Stuk **253** (1995-1996) – Nr. 7

VLAAMS PARLEMENT

Zitting 1997-1998

15 januari 1998

# DISCUSSIENOTA

**voor een verdere staatshervorming**

## HOORZITTING

**in verband met de hoofdstukken III.4.6 (communicatiebeleid), III.4.7 (vervoer en mobiliteit) en III.4.8 (statistiekbeleid)**

## VERSLAG

**namens de Commissie voor Staatshervorming en Algemene Zaken uitgebracht door de heer Etienne Van Vaerenbergh**

*Samenstelling van de commissie :*

*Voorzitter :* de heer Johan Sauwens.

*Vaste leden :* de heren Marc Olivier, Herman Suykerbuyk, John Taylor, Walter Vandenbossche, mevrouw Mieke Van Hecke ;

de heren André Denys, Jaak Gabriels, Francis Vermeiren ;

de heren Gilbert Bossuyt, Freddy De Vilder, Robert Voorhamme ;

de heren Filip Dewinter, Joris Van Hauthem ;

de heer Johan Sauwens ;

de heer Jos Geysels.

*Plaatsvervangers :*

de heren Leo Delcroix, Johan De Roo, mevrouw Mia De Schamphelaere, de heren Bart Vandendriessche, Johan Weyts ;

de heren Ward Beysen, Karel De Gucht, Dirk Van Mechelen ;

mevrouw Lydia Maximus, de heren Michiel Vandenbussche, Peter Van Velthoven ;

de heren Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire ;

de heer Etienne Van Vaerenbergh ;

mevrouw Vera Dua.

---

*Zie :*

**253** (1995-1996)

– Nr. 1 : Discussienota

– Nrs. 2 tot 6 : Verslagen

INHOUD

Blz.

I. COMMUNICATIEBELEID : MEVROUW CAROLINE UYTTENDAELE, ASSISTENTE AAN HET INTERDISCIPLINAIR CENTRUM VOOR RECHT EN INFORMATICA VAN DE K.U.LEUVEN ..... 4

II. VERVOER EN MOBILITEIT ..... 8

1. De heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap ..... 8

2. Prof. Louis Albrechts, Interfacultair Instituut voor Stedebouw en Ruimtelijke Ordening van de K.U.Leuven ..... 13

3. De heer Etienne Schouppe, gedelegeerd bestuurder van de NMBS ..... 15

4. De heer Jan Peumans, directeur marketing en strategie van De Lijn ..... 23

III. STATISTIEKBELEID : DE HEER LUK DESCHAMPS, ADVISEUR BIJ DE ADMINISTRATIE PLANNING EN STATISTIEK VAN HET DEPARTEMENT ALGEMENE ZAKEN EN FINANCIËN VAN HET MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP ..... 25

BIJLAGE : Advies van Prof. Paul Van Orshoven betreffende de bevoegdheid van de deelstaten inzake statistisch onderzoek ..... 31

Dames en Heren,

In het kader van de bespreking van de hoofdstukken III.4.6 (communicatiebeleid), III.4.7 (vervoer en mobiliteit) en III.4.8 (statistiekbeleid) van de discussienota voor een verdere staatshervorming organiseerde de Commissie voor Staatshervorming en Algemene Zaken op 20 november 1997 een hoorzitting. In verband met het communicatiebeleid werd mevrouw Caroline Uyttendaele gehoord, assistente verbonden aan het Interdisciplinair Centrum voor Recht en Informatica van de K.U.Leuven. Over de vervoers- en mobiliteitsproblematiek hoorde de commissie de heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Prof. Louis Albrechts van het Interfacultair Instituut voor Stedebouw en Ruimtelijke Ordening van de K.U.Leuven, de heer Etienne Schouppe, gedelegeerd bestuurder van de NMBS en de heer Jan Peumans, directeur marketing en strategie van De Lijn. In verband met het statistiekbeleid werd tenslotte de heer Luk Deschamps, adviseur bij de administratie Planning en Statistiek van het departement Algemene Zaken en Financiën van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap gehoord.

## I. COMMUNICATIEBELEID : MEVROUW CAROLINE UYTTENDAELE, ASSISTENTE AAN HET INTERDISCIPLINAIR CENTRUM VOOR RECHT EN INFORMATICA VAN DE K.U.LEUVEN[1]

**Mevrouw Caroline Uyttendaele** : Vooreerst zal ik kort de stand van zaken toelichten betreffende de bevoegdheidsindeling voor telecommunicatie, omroep en nieuwe media. Daarna wil ik het hebben over de actuele convergentie en de problemen die dit met zich meebrengt op bevoegdheidsrechtelijk vlak. Tot slot zal ik in het derde deel een aantal mogelijkheden aanreiken waardoor de gemeenschappen zich beter kunnen profileren met een beleid op de informatiesnelweg.

