Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

CONCEPTNOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Herziening subsidiedecreet voor mobiliteitsverenigingen

1. SITUERING 1
   A. Beleidsveld/beleidsdoelstelling 1
   B. Evaluatie van het huidige subsidiedecreet 2
2. ACTUALISATIE WERKINGSPRINCIPES 3
   A. Erkenning en basissubsidie 4
   B. Mobiliteitsprojecten 5
   C. Actieprogramma's 6
   D. Mobiliteitscampagne 7
3. OPMAAK VAN EEN NIEUW DECREET 7
4. VOORSTEL VAN BESLISSING 8

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Op 13 februari 2004 keurde de Vlaamse Regering het decreet tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten goed. Dit decreet wordt uitgevoerd door het gelijknamige besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004. Op 28 november 2008 keurde de Vlaamse Regering het decreet tot wijziging van het bovenstaande decreet goed dat wordt uitgevoerd door het besluit van 27 maart 2009.

Zowel in het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 als in de Beleidsnota 2019-2024, Mobiliteit en Openbare Werken, wordt aangegeven dat het decreet op de mobiliteitsverenigingen zal worden geactualiseerd. De Beleids- en Begrotingstoelichting van het begrotingsjaar 2021 van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken vermeld dat het decreet zal worden geëvalueerd en dat een geactualiseerd ontwerpdecreet zal worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Ook de mobiliteitsverenigingen, koepel en andere begunstigden van de mobiliteitssubsidies zelf zijn vragende partij voor een herziening van dit subsidiedecreet. Naar aanleiding hiervan werd een studie uitgevoerd door Deloitte om het subsidiedecreet te evalueren en actualiseren (zie bijlage). Via interviews werden de stakeholders betrokken bij deze evaluatie.
In het kader van dit subsidiedecreet kunnen 5 types subsidies aan organisaties worden toegekend:

- Een basissubsidie die wordt toegekend aan erkende mobiliteitsverenigingen en de koepel van mobiliteitsverenigingen. Deze erkenning geldt 4 jaar maar er moet jaarlijks een aanvraag tot basissubsidie worden ingediend;
- Een aanvullende subsidie die kan worden toegekend aan erkende mobiliteitsverenigingen en de koepel van mobiliteitsverenigingen, indien voldaan wordt aan bijkomende voorwaarden;
- Projectsubsidies voor projecten inzake duurzame mobiliteit van maximum 18 maanden waarvoor elke organisatie een voorstel kan indienen. De projecten kunnen een educatieve, sensibiliserende, beleidsgerichte, actiegerichte of onderzoeksgerichte functie vervullen;
- Actieprogramma's rond (duurzame) mobiliteit van maximum 3 jaar waarvoor elke organisatie, uitgezonderd de erkende koepel en mobiliteitsverenigingen, een voorstel kan indienen. Ze omvatten acties en activiteiten op een continue basis die expliciete elementen inzake duurzame mobiliteit omvatten, en integreren mobiliteit in andere beleidsdomeinen als milieu, onderwijs en welzijn. Hun toepassingsgebied is hoofdzakelijk het Vlaamse Gewest en ze dienen een impact in heel Vlaanderen te hebben;
- Campagnesubsidies om een mobiliteitscampagne te organiseren. Alleen de koepel kan hier aanspraak op maken en moet hier jaarlijks een aanvraag toe doen.

Voorliggende conceptnota is opgesteld met het oog op het reviseren en bijsturen van het subsidiedecreet en het bijhorende besluit, met als doelstelling:

- Het aligneren van de subsidies met het bredere beleidskader Basisbereikbaarheid, waarbij de subsidies de realisatie van de Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen ondersteunen;
- Het reviseren van de voorwaarden en procedures voor het aanvragen, beoordelen, toekennen en uitbetalen van de subsidies, met als doel het subsidiekader te verhelderen en de lasten voor zowel administratie als aanvrager te minimaliseren;
- Te onderzoeken of de subsidies met betrekking tot verkeersveiligheid ingekanteld kunnen worden in het subsidiekader.
- Het in lijn brengen van de subsidies met zowel de conceptnota 'subsidies in goede banen' van 16 juli 2021, als met (Besluit) Vlaamse Codex Overheidsfinanciën (VCO en BVCO).

B. EVALUATIE VAN HET HUIDIGE SUBSIDIEDECREET

Het huidige subsidiedecreet werd beoordeeld vanuit twee insteken. Enerzijds werd de toepassing van het subsidiedecreet beoordeeld naar efficiëntie, doeltreffendheid en doelbereiking, anderzijds werd een juridische analyse uitgevoerd van de wetgeving.

