eventuele andere informatiekanalen (bijvoorbeeld website, sociale media, e.a.).

### **3. Actieprogramma's**

De actieprogramma's hebben een focus op duurzame mobiliteit, waarbij acties en activiteiten worden uitgevoerd op een continue basis. Hierbij wordt er getracht om mobiliteit te integreren in andere beleidsdomeinen zoals milieu, onderwijs of welzijn, waarbij er niet louter gefocust mag worden op een lokale verankering.

#### *Verankeren van het budget<sup>32</sup>*

Idem aan de projectsubsidies stellen we voor om een vast budget te voorzien voor de actieprogramma's (in samenhang met de projectsubsidies). Momenteel wordt het budget bepaald aan de hand van de goedgekeurde begroting en de ruimte die er is om eventuele actieprogramma's te subsidiëren. De onwetendheid van eventuele budgetbeschikbaarheid kan organisaties afremmen om een voorstel op te maken en in te dienen.

---

<sup>32</sup> Het is hierbij belangrijk om aandachtig te zijn voor het overvloedig gunnen van actieprogramma's, gelet dit ook een implicatie heeft voor toekomstige budgetten (gelet de doorlooptijd van drie jaren).



### *Implementeren van een gedegen procedure*

Voorstellen tot actieprogramma's worden ingediend tussen januari en juni, waarbij de ingediende voorstellen onmiddellijk worden geëvalueerd (en eventueel bijgesteld) en indien positief, gegund. Dit impliceert een werking via het 'first come, first serve'-principe, waarbij latere voorstellen mogelijk niet meer gegund worden omdat het budget opgebruikt is. Het is daarom aangewezen (en in zekere zin rechtvaardiger) om een effectieve oproep te lanceren met vaste indieningsperiode, om nadien alle voorstellen gelijktijdig te evalueren en te gunnen in functie van kwaliteit.

Het implementeren van een vaste procedure laat organisaties ook toe, om net zoals de mobiliteitsprojecten, tijdig aan de slag te gaan met het opmaken van een voorstel en de gepaste partners te zoeken (zeker indien er zekerheid is over beschikbare budgetten).

Indien gewenst kan er gewerkt worden met een tweeledige procedure. Enkel de hoogst gerangschikte voorstellen krijgen dan de mogelijkheid om hun voorstel te wijzigen in functie van ontvangen feedback, waarna tijdens de tweede ronde een finale keuze wordt gemaakt.

## **4. Mobiliteitscampagne**

Het principe van de jaarlijkse mobiliteitscampagne blijft behouden, waarbij de koepelorganisatie samen met andere organisaties een voorstel indient en dit in samenspraak met het departement en het kabinet verfijnt.

### *Integreren van de aanvullende subsidie voor de koepel*

De aanvullende subsidie voor de koepelorganisaties (1 vte en 20% werkingsmiddelen) ondersteunt momenteel één of meerdere mobiliteitscampagnes. Gelet dit personeelslid zich specifiek inzet op deze campagne, lijkt het dan ook meer logisch om dit te koppelen aan de subsidie voor de mobiliteitscampagne, en dus boven op het maximale bedrag van 300.000 euro.

### *Herbekijken van de procedure*

De mobiliteitscampagne vindt jaarlijks plaats en leidt steeds tot een evaluatie van de campagne om toekomstige campagnes te versterken. Het is belangrijk om bij de procedure voldoende oog te hebben voor deze geleerde lessen en deze te verankeren in het ingediende projectvoorstel aan het einde van het jaar, voorafgaand het jaar van de mobiliteitscampagne. Eén van de mogelijke pistes in de toekomstige werking zou kunnen zijn om de lopende campagne in juni te onderwerpen aan een tussentijdse evaluatie zodat een deel van de geleerde lessen reeds kunnen geïntegreerd worden bij indiening van een eerste inhoudelijke versie van het nieuwe voorstel in september bij de administratie. Het finale voorstel dat wordt ingediend op 1 oktober kan dan nog worden bijgesteld op basis van voortschrijdende inzichten en feedback vanuit de administratie van MOW. Het integreren van relevante inzichten uit de afgelopen campagne dient ook verankerd te worden in de campagnestuurgroep die volgt op de eindevaluatie.