Zoals u weet is de communicatiesector niet ontsnapt aan de gevolgen van de federalisering van de Belgische staat. Grosso modo is het op dit moment zo dat de federale overheid bevoegd is voor de telecommunicatie terwijl de gemeenschappen bevoegd zijn voor alles wat de omroep betreft. De ruime bevoegdheden die de gemeenschappen momenteel reeds hebben inzake de omroep, zijn niet enkel het gevolg van de staatshervormingen maar ook van een aantal belangrijke arresten van het Arbitragehof.

De gemeenschapsbevoegdheid vindt haar oorsprong in artikel 4 van de bijzondere wet op de hervorming van de instellingen van 8 augustus 1980. De regulering van de handelspubliciteit op radio en televisie behoort eveneens tot de gemeenschapsbevoegdheid, en dit sinds de derde staatshervorming in 1988. Het grote argument daarvoor was een meer homogene formulering van het bevoegdheidspakket inzake de omroep.

In dezelfde lijn van deze toenemende homogeniteit van de bevoegdheidspakketten, kunnen de arresten van het Arbitragehof worden gesitueerd. De arresten van 25 januari 1990 en 7 februari 1991 zijn inmiddels befaamd geworden.

Het Hof heeft in deze arresten gesteld dat de aangelegenheid radio-omroep en televisie in haar geheel naar de gemeenschappen is overgeheveld. Dat betekent dat de gemeenschappen nu ook voor alle mogelijke technische aspecten van de distributie van radio- en televisieprogramma's bevoegd zijn. De gemeenschapsbevoegdheid is dus door de arresten van het Arbitragehof flink uitgebreid. Er blijft nog maar een klein deel in federale handen. Het Hof noemt deze resterende federale bevoegdheid 'de algemene politie van de radiogolven'. Wat dit precies betekent, is niet heel duidelijk. De federale overheid maakt van die bevoegdheid op dit ogenblik trouwens weinig of geen gebruik.

Als de federale overheid voor telecommunicatie bevoegd is en de gemeenschappen voor omroep, is de aflijning tussen de twee soorten van diensten cruciaal. Op dit ogenblik ontstaan er echter verscheidene nieuwe diensten. Vaak overschrijden ze dit strikte onderscheid. Toch moeten ze juridisch nog altijd worden gedefinieerd als omroep of telecom.

Telecommunicatie en omroep zijn sterk met elkaar verwant. Ze zijn uit dezelfde technologie ontstaan. Ook de wettelijke definities zijn min of meer gelijkaardig. Oneerbiedig gezegd, zijn omroepsignalen voor het grote publiek bestemd, terwijl tele-

1 Volgende documenten werden door mevrouw Uyttendaele ter beschikking gesteld van de commissieleden en liggen ter inzage op het commissiesecretariaat : (1) nota 'De bevoegdheden voor telecommunicatie, omroep en nieuwe diensten in België' ; (2) artikel 'Telecommunicatie, omroep en media in het federale België : wie is bevoegd ?', verschenen in : Mediarecht, telecommunicatie en telematica, Afl.7 1996, p.77-98.

nalen voor het grote publiek bestemd, terwijl telecommunicatie voor privé-gebruik dient.

De gewestbevoegdheid voor telecommunicatie is uiteraard heel beperkt. Toch laat het regelgevende kader voor telecommunicatie de gewesten niet helemaal onbetuigd. De aanleg van vaste of draadloze infrastructuur vereist steeds de toestemming van de eigenaar van het gebied dat wordt doorkruist. Wanneer dat de overheid is, moet er een machtiging worden verkregen voor het gebruik van het openbaar domein. Bovendien moet men in elke gemeente een bouwvergunning verkrijgen. Het normatieve kader waarin alle procedures en voorwaarden voor het afgeven van dergelijke machtigingen en vergunningen zijn uitgewerkt, behoort tot de bevoegdheid van de gewesten. Het kan worden ondergebracht bij de bevoegdheid stedenbouw en ruimtelijke ordening. De gewesten zijn natuurlijk ook bevoegd voor de gewestelijke economische expansie. U weet allemaal dat die bevoegdheid de rechtsgrond was voor de oprichting van de GIMV. Nadien heeft de GIMV ook het project Telenet Vlaanderen uit de grond gestampt.

