



DECREET MOBILITEITSVERENIGINGEN

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	Ontwerp van decreet tot vaststelling van de algemene regels voor de erkenning en subsidiëring van mobiliteitsverenigingen, een koepel van mobiliteitsverenigingen en projecten gericht op de verduurzaming van het verplaatsingsgedrag van personen	
Adviesvrager	Annick De Ridder - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport	
Ontvangst adviesvraag	20 juli 2026	
Goedkeuring raad	4 september 2026	
Contactpersoon	Miguel Vertriest	mvertriest@serv.be

Mevrouw Annick DE RIDDER

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Martelaarsplein 7

B-1000 Brussel

Advies decreet mobiliteitsverenigingen

Mevrouw de minister

De MORA staat positief tegenover de actualisering van het decretale kader voor de erkenning en subsidiëring van mobiliteitsverenigingen, de koepel van mobiliteitsverenigingen en projecten gericht op de verduurzaming van het verplaatsingsgedrag. Het nieuwe kader biedt kansen om het mobiliteitsmiddenveld beter te laten inspelen op de hedendaagse mobiliteitsuitdagingen en ruimte te bieden voor samenwerking, vernieuwing en een meerjarige werking.

De raad vraagt de **Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen als richtinggevend kader** te hanteren, met behoud van de onafhankelijkheid van het middenveld. De duurzame mobiliteitsdoelstellingen in het decreet moeten voldoende breed zijn en beter afgestemd worden op de bestaande Vlaamse beleidsdoelstellingen.

Het ontwerpdecreet biedt **ruimte aan een divers, vernieuwend en deskundig mobiliteitsmiddenveld**. De MORA verwelkomt de startsubsidies en de mogelijkheid om nieuwe verenigingen te ondersteunen. Tegelijk moet het nieuwe kader opgebouwde expertise valideren en continuïteit bij bestaande verenigingen waarborgen. Een representatieve en toegankelijke koepel kan daarbij samenwerking en kennisdeling versterken.

De raad vraagt om **voldoende financiële voorspelbaarheid voor verenigingen en projecten** via een stabiel, transparant en proportioneel subsidiestelsel. De beschikbare middelen moeten in verhouding staan tot het aantal erkende verenigingen en de toegekende projectsubsidies.

De MORA vertrouwt erop dat deze aandachtspunten kunnen bijdragen aan een sterk en onafhankelijk mobiliteitsmiddenveld dat de Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen mee kan helpen realiseren.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroy
voorzitter

Inhoud

Krachtlijnen	5
Advies	7
1. Maak Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen richtinggevend	8
1.1 Koppel de duurzame mobiliteitsdoelstellingen aan de bestaande beleidsdoelstellingen	8
1.2 Garandeer de onafhankelijkheid van het mobiliteitsmiddenveld	9
2. Bied opportuniteiten aan het diverse mobiliteitsmiddenveld	10
2.1 Versterk de samenhang met verkeersveiligheidsprojecten	10
2.2 Hou de drempel voor startsubsidies laag	11
2.3 Bouw verder op bestaande expertise	11
2.4 Laat de koepel een rol als katalysator opnemen	11
3. Garandeer de duurzame werking van mobiliteitsverenigingen	12
3.1 Zorg voor voldoende financiële voorspelbaarheid	12
3.2 Behoud het evenwicht tussen planlast en omvang van de subsidie	13
3.3 Objectiveer de beoordeling van projecten en meerjarenplannen	13
3.4 Koppel de erkenning niet aan de toekenning van de subsidie	14
3.5 Voorzie duidelijke richtlijnen voor het organiseren van economische activiteiten	14
3.6 Voorzie een zorgvuldige overgang naar het nieuwe systeem	14
3.7 Consulteer de stakeholders bij het verdere traject	15
4. Bijkomende opmerkingen	15

Krachtlijnen

De MORA staat positief tegenover de actualisering van het decretale kader voor de erkenning en subsidiëring van mobiliteitsverenigingen, een koepel van mobiliteitsverenigingen en projecten gericht op de verduurzaming van het verplaatsingsgedrag van personen. Het nieuwe kader biedt kansen om de werking van het mobiliteitsmiddenveld beter af te stemmen op de hedendaagse mobiliteitsuitdagingen en om meer ruimte te creëren voor samenwerking, vernieuwing en een meerjarige werking. De raad vraagt wel aandacht voor een aantal voorwaarden om die kansen daadwerkelijk te realiseren.