Uit de analyse van de toepassing van het subsidiedecreet kunnen volgende conclusies worden getrokken:

- De basissubsidie kent voorwaarden ter goedkeuring die zich voornamelijk toespitsen op kwantitatieve, output-gedreven criteria maar die geen expliciete link leggen met het beleid[1]. Bovendien hebben enkel organisaties met een unimodale focus de mogelijkheid om een erkenning aan te vragen, wat ertoe leidt dat organisaties rond multimodaliteit of verkeersveiligheid niet in aanmerking komen. De subsidie ondersteunt echter wel op een efficiënte manier de werking van de verenigingen, al dient er evenwel gekeken te worden of de werklast voor de jaarlijkse aanvraag voor zowel de verenigingen als de administratie gereduceerd kan worden;
- De aanvullende subsidies voor verenigingen hebben, net zoals de basissubsidie, voornamelijk criteria die output-gedreven zijn. De toegevoegde waarde van deze subsidie voor het beleid is te

[1] 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.

marginaliseren. De aanvullende subsidie voor de koepel van mobiliteitsverenigingen ondersteunt de organisatie en uitvoering van de mobiliteitscampagne en ondersteunt zo ook het beleid;
- De projectsubsidies dragen significant bij tot de beleidsdoelstellingen door innovatieve concepten uit te testen, doorvertaald naar de bredere Vlaamse mobiliteitscontext. Het proces van projectoproep tot indiening, en het bredere (budgettaire) kader dienen evenwel verhelderd te worden om de impact van deze subsidies te maximaliseren;
- De procedure ter aanvraag (en gunning) van de actieprogramma's is vandaag gebaseerd op een 'first come, first serve'-principe wat het onduidelijk maakt voor de indieners of er nog budget is en wat er ook toe leidt dat goede, later ingediende voorstellen moeten worden geweigerd wegens geen budget. Daarnaast leidt dit principe ook tot een piek in de werklast voor de administratie bij aanvang van de indieningsperiode. Evenwel wordt, net zoals de projectsubsidies, de toegevoegde waarde van de actieprogramma's voor het beleid positief beoordeeld;
- De mobiliteitscampagne heeft een grote impact dankzij de nauwe samenwerking tussen mobiliteitsverenigingen, administratie en kabinet, gefaciliteerd door de koepelorganisatie Netwerk Duurzame Mobiliteit. De toekenningsprocedure, vnl. het tijdskader, wordt vandaag als zeer tijdsrovend en suboptimaal ervaren, een bijsturing hiervan lijkt dan ook aangewezen.

Uit de juridische analyse van het subsidiedecreet en uitvoeringsbesluit kunnen volgende conclusies worden getrokken:

- De draagwijdte van verschillende begrippen zoals "duurzame mobiliteit" en "duurzame vervoersmodus" lijken niet langer afgestemd op de bepalingen vervat in het ruimere huidige decretale kader (zoals het decreet Basisbereikbaarheid) en dienen aan herziening te worden onderworpen;
- Het is 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;
- Verschillende bepalingen lijken voor herziening vatbaar in het licht van de hedendaagse nood aan procedurele vereenvoudiging, dit met betrekking tot de overgang naar elektronische communicatie of gedigitaliseerde overheidstools;
- Inzake de erkenning van mobiliteitsverenigingen dient te worden nagedacht over de exacte duurtijd van de erkenningen. Bij het vernieuwen van de erkenning dient een monitorings- of evaluatiesysteem ingevoerd te worden waarbij wordt afgestemd of de mobiliteitsvereniging nog steeds aan de vooropgestelde criteria of voorwaarden voldoet;
- Erkenningsvoorwaarden en subsidiëringscriteria dienen eveneens te worden herzien om onduidelijke en discriminatoire bepalingen te vermijden;
- Hoewel intrekking van erkenning of subsidiëring, of misbruik van aanwending van subsidies weinig lijken voor te komen, lijkt het toch aangewezen transparante bepalingen inzake beroepsmogelijkheden te implementeren naar voorbeeld van overige decretale kaders;
- In het licht van de actualisering, dient te worden gewaakt over het feit dat de advisering van externe organen (adviescommissies, begeleidingscommissies) niet uitmondt in enige verordenende bevoegdheid.