Ik wil de stand van zaken nog eens overlopen. Op dit ogenblik is de federale overheid bevoegd voor de telecommunicatie en is zij verantwoordelijk voor de algemene politie van de radiogolven. De gemeenschappen zijn bevoegd voor radio-omroep en televisie, met inbegrip van de technische aspecten ervan. De gewesten zijn bevoegd voor stedenbouw en economische expansie. Dit is een mooi bevoegdheidsverdelingsmodel. In de huidige communicatie- en informatiesector die zich razendsnel ontwikkelt, is dit model echter niet houdbaar.

Ik zal de redenen even toelichten. Tot voor enkele jaren hadden telecommunicatie enerzijds en omroep anderzijds elk hun eigen markt. Ze maakten gebruik van hun eigen infrastructuur en hadden hun eigen regelgevend kader. Dat is normaal. Elke deelmarkt had immers andere regelgevende noden. Omroep situeert zich natuurlijk op de markt van de massacommunicatie. Er was dus nood aan een heel pakket regelgeving, bijvoorbeeld met betrekking tot een voldoende verscheidenheid aan programma's en de inhoudelijke normen waaraan de programma's moeten voldoen.

Telecommunicatie wordt gebruikt voor privéboodschappen en heeft dan ook behoefte aan een heel andere soort van regelgeving. Onder meer vertrouwelijkheid en veiligheid moeten worden gewaarborgd. De juridische divergentie tussen federaal telecommunicatierecht en audiovisueel mediarecht van de gemeenschappen heeft nooit voor problemen gezorgd. Daar is echter verandering in gekomen op het ogenblik dat beide sectoren met elkaar in aanraking kwamen en zelfs min of meer in elkaar overvloeiden. Er blijft vandaag inderdaad nog maar weinig over van de scheiding tussen telecommunicatie en omroep. De markten van omroep en telecommunicatie groeien steeds meer naar elkaar toe. Het resultaat is een informatiesnelweg of informatiemaatschappij. Men noemt dit convergentie en in die zin is uiteraard ook de informatica een belangrijke factor.

U kent de symptomen van de convergentie zeker en vast. Er is ten eerste de despecialisatie van de structuren. Op dit ogenblik worden de huidige telecommunicatiekanalen zoals de telefoonlijnen niet alleen meer gebruikt voor het doorgeven van privé-boodschappen : ze worden al gebruikt voor publieke boodschappen, zoals bijvoorbeeld voor Internet, informatie waartoe iedereen toegang heeft. Zoals u weet, wordt ook de teledistributiekabel voor telecommunicatiedoeleinden gebruikt : dan hebben we het natuurlijk over het project Telenet. Alle mogelijke diensten, zowel telecommunicatie als omroep, kunnen nu worden verstrekt via om het even welke infrastructuur, weze het een telefoonlijn of een teledistributiekabel. Ten tweede zien er ook allerlei nieuwe diensten het daglicht, die niet zonder meer als omroep of telecommunicatie kunnen worden bestempeld : bijvoorbeeld video-on-demand, pay-per-view, databanken die online te raadplegen zijn en dergelijke meer. Ten derde zijn er ook een aantal bedrijfseconomische bewegingen, marktspelers uit de telecommunicatiesector die hun activiteiten enigszins gaan diversifiëren, die proberen ook op de andere markt actief te worden of toch partners te vinden. Ook dat is een gevolg van die convergentie. Nu speelt dit scenario zich nog meer af in de VS, maar we kunnen het fenomeen toch ook hier verwachten.

Er bestaan dus een aantal nieuwe diensten die niet thuishoren binnen de juridische definitie van radio-omroep en televisie, ongeacht of het gaat om de definitie van de Vlaamse Gemeenschap, van de richtlijn Televisie zonder Grenzen of van de ITU. Strikt juridisch gezien moeten al deze nieuwe diensten, waarover ik het zonet had, noodzakelijk als telecommunicatie worden gekwalificeerd : zij ressorteren meteen onder de federale bevoegdheid. In Vlaanderen betekent dit dus dat alle mogelijke activiteiten die zich nu reeds - en in de toekomst nog veel meer - op de teledistributiekabel afspelen en die niet als omroep kunnen worden bestempeld onder de bevoegdheid van de federale overheid ressorteren. Het gevolg is dat twee overheden, de Vlaamse en de federale, bevoegd zullen zijn voor

dezelfde infrastructuur, namelijk de televisiekabel. Ook het omgekeerde geval zal zich waarschijnlijk voordoen. Het valt te verwachten dat Belgacom vroeg of laat een aanvraag zal indienen om radio-omroep en televisie te verdelen. Op dat ogenblik zal haar infrastructuur ook worden gebruikt voor zowel telecommunicatie als voor omroep. Alweer zullen twee overheden bevoegd worden voor één en dezelfde kabel, wat vanuit bevoegdheidsrechtelijk oogpunt niet aangewezen is.