De MORA vraagt om de Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen als richtinggevend kader te hanteren, zonder de onafhankelijkheid van het mobiliteitsmiddenveld te beperken. De duurzame mobiliteitsdoelstellingen in het ontwerpdecreet moeten beter worden afgestemd op de doelstellingen in bestaande beleidsdocumenten. De geformuleerde doelstellingen mogen niet beperkend zijn voor de diversiteit van de activiteiten van mobiliteitsverenigingen en projecten. De Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen moeten het kader vormen, zonder dat verenigingen zich inhoudelijk moeten conformeren aan concrete beleidskeuzes of maatregelen van de Vlaamse Regering. Er moet voldoende ruimte blijven voor verenigingen om vanuit hun eigen missie en expertise kritische of vernieuwende standpunten in te nemen.

De raad vraagt om ruimte te bieden aan een divers, innovatief en deskundig mobiliteitsmiddenveld. De raad vindt het positief dat het ontwerpdecreet de huidige unimodale benadering loslaat en ruimte maakt voor startsubsidies. De startsubsidie kan nieuwe verenigingen de mogelijkheid bieden om een werking uit te bouwen en zo bijdragen aan vernieuwing binnen het mobiliteitsmiddenveld. De toegang tot deze subsidie moet daarom laagdrempelig zijn. Tegelijk is het belangrijk om opgebouwde expertise bij bestaande verenigingen te behouden. Een nieuw subsidiestelsel moet daarom voldoende ruimte laten voor continuïteit én innovatie. De MORA onderschrijft daarnaast de meerwaarde van een koepel die samenwerking, kennisdeling en gezamenlijke belangenbehartiging kan versterken, op voorwaarde dat de koepel representatief en toegankelijk is voor het diverse mobiliteitsmiddenveld.

De raad vraagt om voldoende financiële voorspelbaarheid voor verenigingen en projecten via een stabiel, transparant en proportioneel subsidiestelsel. Een erkenning voor vijf jaar biedt verenigingen perspectief om hun werking op langere termijn uit te bouwen. De beschikbare middelen moeten daarbij in verhouding staan tot het aantal erkende verenigingen en de toegekende projectsubsidies. Daarnaast moet de administratieve planlast in

verhouding staan tot de omvang van de subsidie. De beoordeling van meerjarenplannen en projecten moet transparant en objectief gebeuren. Ten slotte is een zorgvuldige overgang naar het nieuwe systeem nodig, met voldoende tijd en duidelijkheid voor de betrokken verenigingen.

De MORA vraagt om het mobiliteitsmiddenveld nauw te betrekken bij de verdere uitvoering van het decreet. Verschillende belangrijke voorwaarden en beoordelingscriteria worden nog verder uitgewerkt in uitvoeringsbesluiten. Tijdige consultatie van de mobiliteitsverenigingen en andere betrokken stakeholders kan bijdragen aan een werkbaar, transparant en toekomstbestendig subsidiestelsel.

Advies

Mobiliteitsverenigingen zijn belangrijke maatschappelijke actoren met een breed bereik en een grote impact op het terrein. Ze spelen een belangrijke rol in de realisatie van duurzame mobiliteit en de mobiliteitsdoelstellingen van de Vlaamse overheid.

Met voorliggend ontwerp van decreet actualiseert de Vlaamse Regering het kader voor de erkenning en subsidiëring van mobiliteitsverenigingen, een koepel van mobiliteitsverenigingen en projecten die gericht zijn op de verduurzaming van het verplaatsingsgedrag van personen. Het ontwerp vervangt het decreet van 13 februari 2004. Daarnaast voorziet het ontwerp in een afzonderlijke regeling voor mobiliteitscampagnes en in bepalingen over gegevensverwerking.