2. ACTUALISATIE WERKINGSPRINCIPES

Het subsidiedecreet uit 2004, zoals gewijzigd in 2008, is vandaag onvoldoende afgestemd op de beleidscontext en het ruimer juridisch kader rekening houdend met de bredere maatschappij. Onderstaande uiteenzetting omvat mogelijke voorstellen ter actualisatie van de werkingsprincipes. Uit de evaluatie blijkt dat alle subsidies (m.u.v. de aanvullende subsidies voor erkende mobiliteitsverenigingen) hun positie hebben in het Vlaamse mobiliteitsbeleid en positief bijdragen aan de realisatie van de Vlaamse beleidsdoelstellingen. Alle subsidies worden dan ook verder gezet in het toekomstige wetgevende kader, mits wijziging aan de werking.

Naast de actualisatie m.b.t. de voorwaarden, toepassing en werking van de subsidies is ook belangrijk om dubbele subsidiering 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.

A. ERKENNING EN BASISSUBSIDIE

De basissubsidiëring voor erkende mobiliteitsverenigingen wordt behouden. De erkende verenigingen worden verwacht bij te dragen aan de realisatie van de Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen (modal shift, combimobiliteit, verkeersveiligheid, enz.), naast hun interne werking ter belangenbehartiging van haar leden.

De basissubsidie ondersteunt mobiliteitsverenigingen bij hun dagelijkse werking, wat zowel het behartigen van de belangen van de leden betreft als beleidsondersteunend werken. Een goed evenwicht tussen beide doelstellingen moet het uitgangspunt zijn bij het erkennen van de mobiliteitsverenigingen. De mobiliteitsverenigingen moeten aantoonbaar maken of de uitgereikte basissubsidies voldoende worden gebruikt ter ondersteuning van het beleid, eerder dan het behartigen van de ledenbelangen, voor wat andere middelen gezocht moeten worden. In de Vlaamse Brede Heroverweging studie van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken werd aangegeven dat het te overwegen is om de basissubsidie af te schaffen, omdat deze subsidie slechts in beperkte mate gekoppeld is aan de beleidsdoelstellingen. De keuze wordt nu gemaakt om deze basissubsidiëring toch te behouden maar deze duidelijk te koppelen aan het mee realiseren van het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

Verbreding erkenningsvoorwaarde unimodaliteit
De unimodaliteit als erkenningsvoorwaarde voor mobiliteitsverenigingen wordt losgelaten. Het moet mogelijk zijn om als organisatie, die werkt rond mobiliteitsthema's maar niet geënt is op één vervoersmodus, structureel ondersteund te worden door de Vlaamse overheid. Verenigingen wiens werking gebaseerd is op één vervoersmodus worden echter niet uitgesloten van erkenning. Deze actualisatie lijkt noodzakelijk in het licht van de achterhaalde beleidscontext en juridisch kader dat dateert van 2002 en aldus geen rekening houdt met de huidige politieke en juridische stand van zaken, o.m. met betrekking tot de basisbereikbaarheid in Vlaanderen.

Daarnaast zal worden onderzocht of organisaties met een werking rond verkeersveiligheid eveneens erkend kunnen worden als mobiliteitsvereniging, aangezien verkeersveiligheid één van de prioriteiten van de Vlaamse Regering is en als een rode draad door alle mobiliteitsthema's en -verenigingen loopt. Er zal ook gekozen worden voor erkenningsvoorwaarden die zullen garanderen dat een erkende vereniging een significante bijdrage levert aan het Vlaamse mobiliteitsbeleid, wat betekent dat niet eender welke vereniging die activiteiten heeft in kader van duurzame mobiliteit of verkeersveiligheid in aanmerking komt voor een erkenning.
Relevantie erkenningsvoorwaarden verhogen
De toekomstige erkenningsvoorwaarden dienen uitgebreid te worden en zich minder focussen op kwantitatieve indicatoren over de werking. Deze kwantitatieve vereisten (bijvoorbeeld de organisatie van een minimum aantal seminaries, publicatie van x nieuwsbrieven) worden vereenvoudigd en teruggeschroefd tot de kern. Vanuit een juridisch perspectief lijkt deze actualisatie noodzakelijk om interpretaties van verscheidene erkenningsvoorwaarden of -criteria van de baan te helpen en om hieruit volgende discriminaties of onwettigheden te vermijden.
Daarna worden deze aangevuld met bijkomende informatie over de beleidsondersteunende werking (via een activiteitenverslag, beleidsplan, e.a.) alsook eventuele duiding rond het financiële beheer / gezondheid van de organisatie (vb. solvabiliteitsratio, afhankelijkheid van de basissubsidie).
Integratie aanvullende subsidies van mobiliteitsverenigingen

De aanvullende subsidies voor mobiliteitsverenigingen blijven niet behouden, gelet de toegevoegde waarde (t.o.v. basissubsidie). De budgettaire middelen kunnen gebruikt worden voor de subsidiëring van één bijkomende mobiliteitsvereniging, of een bijkomende mobiliteitsproject. De aanvullende subsidie voor de koepel dient wel behouden te worden maar kan geïntegreerd worden in de campagnesubsidie (zie infra).