Zoals u weet hebben zowel de Vlaamse als de Franse Gemeenschap initiatieven genomen betreffende nieuwe diensten. Er is het Vlaamse besluit inzake de erkenning van televisiediensten enerzijds, en het besluit van de Franse Gemeenschap betreffende de productie van andere diensten op de kabel anderzijds. De Raad van State heeft steeds gezegd dat de bevoegdheid van de gemeenschappen voor nieuwe diensten op de kabel beperkt moet blijven tot diensten die kunnen worden bestempeld als behorend tot de radio- of televisie-omroep zelf. Ze moeten op zijn minst kunnen worden bestempeld als accessoria die onverbrekelijk verbonden zijn met die aan de gemeenschappen toevertrouwde bevoegdheid. In elk geval werden zowel het besluit van de Vlaamse als dat van de Franse Gemeenschap aangevochten door de federale overheid, respectievelijk voor de Raad van State en voor het Arbitragehof. Iedereen wacht nu gespannen op de beslissingen daaromtrent.

Er zijn een aantal mogelijke oplossingen voor dit bevoegdheidsrechtelijke kluwen. De relevantie van het omroepbegrip is vandaag toch niet meer dezelfde als anno 1980. In het begin van de jaren tachtig was omroep het enige medium dat ter beschikking stond voor elektronische informatieverstrekking aan het grote publiek. Het was eigenlijk het enige medium voor elektronische massacommunicatie : er was gewoon niets anders. Op dat ogenblik heeft men besloten de bevoegdheid daarvoor aan de gemeenschappen toe te vertrouwen.

Inmiddels is de technologie geëvolueerd. De traditionele omroep is lang niet meer het enige medium voor elektronische informatieverspreiding. Ik zei het al : er is betaaltelevisie, video-on-demand, Internet en allerlei andere interactieve vormen van informatievoorziening die vandaag het daglicht zien en in de toekomst ongetwijfeld nog aan belang zullen winnen. Radio-omroep en televisie zullen dan nog slechts een fractie uitmaken van deze elektronische informatieverstrekking aan het grote publiek. Het is dus niet ondenkbaar dat de bevoegdheden die op basis van het omroepbegrip aan de gemeenschappen zijn toebedeeld in gelijke mate aan belang inboeten.

Voor de uitbouw van een gezonde informatiesector en van de informatiemaatschappij, is natuurlijk een strikt regelgevend kader nodig, dat ook voldoende rechtszekerheid biedt voor alle partijen. Zo kan de markt zich in alle vertrouwen ontplooien. Om in een federale staat zoals België tot een dergelijk kader te komen, moet een keuze worden gemaakt. Ofwel moeten de bevoegdheden die zo met elkaar zijn verweven opnieuw worden verdeeld, dit keer op basis van liefst zo ondubbelzinnig mogelijke criteria. Ofwel zullen de betrokken overheden de bevoegdheden die ze nu hebben, blijven uitoefenen, maar dan wel in samenwerking of in nauw onderling overleg.

Een eerste mogelijkheid is dus de herverdeling van de bestaande bevoegdheden. Ik wil even opmerken dat het daarvoor niet noodzakelijk is om de Bijzondere Wet op de Hervorming van de Instellingen meteen te wijzigen. Het was immers vanaf het prille begin van de staatshervorming reeds de wil van de wetgever om de bevoegdheden van de gemeenschappen en de gewesten zo soepel mogelijk te formuleren, zodat de mogelijkheid tot interpretatie open blijft, en zodat de wetgever niet opnieuw moet optreden telkens er zich nieuwe vormen in het culturele leven ontwikkelen. Dit staat in de voorbereidende werken te lezen, en de Raad van State heeft dit ook als zodanig bevestigd. Er blijft dus een zekere interpretatieruimte bestaan in de omschrijving van het begrip radio-omroep en televisie. In de voorbereidende werken van de bijzondere wet op de hervorming van de instellingen zijn er trouwens een aantal indicaties terug te vinden omtrent een ruimere interpretatie van dit omroepbegrip. Een van die mogelijke ruimere interpretaties is gebaseerd op de theorie van de homogene bevoegdheidspakketten.