Uit een evaluatie uitgevoerd in 2021 door Deloitte¹ in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken bleek dat het huidige subsidiedecreet onvoldoende is afgestemd op de beleidscontext en het ruimere juridische kader, onder meer door de invoering van het decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019. Op 8 juli 2022 keurde de Vlaamse Regering vervolgens de conceptnota "Herziening subsidiedecreet voor mobiliteitsverenigingen" goed. Het ontwerp van decreet komt in grote mate tegemoet aan de evaluatie en de conceptnota, met uitzondering van de integratie van de subsidies voor verkeersveiligheidsverenigingen.

De voornaamste wijzigingen ten opzichte van het bestaande decreet zijn:

- een vereenvoudiging door het integreren van een aantal subsidies, namelijk die van de basissubsidie en de aanvullende subsidie voor erkende mobiliteitsverenigingen en de subsidies voor mobiliteitsprojecten en actieprogramma's;
- het loslaten van unimodaliteit als erkenningsvoorwaarde voor mobiliteitsverenigingen;
- het voorzien van een startsubsidie voor beginnende mobiliteitsverenigingen;
- de verschuiving van de focus op kwantitatieve vereisten voor de werking van de erkende mobiliteitsverenigingen naar een meerjarenplan dat aantoont hoe de vereniging zich inzet voor de duurzame mobiliteitsdoelstellingen;
- de erkenning van slechts één koepel van mobiliteitsverenigingen.

De raad staat positief tegenover een actualisering van het decretale kader en de voorgestelde invulling daarvan. Tegelijk vraagt de MORA aandacht voor de manier waarop het nieuwe subsidiestelsel wordt vormgegeven en formuleert daarbij volgende aandachtspunten:

- De **Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen moeten richtinggevend zijn** voor de werking van de erkende mobiliteitsverenigingen zonder de **onafhankelijke werking van het mobiliteitsmiddenveld** in te perken;

¹ Deloitte (2021) Herziening decreet 'Mobiliteitsverenigingen'

- Het decreet moet **ruimte geven aan de diversiteit van het Vlaamse mobiliteitsmiddenveld** en voldoende mogelijkheden bieden om gebruik te maken van de verschillende vormen van subsidiëring;
- Het decreet en de uitvoeringsbesluiten moeten **voldoende garanties bieden voor een duurzame werking** van de erkende mobiliteitsverenigingen.

1. Maak Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen richtinggevend

De MORA vindt het positief dat mobiliteitsverenigingen als voorwaarde voor hun erkenning zich actief moeten inzetten voor verschillende duurzame mobiliteitsdoelstellingen en moeten **bijdragen tot realisatie van Vlaamse beleidsdoelstellingen** over mobiliteit.

De actualisatie van het decreet past binnen een veranderde beleidscontext (Mobiliteitsvisie 2040) en een ruimer juridisch kader (decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019). De raad stelt vast dat het ontwerpdecreet deze beleidsdocumenten slechts beperkt integreert.

De raad stelt wel dat de **onafhankelijkheid van de verenigingen** decretaal moet verankerd worden. Het moet mogelijk zijn voor verenigingen om vanuit de eigen missie en expertise kritische of vernieuwende standpunten in te nemen of innovatieve projecten op te starten.

1.1 Koppel de duurzame mobiliteitsdoelstellingen aan de bestaande beleidsdoelstellingen

De MORA vraagt de duurzame mobiliteitsdoelstellingen vermeld in het ontwerpdecreet beter te aligneren met de doelstellingen in reeds bestaande Vlaamse beleidsdocumenten over mobiliteit.

De raad stelt vast dat de duurzame mobiliteitsdoelstellingen zoals geformuleerd in het ontwerpdecreet slechts in beperkte mate gebaseerd zijn op de doelstellingen voor mobiliteit geformuleerd in andere Vlaamse beleidsdocumenten zoals de Mobiliteitsvisie 2040 of het decreet Basisbereikbaarheid.

De **duurzame mobiliteitsdoelstellingen** in het ontwerp van decreet:

- De toegankelijkheid of inclusiviteit van mobiliteit verbeteren;
- De veiligheid van fietsers, voetgangers of gebruikers van het openbaar vervoer vergroten;
- Mobiliteitsdiensten ontwikkelen die personen aanzetten tot de verduurzaming van het plaatsingsgedrag;
- Personen zich vaker met duurzame vervoersmodi laten verplaatsen.