De effectieve gunning kan evenwel ten vroegste in het jaar van de mobiliteitscampagne plaatsvinden, gelet de budgetten dan pas finaal zijn bepaald. Dit wil zeggen dat de Inspecteur van Financiën pas ten vroegste in januari het dossier kan evalueren en bijgevolg de gunning kan afgerond worden. De uitbetaling van de eerste schijf van uitbetaling zal dus behouden blijven op 1 maart.

## Hoofdstuk 4: Opmaak van een nieuw decreet

Op basis van de gevoerde analyse, lijken de resultaten ervan te zullen resulteren in een nieuw decreet omwille van de omvangrijke wijzigingen die zouden worden aangebracht:

- Het algemene opzet van het subsidiedecreet van 2004 lijkt niet langer afgestemd op de huidige beleidscontext en de ruimere juridische context inzake Basisbereikbaarheid (in het bijzonder onder meer het concept van combimobiliteit);
- Er wordt een inkanteling voorzien van de subsidies met betrekking tot verkeersveiligheid in het huidige subsidiekader;
- De bevindingen inzake het reviseren van de voorwaarden en procedures inzake subsidiëring wijzen uit dat zowel inhoudelijke aanpassingen als procedurele aanpassingen aangewezen zijn. Ook kunnen de bepalingen én de structuur van het decreet ons inziens helderder worden gesteld. Tot slot lijkt ons ook een nieuwe afweging te kunnen worden gemaakt of sommige bepalingen in het decreet, dan wel in het uitvoeringsbesluit worden opgenomen.

Mogelijk zijn deze wijzigingen te omvangrijk om te worden opgenomen als wijzigingsbepalingen.

De afdeling Wetgeving van de Raad van State is hierin duidelijk: wanneer bestaande bepalingen geheel of gedeeltelijk onverenigbaar zijn met nieuwe regels, moeten die bestaande bepalingen opgeheven of gewijzigd worden om ze af te stemmen op de nieuwe regels. Wanneer de beoogde wijzigingen echter zodanig omvangrijk zijn dat er nagenoeg niets overblijft van de oorspronkelijke tekst, moeten de nieuwe regels niet voorgesteld worden als wijzigingsbepalingen, maar als op zichzelf staande bepalingen waarbij een opheffingsbepaling wordt gevoegd die de oorspronkelijke tekst in zijn geheel opheft.

Daarenboven lijkt het ons gezien de gewijzigde context duidelijker om een nieuw decreet op te stellen, zowel tijdens de onderhandelingen, als voor wat betreft de consistentie van de bepalingen onderling en de begeleidende toelichting.

In geval van een nieuw decreet is het belangrijk te voorzien in een afdoende draagvlak en overgangsmaatregelen, mede in het licht van de huidige erkende verenigingen.

## Hoofdstuk 5: Conclusie

De evaluatie- en actualisatieoefening geeft een duidelijke indicatie dat het huidige subsidiebeleid een sterke basis heeft, maar dat er nood is aan significante wijzigingen in de toekomst om de werking van de subsidies te optimaliseren en de impact maximaliseren. Daarom is het aangewezen om het subsidiedecreet en -besluit opnieuw op te stellen, en niet in te zetten op het wijzigingen van de bestaande versies.

De procedures en voorwaarden voor alle subsidies worden (mogelijks) gewijzigd conform de actualisatie. Bij het verder concretiseren en detailleren van deze wijzigingen is een goede samenwerking met het middenveld benodigd, om zaken af te toetsen naar haalbaarheid en wensbaarheid (wat vandaag op hoog niveau reeds werd gecapteerd). Bij de uitwerking van het decreet kunnen zo nog nuances worden geplaatst bij o.a. de erkenningsvoorwaarden die worden gevraagd aan erkenningen en hoe deze ook toepasbaar moeten zijn op bijvoorbeeld organisaties met focus op verkeersveiligheid.

Gelet de omvang van het aantal wijzigingen aan het bestaande decreet en uitvoeringsbesluit, wordt aanbevolen om een nieuw decreet en bijhorend uitvoeringsbesluit op te stellen.