Ik heb al gezegd dat het begrip 'omroep' eigenlijk het volgende inhoudt. Omroep betekent het verspreiden van uitzendingen naar een algemeen publiek. Ook interactieve informatiediensten kunnen bestemd zijn voor ontvangst door het algemene publiek, en dus onder de bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap ressorteren. Dit veronderstelt wel een lichte aanpassing van de omroepdefinitie die momenteel door de Vlaamse Gemeenschap gehanteerd wordt. Het is de openbaarheid van de boodschap die de doorslag moet geven voor de bevoegdheid, en niet de toevallig gebruikte drager.

U weet dat het Arbitragehof omwille van de homogeniteit van de bevoegdheidspakketten de technische aspecten van omroep aan de gemeenschappen heeft toegewezen. Wellicht kan op grond van dezelfde theorie verdedigd worden dat bepaalde interactieve vormen van televisie aan de gemeenschappen toekomen, als behorende tot hetzelfde 'natuurlijke normeringssubstraat'. Mits de nodige politieke wil zou de bevoegdheid van de gemeenschappen zelfs zo ruim kunnen worden opgevat dat ze het geheel van de elektronische informatievoorziening aan het publiek omvat.

Een dergelijk extreem extensieve interpretatie van het omroep-begrip is trouwens niet nieuw, maar werd al in 1994 door de CSA van de Franse Gemeenschap naar voren geschoven. Dit criterium van openbaarheid komt eveneens ter sprake in de Franse en Duitse wetgeving. Deze verregaande herinterpretatie van het omroep-begrip zou de bevoegdheidsverdeling inzake telecommunicatie en omroep - vooral dan voor nieuwe multimediadiensten - wel eens in een heel ander daglicht kunnen stellen.

Er zijn echter nog meer ingrijpende scenario's denkbaar, zij het dat deze politiek minder voor de hand liggen. Ze gaan uit van de telecommunicatie als afzonderlijk bevoegdheidspakket, en van een wijziging van de Bijzondere Wet op de Hervorming van de Instellingen. De bevoegdheid voor telecommunicatie wordt daarbij expliciet toegekend aan de deelstaten, meer bepaald aan de gewesten.

In een eerste beperkt scenario zou men de gewesten bijvoorbeeld bevoegd kunnen maken voor telecommunicatienetwerken die zich geheel op hun territorium bevinden - bijvoorbeeld stadsnetwerken of regionale telefoonnetwerken -, terwijl de federale overheid bevoegd zou blijven voor netten die de grenzen van de deelgebieden overschrijden - bijvoorbeeld het netwerk van Belgacom - en voor de koppeling tussen regionale netten. In een meer verregaand model zou de telecommunicatie als afzonderlijke, volledige en omvattende bevoegdheid naar de gewesten worden overgedragen. In beide gevallen is er een stevige overleg- en samenwerkingsstructuur nodig.

Ik ga hier nu niet verder op in, omdat deze scenario's, afgezien van de politieke moeilijkheidsgraad, nog een tweetal andere belangrijke nadelen hebben. Ten eerste wordt door het verschuiven van telecommunicatie naar de gewesten het bevoegdheidsprobleem niet uit de wereld geholpen, maar wel geherformuleerd als een conflict tussen gewest en gemeenschap. Ten tweede zou een dergelijke overheveling betekenen dat het gebied Brussel-Hoofdstad aan de Vlaamse bevoegdheden ontsnapt voor wat de telecommunicatie betreft.

In afwachting van een mogelijke overheveling van bevoegdheden, eventueel in combinatie met een herinterpretatie van het omroep-concept, is er in elk geval op dit moment al nood aan een samenwerking tussen de gemeenschappen en de federale overheid, om de nadelen van deze vage en onduidelijke bevoegdheidsverdeling weg te werken. Samenwerking zou bijvoorbeeld een oplossing kunnen brengen voor interferenties tussen lokale radio's die door verschillende gemeenschappen zijn erkend - bijvoorbeeld Franse lokale radio's - of voor het gemeenschappelijk beheer van gedespecialiseerde infrastructuren.