De mobiliteitsperspectieven in de Mobiliteitsvisie 2040:

- Perspectief 1: Er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050
- Perspectief 2: Er zijn geen vervoersemissies meer in 2050

- Perspectief 3: Er is een vlotte en naadloze mobiliteit in 2050
- Perspectief 4: De materiaalvoetafdruk voor mobiliteit vermindert met 60% tegen 2050

De mobiliteitsdoelstellingen in het decreet Basisbereikbaarheid:

- vraaggericht investeren in bereikbaarheid;
- vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst;
- een multimodaal vervoerssysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOP-principe;
- het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem;
- verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering;
- Vlaanderen een gangmaker maken in innovatie;
- basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken;
- zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus.

De MORA vindt een **brede invulling van mobiliteitsdoelstellingen** belangrijk. Duurzame mobiliteit gaat immers niet alleen over het realiseren van een modal shift, maar ook over de vraag of mensen zich op een veilige, betaalbare, toegankelijke en inclusieve manier kunnen verplaatsen. De raad kan zich niet vinden in het verengen van de duurzame mobiliteitsdoelstellingen tot de vier doelstellingen opgenomen in het decreet.

De doelstelling “de veiligheid van fietsers, voetgangers of gebruikers van het openbaar vervoer vergroten” wordt in het ontwerpdecreet eng benaderd vanuit het perspectief modal shift en een beperkt aantal vervoersmodi. De MORA vraagt om **verkeersveiligheid als een overkoepelende doelstelling voor alle weggebruikers** te benaderen.

De doelstelling “Mobiliteitsdiensten ontwikkelen die personen aanzetten tot de verduurzaming van het verplaatsingsgedrag” is te beperkend en heeft een sterke commerciële connotatie. De werking van mobiliteitsverenigingen en projecten gericht op de verduurzaming van het verplaatsingsgedrag omvat meer dan het ontwikkelen van mobiliteitsdiensten. Het kan onder meer gaan om sensibilisering, vorming, begeleiding, belangenbehartiging, kennisdeling en andere activiteiten die personen aanzetten tot duurzamer verplaatsingsgedrag. De MORA vraagt daarom om de doelstelling ruimer te formuleren als: “Activiteiten organiseren die personen aanzetten tot de verduurzaming van het verplaatsingsgedrag”.

Een bijkomend aandachtspunt is dat beleidsdoelstellingen binnen mobiliteit mogelijk tegenstrijdige effecten hebben. Bij de beoordeling van de meerjarenplannen en projecten moet rekening gehouden worden met de samenhang en mogelijke ongewenste neveneffecten van maatregelen.

1.2 Garandeer de onafhankelijkheid van het mobiliteitsmiddenveld

De onafhankelijkheid van maatschappelijke organisaties is een wezenlijk onderdeel van de meerwaarde van het middenveld. Mobiliteitsverenigingen moeten niet alleen beleidsdoelstellingen ondersteunen, maar moeten ook ruimte hebben om het beleid kritisch te bevragen, nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen te signaleren en alternatieve oplossingen aan te reiken.

De MORA vraagt de **onafhankelijkheid van het middenveld expliciet in het decreet te verankeren** zodat dit niet kan leiden tot een beperking van de inhoudelijke onafhankelijkheid van gesubsidieerde verenigingen. De memorie van toelichting stelt dat het bijdragen aan de realisatie van de beleidsdoelstellingen een kritische, onafhankelijke en opbouwende advisering niet in de weg staat, maar een vermelding in de memorie is geen harde waarborg en kan een rem zijn op de onafhankelijke advisering door het middenveld.

Bij het opstellen van een meerjarenplan of projectaanvraag moet het mogelijk blijven voor verenigingen om vanuit de eigen missie en expertise kritische of vernieuwende standpunten in te nemen of innovatieve projecten op te starten. De Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen moeten daarbij het kader vormen, zonder dat verenigingen zich inhoudelijk moeten conformeren aan concrete beleidskeuzes of maatregelen van de Vlaamse Regering.