B. MOBILITEITSPROJECTEN

De subsidies voor mobiliteitsprojecten blijven behouden, waar deze het Vlaamse beleid ondersteunen via innovatieve projecten. Aansluitend wordt nagegaan of de projecten in het kader van verkeersveiligheid ingekanteld kunnen worden in de mobiliteitsprojecten, waar deze vandaag op een ad hoc basis worden aangevraagd en goedgekeurd (indien positief geëvalueerd).

Creëren van een helder budgettaire enveloppe voor mobiliteitsprojecten

Vandaag zijn er geen middelen vastgelegd specifiek voor de toekenning van subsidies aan mobiliteitsprojecten, wat leidt tot onduidelijkheid over een eventuele projectoproep.[2] Gelet de toegevoegde waarde van de mobiliteitsprojecten, dient er budget voor de mobiliteitsprojecten worden vastgelegd opdat de projectoproep met zekerheid kan plaatsvinden.

Deze zekerheid biedt organisaties namelijk de mogelijkheid om sneller te starten met het definiëren van een potentieel projectvoorstel, het itereren over projectvoorstellen alsook het sneller zoeken naar partners (collega-organisaties, lokale actoren zoals scholen en besturen, enz.). De zekerheid over budget en tijdigheid van communicatie betreffende een effectieve projectoproep zal leiden tot een versterking van de ingediende projectvoorstellen.

Faciliteren van kwaliteitsvolle projectvoorstellen

Waar het verankeren van de budgettaire enveloppes organisaties toelaat om zich sneller te organiseren, kunnen nog bijkomende acties ondernomen worden om de kwaliteit van de projectvoorstellen te verhogen.

Enerzijds kan er, voorafgaand aan de lancering van de oproep, een informatiesessie worden georganiseerd. Organisaties hebben dan de mogelijkheid om zich opnieuw te informeren naar de procedure, aandachtspunten bij de opmaak van het projectvoorstel en hebben de mogelijkheid om vragen te stellen.

Anderzijds kan gewerkt worden met een tweefasige procedure. Vandaag worden projectvoorstellen ingediend waarna deze beoordeeld worden door de adviescommissie. Dit leidt tot een evaluatieverslag en bijhorende beslissing tot subsidiëring van één of meerdere projecten. In de nieuwe procedure kan geopteerd worden om eerst (vereenvoudigde) projectvoorstellen in te dienen, wat leidt tot een feedbackdocument (positief, positief mits aanpassing of negatief).[3] In de tweede fase worden dan de finale projectvoorstellen ingediend, waarna de evaluatie en gunningsbeslissing volgt.

Het is eveneens noodzakelijk om vanuit een juridisch perspectief voldoende aandacht te besteden aan de betrokkenheid van bepaalde advies- of evaluatiecommissies. Er dient gewaakt te worden over het feit dat de advisering niet uitmondt in enige verordenende bevoegdheid, gezien dit anders een

[2] De vastleggingen voor de subsidies binnen dit decreet zijn geclusterd. Concreet worden eerste de basis- en aanvullende subsidies vergoed, alsook de mobiliteitscampagne. Nadien volgt de indieningsperiode voor de actieprogramma's (lopende van januari tot juni), waarna er eventueel nog een projectoproep zal plaatsvinden indien er nog budgettaire middelen beschikbaar zijn.

[3] Het dient bekeken te worden of alle projectvoorstellen via de tweetrapsevaluatie dienen te verlopen, of dat het ook is toegestaan om enkel in de tweede fase een projectvoorstel in te dienen en de eerste fase bijgevolg vrijblijvend is.

inbreuk op de algemene principes van het Belgisch publiek recht in de hand zou werken. Het is dan ook wenselijk binnen een nieuw decretaal kader duidelijk de grenzen vast te stellen van de taken en/of bevoegdheden in hoofde van de verscheidene organen.