Het Arbitragehof heeft zelf in zijn arrest van 1991 een samenwerkingsakkoord gesuggereerd. Deze samenwerking zou ertoe moeten leiden dat een soort van permanente structuur wordt opgericht, waarin federale overheid en gemeenschappen vertegenwoordigd zijn. Zo zouden bepaalde moeilijkheden inzake bevoegdheid onmiddellijk ad hoc kunnen worden weggeveegd. Als het niet duidelijk is welke overheid bevoegd is voor welke aspecten, en hoe de besluitvorming terzake moet worden verdeeld, lijkt het efficiënter voor de betrokken overheden om de nodige beslissingen te nemen in onderlinge samenwerking, in een gemeenschappelijke instelling. Tegelijk moeten de diverse betrokken overheden wel hun autonomie bewaren. Samenwerking dient om bevoegdheden samen uit te oefenen, niet om eigen bevoegdheden af te staan aan een andere overheid.

De bevoegdheden van de gewesten inzake telecommunicatie kunnen vandaag dan nog secundair zijn, het is niet onverstandig om in een eventuele gemeenschappelijke instelling de mogelijkheid in te bouwen van een vertegenwoordiging van de gewesten. Voordelen zijn dat de samenwerking met de gewesten voor de specifieke aangelegenheden waarvoor deze wel bevoegd zijn, dan soepel kan verlopen, en dat de samenwerkingsvorm werkzaam zou kunnen blijven bij eventuele expliciete overheveling van bevoegdheden inzake telecommunicatie naar de gewesten.

Het oprichten van een gemeenschappelijke instelling is dus de meest aangewezen methode. Uitgangspunt van deze samenwerking zou het BIPT kunnen zijn. Dit is een federale instelling. Een formele wijziging van haar statuut en van haar instellingen kan enkel door een wijziging van de wet van 21 maart 1991. Het statuut van het BIPT zou ook

eenzijdig door de federale wetgever kunnen worden gewijzigd met het oog op de eenvoudige vertegenwoordiging van de gemeenschappen in de beslissingsorganen van het BIPT.

Nadeel is dan wel dat bij een loutere vertegenwoordiging de federale overheid eenzijdig bepaalt over hoeveel vertegenwoordigers de gemeenschappen mogen beschikken, en dat de medebeslissingsbevoegdheid van de gemeenschappen in dit geval niet erg ver kan reiken. Het gaat immers om een federaal orgaan, dat federale bevoegdheden uitoefent, en waarbij de autonomie van de federale overheid moet worden gevrijwaard.

In casu is er een echte samenwerking nodig voor aangelegenheden waarin zowel de gemeenschappen als de federale overheid over substantiële bevoegdheden beschikken. Die bevoegdheden zijn vaag omschreven en moeilijk af te bakenen. Juist daarom zou een dergelijke gemeenschappelijke instelling toelaten deze bevoegdheden te behartigen.

Conclusie : het bevoegdheidsverdelende model zoals het vandaag bestaat, gebaseerd op omroep en telecommunicatie, is moeilijk vol te houden. Herdefiniëring van de bevoegdheden is een mogelijke oplossing.

**De heer Johan Sauwens** : Zou men niet gewoonweg de restbevoegdheden kunnen toewijzen aan Vlaanderen en Wallonië ? Het zijn in feite volkomen nieuwe materies.

**Mevrouw Caroline Uyttendaele** : Maar wat dan met radio en televisie ?

**De heer Johan Sauwens** : Hoe regelen andere federale staten deze bevoegdheidsverdeling ? Ik neem aan dat dergelijke discussies zich ook in Duitsland, Oostenrijk en Canada voordoen. Hebt u daar informatie over ?

**Mevrouw Caroline Uyttendaele** : In Duitsland is er reeds uitvoerig gedebatteerd. Er zijn ook enige juridische teksten in verband hiermee tot stand gekomen.

Grosso modo is de federale overheid voor telecommunicatie bevoegd en de Länder voor de omroepen. De federale overheid heeft daarnaast ook nog enige algemene bevoegdheden, onder meer voor economie en industrie. Op grond daarvan heeft de Bund een Gesätz für Neue Mediendiensten gemaakt. De Länder hebben op hun beurt een Staatsvertrag für Neue Medien gesloten, op basis van hun bevoegdheid voor pers en omroep. De definities in beide documenten zijn nog niet zo op elkaar afgestemd dat er geen enkel conflict meer mogelijk is. Er is nog een grijze zone, waarover nu verder wordt onderhandeld door de diverse wetgevers.