2. Bied opportuniteiten aan het diverse mobiliteitsmiddenveld

De MORA onderschrijft de keuze om unimodaliteit als erkenningsvoorwaarde los te laten. Dit past binnen de Vlaamse beleidsdoelstellingen van een multimodaal vervoerssysteem (decreet Basisbereikbaarheid) en een naadloze mobiliteit (Mobiliteitsvisie 2040). Mobiliteit niet enkel unimodaal benaderen maakt een meer thematische benadering van duurzame mobiliteit mogelijk, bijvoorbeeld vanuit inclusie en toegankelijkheid. Bovendien krijgen ook verenigingen die werken rond andere vervoermiddelen, zoals micromobiliteit en deelmobiliteit, toegang tot de subsidiëring.

De raad vraagt om de samenhang met verkeersveiligheidsprojecten te versterken, de startsubsidies zo laagdrempelig mogelijk te houden, de bestaande expertise binnen mobiliteitsorganisaties te valoriseren en de koepel een rol als katalysator voor het volledige mobiliteitsmiddenveld op te laten nemen.

2.1 Versterk de samenhang met verkeersveiligheidsprojecten

De MORA vindt het positief dat verkeersveiligheid als duurzame mobiliteitsdoelstelling in het nieuwe subsidiekader wordt opgenomen en dat projecten gericht op verkeersveiligheid in aanmerking komen voor subsidies.

De raad dringt er wel op aan om de **samenhang tussen de subsidies binnen dit decreet en de middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds** bestemd voor verenigingen en projecten te versterken, om een geïntegreerde aanpak van verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit mogelijk te maken.

2.2 Hou de drempel voor startsubsidies laag

De MORA staat positief tegenover de introductie van een startsubsidie voor beginnende mobiliteitsverenigingen als aanloop naar een mogelijke erkenning als mobiliteitsvereniging. De toegang tot de startsubsidie moet voldoende **laagdrempelig** zijn. De raad vindt de verplichte aansluiting bij de koepel tegenstrijdig met het laagdrempelig karakter van de startsubsidie.

De raad is van oordeel dat de invoering van een startsubsidie de innovatie en vernieuwing binnen de mobiliteitssector zal stimuleren. Voor de succesvolle invoering van de startsubsidie is er nood aan een **afzonderlijk budget**, dat losstaat van de subsidiëring voor erkende mobiliteitsverenigingen.

2.3 Bouw verder op bestaande expertise

Het is belangrijk de expertise opgebouwd door de mobiliteitsverenigingen die zich vandaag richten op één vervoersmodus te behouden. De MORA vraagt deze **expertise gepast te valideren** in het nieuwe kader door de aantoonbare expertise met betrekking tot een vervoermiddel of doelgroep mee te nemen als criterium bij de beoordeling van meerjarenplannen en projecten. Op deze manier wordt vermeden dat jarenlang opgebouwde kennis en expertise verloren zou gaan.

2.4 Laat de koepel een rol als katalysator opnemen

Het ontwerpdecreet kent aan de erkende koepel een belangrijke rol toe. De koepel moet onder meer netwerking organiseren, gezamenlijke standpunten communiceren, campagnes organiseren, verenigingen vertegenwoordigen en het publieke debat stimuleren.

De MORA onderschrijft de **meerwaarde van samenwerking en coördinatie** tussen mobiliteitsverenigingen. Een koepel kan versnippering tegengaan, expertise delen en de stem van het mobiliteitsmiddenveld versterken. De raad ziet eveneens een belangrijke rol voor de koepel om verenigingen organisatorisch te ondersteunen.

De raad benadrukt dat de koepel de diversiteit van het mobiliteitsmiddenveld moet weerspiegelen. De voorwaarde dat minstens een derde van de erkende verenigingen lid moet zijn, is een kwantitatieve voorwaarde, maar zegt weinig over representativiteit van deze lidorganisaties. Zowel de erkende als de niet-erkende verenigingen die lid zijn van de koepel moeten voldoende kunnen wegen op de **besluitvorming van de koepel**.