Thematische projectoproepen

Optioneel kunnen projectoproepen zich richten op bepaalde mobiliteitsthema's, met als doel de differentiatie tussen de ingediende projectvoorstellen te limiteren (en dus meer vergelijkbaar te maken). Evenwel kan dit ook limiterend werken naar het aantal ingediende projectvoorstellen en dus ook leiden tot minder kwaliteitsvolle projecten.

Disseminatie van de projectresultaten

Eén van de huidige uitdagingen van de mobiliteitsprojecten is dat de projectresultaten vandaag onvoldoende kenbaar worden gemaakt. Het verspreiden van de projectresultaten kan leiden tot het creëren van synergiën (versterken van de gerealiseerde projectresultaten met voortschrijdende inzichten van een derde partij) maar biedt ook zichtbaarheid over de uitvoerende organisaties (en departement MOW).

Om de impact van de mobiliteitsprojecten te verhogen dient dan ook sterker te worden ingezet op het dissemineren van de projectresultaten. Het gebruiken van verschillende communicatiekanalen (sociale media, nieuwsbrieven, website) van het departement MOW is een eerste mogelijkheid. Daarnaast kan ook het jaarlijkse seminarie, georganiseerd door de koepelorganisatie Netwerk Duurzame Mobiliteit, worden gebruikt om het project toe te lichten. Er kan stilgestaan worden bij de geleerde lessen en potentiële vervolgstappen.

C. ACTIEPROGRAMMA'S

Creëren van een heldere budgettaire enveloppe voor actieprogramma's

Idem aan de projectsubsidies is een jaarlijks vast budget voor het uitvoeren van actieprogramma's wenselijk. Het budget kan gecombineerd worden met de mobiliteitsprojecten, om de nodige flexibiliteit te behouden in functie van het aantal ontvangen programmavoorstellen. Het creëren van duidelijkheid over de budgetten kan remmingen bij organisaties wegnemen om hun voorstel in te dienen.

Implementeren van een procedure

In het huidige decreet hebben organisaties de mogelijkheid om een voorstel tot actieprogramma in te dienen in de periode van januari tot en met juni. Deze lange doorlooptijd, zonder duidelijke procedure, leidt tot onduidelijkheid bij de organisaties. Des te sneller het project wordt ingediend, des te groter de kans tot een succesvolle gunning (gelet budget dan meestal nog beschikbaar is). Bovendien vraagt het een grote werklast aan het departement MOW. Enerzijds stellen organisaties veel vragen over de beschikbaarheid van budgetten, anderzijds kunnen er doorlopend programmavoorstellen ingediend worden die binnen de voorziene termijnen geëvalueerd moeten worden.

Om bovenstaande te mitigeren, is het wenselijk om duidelijke indieningsperiode te definiëren met een finale indieningsdatum. Na deze datum kan dan de adviescommissie aan de slag om de projectvoorstellen te beoordelen. Idem aan de aanbeveling bij mobiliteitsprojecten kan gewerkt worden aan de hand van een tweefasige evaluatie, waarbij indieners het projectvoorstel kunnen aanpassen conform feedback van de evaluatiecommissie. Nadien wordt een besluit genomen over de voorstellen die een subsidie ontvangen.

D. 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 koepelorganisatie
De aanvullende subsidie voor de koepelorganisatie wordt vandaag toegekend voor de personeelsinzet ter organisatie van één of meer mobiliteitscampagnes. Gelet de sterke band van de aanvullende subsidie wordt deze subsidie geïntegreerd in de mobiliteitscampagne.

Optimaliseren van de huidige procedure
Om de werking van de mobiliteitscampagnes te optimaliseren wordt er naast de huidige evaluatieperiode van het nieuwe voorstel ook een tussentijdse evaluatie georganiseerd in juni en een finale evaluatie in januari. De tussentijdse evaluatie dient als input bij de opmaak van het voorstel voor de komende mobiliteitscampagne, in te dienen in oktober. De aanvraag- en goedkeuringsprocedure wordt evenwel niet gewijzigd.

3. 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);
- Een mogelijke inkanteling 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. Hierover zal nog afstemming met de stakeholders georganiseerd worden.

4. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar goedkeuring te geven aan voorliggende conceptnota;

2° de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, te gelasten met de opmaak van een nieuw decreet en uitvoeringsbesluit dat bovenstaande werkingsprincipes verankert.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

BIJLAGE

- Eindrapport Deloitte (2021) "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."