**De heer Johan Sauwens** : Het zou interessant zijn indien daarvan een synthese beschikbaar zou zijn.

**De heer Michel Doomst** : In de Commissie voor Mediabeleid worden we geconfronteerd met het probleem van de lokale radio's. We komen er niet uit. Hoe langer ik hier zit, hoe minder ik geloof in dat samenwerkingsverband. Het zou goed zijn om op basis van uw bevindingen een terugkoppeling te maken naar deze commissie.

## II. VERVOER EN MOBILITEIT

### 1. De heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap[2]

**De heer Fernand Desmyter** : Iedereen erkent dat het mobiliteitsprobleem een van de grootste problemen is die wij nu ervaren en waarmee we ook in de toekomst nog te maken zullen hebben. Dat komt het meest tot uiting in het autoverkeer. Ik denk aan de vele files op bijna al onze snelwegen. Ook denk ik aan onze toch nog steeds onrustbarende statistieken van verkeersongevallen.

Iedereen verwacht van de overheid dat hiervoor op korte termijn coherente maatregelen worden genomen. De Vlaamse regering heeft via haar strategisch plan Toegankelijk Vlaanderen, een aantal doelstellingen geformuleerd inzake het vervoer- en mobiliteitsbeleid.

Ten eerste willen we in de toekomst de bereikbaarheid van onze economische knooppunten en poorten op selectieve wijze vrijwaren. We weten allen dat onze welvaart en ons welzijn uiteindelijk afhankelijk zijn van onze economie. We moeten erop toezien dat onze economische poorten - zoals de zeehavens en de nationale luchthaven - steeds goed bereikbaar blijven.

2 De nota "Strategisch plan 'Toegankelijk Vlaanderen' versus verdere Staatshervorming" werd ter beschikking gesteld van de commissie en ligt ter inzage op het commissiesecretariaat.

Een tweede belangrijke strategische doelstelling is veeleer van sociale aard. Ik denk dat een mobiliteitsbeleid steeds oog moet hebben voor diegenen die minder kansen hebben om mobiel te zijn. We moeten er dus ook voor zorgen dat er voor alle doelgroepen en in alle doelgebieden wordt tegemoetgekomen aan de nood tot verplaatsing.

Een derde doelstelling is erover te waken dat qua verkeersleefbaarheid - ik denk dan aan de milieuen vooral de geluidshinder veroorzaakt door het autoverkeer - een bepaalde grens niet wordt overschreden. We moeten daar oog voor hebben, rekening houdend met het feit dat elk jaar een stijgend aantal wagens gebruik maakt van onze wegen.

Een vierde strategische doelstelling is erover te waken dat de trendmatige daling van de verkeersonveiligheid zich doorzet. Dat is dan toch het goede nieuws : het aantal doden op onze wegen daalt elk jaar.

Onze administratie heeft samen met de bevoegde minister onderzocht welke voorwaarden moeten worden vervuld om deze doelstellingen te bereiken en binnen welke domeinen we actie moeten voeren. Ik zal er vier aangeven : het beheersen van de mobiliteitsvraag, het aanpassen van het vervoersaanbod met het oog op een modale verschuiving, het optimaliseren van het gebruik van de verkeersinfrastructuur en het maken van bindende afspraken in functie van een beheersgericht beleid. Ik zal het hier vooral hebben over de beschikbare overheidsinstrumenten en de samenwerkingsproblemen tussen het Vlaamse en het federale niveau.

Ik bespreek eerst het beheersen van de mobiliteitsvraag. De eerste vraag die we moeten beantwoorden, is of we iets kunnen doen aan de stijging van het autoverkeer. Welke instrumenten heeft de overheid om deze stijging aan banden te leggen ?

Het spreekt voor zich dat de mobiliteitsbehoefte in de hand wordt gewerkt door de manier waarop we omgaan met onze ruimtelijke ordening. U weet ook dat Vlaanderen op dat gebied geen model is. In het verleden werd onvoldoende aandacht besteed aan deze problematiek, zodat industriegebieden en kantoren werden ingeplant op plaatsen die moeilijk met het openbaar vervoer bereikbaar zijn. Dit werkt het gebruik van het openbaar vervoer niet in de hand.

Ik wil erop wijzen dat de Vlaamse overheid in Brussel al jaren een politiek voert van centralisatie van diensten in de omgeving van het Noordstation : het Boudewijngebouw, het Ferrarisgebouw en het Consciencegebouw. Een enquête bij onze personeelsleden heeft uitgewezen dat meer dan 70 percent van hen met de trein komt. Dit onderstreept het grote belang van de ruimtelijke ordening bij het beheersen van de mobiliteit. Degenen die zich moeten verplaatsen kunnen dan kiezen voor het vervoermiddel dat het minste hinder voortbrengt voor milieu en verkeersveiligheid. Op het gebied van ruimtelijke ordening is er dus geen enkel probleem. Het Vlaams Gewest is daarvoor volledig bevoegd.