De MORA vraagt om in de uitvoeringsbesluiten voldoende garanties in te bouwen opdat de rol van de koepel ingevuld wordt zoals de decreetgever beoogt en te verhinderen dat de toegang van verenigingen tot de startsubsidies beperkt wordt.

3. Garandeer de duurzame werking van mobiliteitsverenigingen

De MORA onderschrijft de doelstelling van de decreetgever om het subsidiekader te verhelderen en de lasten voor zowel administratie als aanvrager te minimaliseren.

De raad vraagt om voldoende financiële voorspelbaarheid te voorzien, de planlast te beperken in functie van de grootte van de subsidie, de beoordeling van projecten en meerjarenplannen te objectiveren, de erkenning van een vereniging niet te koppelen aan het toekennen van de subsidie, duidelijke richtlijnen te voorzien voor het organiseren van economische activiteiten, de overgang naar het nieuwe subsidiestelsel zorgvuldig te organiseren en de stakeholders te betrekken bij het verdere traject.

3.1 Zorg voor voldoende financiële voorspelbaarheid

De MORA vraagt om een zo groot mogelijke financiële voorspelbaarheid door de middelen voor de erkende verenigingen, de koepel, de startsubsidies, de projecten die gericht zijn op de verduurzaming van het verplaatsingsgedrag van personen en de mobiliteitscampagnes bij het begin van elke beleidsperiode te verankeren.

De raad vindt het positief dat het ontwerp uitgaat van beleidsperiodes van vijf jaar. Een **meerjarige financiering biedt verenigingen meer zekerheid** en stelt hen in staat om op langere termijn te plannen. Dit wordt verder versterkt door de voorziene mogelijkheid van het aanleggen van reserves. Om verenigingen in het mobiliteitsmiddenveld te versterken en verder te professionaliseren is er nood aan een financiering in een vergelijkbare grootteorde zoals voorzien voor verenigingen in de decreten sociaal-cultureel werk en omgevingsverenigingen.

Het ontwerp van decreet koppelt de subsidies evenwel uitdrukkelijk aan de beschikbare jaarlijkse begrotingskredieten. De raad vraagt dat de meerjarige erkenning en beleidsplanning zoveel mogelijk gepaard gaan met voldoende financiële voorspelbaarheid. Een vereniging kan immers slechts duurzaam investeren in medewerkers, expertise, netwerken en langlopende projecten wanneer er voldoende zekerheid bestaat over de beschikbare middelen voor een langere termijn.

De MORA vraagt daarom dat de Vlaamse Regering bij de uitvoering van het decreet duidelijkheid biedt over de wijze waarop de beschikbare begrotingsmiddelen over de volledige beleidsperiode worden gegarandeerd en hoe wordt omgegaan met eventuele budgettaire schommelingen. De middelen voorzien voor de uitvoering van het decreet moeten **rekening houden met het aantal erkende verenigingen en de toegekende subsidies** voor projecten, zoniet bestaat het risico dat de beschikbare middelen versnipperd raken.

De raad vraagt ook om in de uitvoeringsbesluiten een aantal **concrete waarborgen** op te nemen: een transparante berekeningsmethode voor de werkingssubsidies, de fasering van de uitbetaling van de subsidies en regels voor de reservevorming die een grotere flexibiliteit realiseren.

Het huidige decreet voorziet door middel van de koppeling van de subsidiebedragen aan de lonen van PC 329.01 in een indexeringsmechanisme die een duurzame financiering van de verenigingen mogelijk maakt. De raad vraagt om in de uitvoeringsbesluiten van het voorliggend decreet een vergelijkbaar indexeringsmechanisme te voorzien. Ook de toegang tot de subsidies voorzien in de Vlaamse Intersectorale Akkoorden (VIA) moet volgen uit de erkenning als mobiliteitsvereniging.

3.2 Behoud het evenwicht tussen planlast en omvang van de subsidie

De MORA is van oordeel dat het integreren van een aantal subsidies, namelijk die van de basis-subsidie en de aanvullende subsidie voor erkende mobiliteitsverenigingen en de subsidies voor mobiliteitsprojecten en actieprogramma's, kan leiden tot een administratieve vereenvoudiging en vermindering van de planlast voor de overheid en voor de aanvragers.

De raad vraagt om bij de uitvoering van het decreet een proportionele aanpak te hanteren waarbij de **administratieve vereisten in verhouding staan tot de omvang van de subsidie**. Het beperken van administratieve vereisten is vooral van belang in het geval van de startsubsidie, zodat deze voldoende toegankelijk blijft voor nieuwe en kleine organisaties.

3.3 Objectiveer de beoordeling van projecten en meerjarenplannen

De MORA vindt het een goede evolutie dat het ontwerpdecreet zich niet langer baseert op kwantitatieve criteria voor de erkenning van mobiliteitsverenigingen. Een beoordeling op basis van een meerjarige beleidsplanning geeft de verenigingen meer ruimte en kansen om hun maatschappelijke meerwaarde op een duurzame manier te versterken in functie van de specifieke werkingscontext en doelgroep van de vereniging.

De raad onderschrijft het belang van een resultaatgerichte subsidiëring. Niet alle maatschappelijke effecten zijn echter op korte termijn meetbaar. Zeker sensibilisering, belangenbehartiging, netwerkvorming, kennisopbouw en maatschappelijke bewustwording kunnen pas na langere tijd hun effecten tonen en zijn niet makkelijk kwantitatief uit te drukken.

De MORA vraagt daarom voldoende aandacht voor **kwalitatieve resultaten en de langetermijnpact** van de werking bij de evaluatie van projecten en mobiliteitscampagnes. Een te sterke focus op eenvoudig meetbare output kan immers leiden tot activiteiten die goed meetbaar zijn, maar niet noodzakelijk de grootste maatschappelijke meerwaarde hebben.

Naast duidelijke beoordelingscriteria is ook de wijze waarop aanvragen worden beoordeeld bepalend voor de transparantie en objectiviteit van het systeem. De raad vraagt om de beoordeling van meerjarenplannen en projecten verder uit te werken in de uitvoeringsbesluiten door middel van een **beoordelingspanel**. Dit panel bestaat uit een vertegenwoordiger van het departement Mobiliteit en Openbare Werken en een beperkt aantal onafhankelijke leden, met expertise in de domeinen die relevant zijn in de toepassing van dit decreet: duurzame mobiliteit, werking van het

maatschappelijk middenveld, zakelijke organisatie van een vereniging zonder winstoogmerk ... De beoordeling door dit panel gebeurt transparant en op basis van de beoordelings- en opvolgingsmethodes die vastgelegd worden in de uitvoeringsbesluiten.

3.4 Koppel de erkenning niet aan de toekenning van de subsidie

De MORA vraagt om de erkenning als mobiliteitsvereniging niet te koppelen aan het toekennen van de subsidie.

Het voorliggende ontwerp van decreet koppelt de erkenning als vereniging aan het toekennen van de subsidie (Art. 9). Dit kan ertoe leiden dat de status van een erkende mobiliteitsvereniging en de rol die de vereniging opneemt in overlegfora en adviesorganen kan afhangen van begrotingskeuzes of administratieve tekortkomingen. Dit leidt tot een verzwakking van het mobiliteitsmiddenveld in plaats van de door het decreet beoogde versterking.

3.5 Voorzie duidelijke richtlijnen voor het organiseren van economische activiteiten

De MORA onderschrijft de keuze om subsidies enkel aan te wenden voor niet-economische activiteiten. Verenigingen die ook economische activiteiten organiseren, moeten een gescheiden boekhouding voeren. Deze aanpak biedt een kader om de correcte aanwending van overheidsmiddelen en de naleving van de staatssteunregels te waarborgen.

Tegelijk stelt de raad vast dat het ontwerpdecreet geen verdere duidelijkheid biedt over de afbakening tussen economische en niet-economische activiteiten. Voor mobiliteitsverenigingen die naast hun gesubsidieerde werking ook andere activiteiten organiseren, zoals betaalde vormingen, begeleidingstrajecten of dienstverlening, kan hierdoor rechtsonzekerheid ontstaan.

De MORA vraagt om **in overleg met de sector duidelijke richtlijnen** uit te werken over de afbakening van economische en niet-economische activiteiten en daarbij een proportionele toepassing van de regels te voorzien.

3.6 Voorzie een zorgvuldige overgang naar het nieuwe systeem

Het ontwerp voorziet in overgangsbepalingen voor de verenigingen die momenteel erkend zijn op basis van het decreet van 13 februari 2004. Bestaande projecten, actieprogramma's en campagnes blijven gedurende hun resterende looptijd onder het huidige kader vallen. Het ontwerp bepaalt dat het nieuwe decreet uiterlijk op 1 januari 2031 in werking treedt, maar laat toe om een eerdere datum vast te leggen. Hierdoor ontstaat onzekerheid over de effectieve datum van inwerkingtreding.

De MORA vindt deze overgangsregeling belangrijk en vraagt dat de overgang naar het nieuwe systeem zorgvuldig wordt georganiseerd. Verenigingen moeten tijdig weten welke voorwaarden

op welk moment zullen gelden, welke middelen beschikbaar zullen zijn en wanneer aanvragen moeten worden ingediend.

De raad vraagt om de **begin- en einddatum van de eerste beleidsperiode decretaal te verankeren of minstens een minimumtermijn** vast te leggen tussen de vaststelling van het uitvoeringsbesluit en de deadline voor het indienen van de meerjarenplannen. Dit geeft de verenigingen voldoende tijd om hun meerjarenplan, organisatiestructuur en financiële planning aan het nieuwe kader aan te passen.

3.7 Consulteer de stakeholders bij het verdere traject

Het ontwerp van decreet laat de Vlaamse Regering toe om bijkomende voorwaarden en beoordelingscriteria vast te stellen voor de erkenning, de beoordeling van meerjarenplannen, start- en projectsubsidies en mobiliteitscampagnes. Dit leidt ertoe dat belangrijke elementen van het subsidiestelsel, met name het beoordelingskader, pas in de uitvoeringsbesluiten worden vastgelegd.

De MORA vraagt daarom dat de **uitvoeringsbesluiten tijdig en transparant worden voorbereid** en dat de mobiliteitsverenigingen daarbij worden geconsulteerd, zoals ook het geval was bij de totstandkoming van het ontwerpdecreet.

4. Bijkomende opmerkingen

In dit hoofdstuk bundelt de MORA een aantal gerichte artikelsgewijze opmerkingen bij het voorontwerp van decreet.

Expliciteer het onderscheid tussen de verschillende subsidietypes en de juridische gevolgen ervan

Het ontwerpdecreet kan aan duidelijkheid winnen door het onderscheid tussen de verschillende subsidietypes en de juridische gevolgen ervan explicieter te maken. In de huidige formulering worden de begrippen subsidie, erkenning en startsubsidie op verschillende plaatsen gebruikt. Het uitzonderlijke karakter van de startsubsidie (art. 10), beperkt tot verenigingen die nog niet eerder erkend waren, kan explicieter worden benadrukt. Het is niet duidelijk of de voorwaarde van niet eerder erkend geweest te zijn beperkt is tot het nieuwe decreet of ook van toepassing is op verenigingen die erkend zijn op basis van het huidige decreet.

Gewestelijke impact van de mobiliteitscampagne (art. 18)

Voor de mobiliteitscampagne geldt de voorwaarde dat in elke vervoerregio activiteiten worden georganiseerd (art. 18), wat een aanzienlijke verzwarende is ten opzichte van de huidige voorwaarde om in de vijf provincies activiteiten te organiseren. De MORA vraagt om pragmatisch en

proportioneel om te gaan met deze voorwaarde in functie van de vorm en de inhoudelijke elementen van de mobiliteitscampagne.

Bewaartermijn persoonsgegevens (art. 21)

De maximale bewaartermijn voor persoonsgegevens die in het decreet beperkt wordt tot een jaar na het afsluiten van een dossier botst met de fiscale bewaarplicht (10 jaar) en de sociale bewaarplicht (5 jaar). Ook in functie van mogelijke controles door Inspectie van Financiën of het Rekenhof is het langer bewaren van bepaalde persoonsgegevens aangewezen.