Er zijn natuurlijk nog andere mogelijkheden om de mobiliteitsvraag aan banden te leggen. Fiscale maatregelen kunnen een belangrijke rol spelen. Ik geef een voorbeeld. Als de benzineprijs verdrievoudigt, zou dit zeker een invloed hebben op het gebruik van de auto. Studies hebben uitgewezen dat een stijging van enkele franken per liter geen invloed heeft. Een prijsbeleid heeft dus ook een invloed op de mobiliteitsvraag en kan dus ook als instrument worden gebruikt. Jammer genoeg heeft Vlaanderen daarop momenteel geen enke impact. Dit schept uiteraard een probleem voor de toekomst.

Er worden ook proefballonnetjes opgelaten om het rekeningrijden in ons land in te voeren. Dit systeem om het verkeer te regelen, wordt gepromoot door de Europese Unie. Het werd al in verschillende landen ingevoerd. Nederland heeft al beslist om vanaf het jaar 2001 in de Randstad het rekeningrijden in te voeren als congestieregelende maatregel.

Rekeningrijden wordt door verkeersdeskundigen aangeprezen omdat men daadwerkelijk kan ingrijpen op die plaatsen en voor die doelgroepen die nu de problemen veroorzaken : de auto's tijdens de spitsuren op bepaalde autosnelwegvakken. Met een systeem van rekeningrijden kan men dus wel degelijk de vraag beïnvloeden. Daarover is iedereen het eens. In Nederland zal men bij een eventuele invoering van het rekeningrijden, goed nakijken in hoeverre de weggebruiker en de economie bijkomend worden belast. Het is vrijwel zeker dat men ook de autorijtaks en de accijnzen zal aanpassen. Het geheel moet immers worden bekeken.

Vlaanderen is bevoegd om het rekeningrijden in te voeren : dat is onze stelling. We verwachten wel dat de federale overheid zal zeggen dat dit een taks is en geen retributie, zoals bij het Eurovignet. We zullen zeer waakzaam zijn. Bij een eventuele invoering zullen we juridisch en decretaal zeer goed onderbouwen dat het wel degelijk om een Vlaamse bevoegdheid gaat.

Bij een invoering moeten wel duidelijke en goede afspraken worden gemaakt met de federale over-

heid. De federale overheid mag niet tegelijkertijd de accijnzen op de brandstoffen verhogen, want dan is het hek helemaal van de dam. Dit is een moeilijke situatie : Vlaanderen kan maatregelen van fiscale aard nemen door retributies, maar Vlaanderen heeft geen zekerheid dat de federale overheid ook een coherent prijsbeleid zal voeren inzake belasting van de auto's.

We kunnen natuurlijk ook bepaalde vervoersmodi promoten. We kunnen bijvoorbeeld mensen ertoe aanzetten de trein naar het werk te nemen. In bepaalde landen zijn deze kosten aftrekbaar van de inkomstenbelastingen. Als Vlaanderen op dit vlak een coherent beleid wil voeren, dan moeten de kosten die aan bepaalde vervoerswijzen zijn verbonden, fiscaal aftrekbaar worden.

Tot zover enkele thema's waarbij er een spanningsveld ontstaat tussen de bevoegdheden van de federale en de Vlaamse overheid.

De eerste doelstelling van de Vlaamse overheid is het beheersen van de totale mobiliteit. Daarnaast is het ook de bedoeling om een verschuiving te bewerkstelligen van het wegverkeer naar het spoorverkeer of de waterwegen. We hebben daartoe de beschikking over twee instrumenten : de infrastructuur en de middelen om het vervoersaanbod op die infrastructuur te regelen.

Inzake infrastructuur heeft Vlaanderen de volledige bevoegdheid over het wegen- en waterwegennet. De NMBS heeft echter het monopolie over de spoorweginfrastructuur. Een Europese richtlijn verplicht de nationale spoorwegmaatschappijen om het beheer van de infrastructuur en de eigenlijke exploitatie ervan minstens boekhoudkundig te splitsen. Als die splitsing is doorgevoerd, willen we onderzoeken of we de bevoegdheid over de infrastructuur niet kunnen overhevelen naar de gewesten. Hierdoor kunnen we een meer coherent infrastructuurbeleid voeren.

Ik kan dit illustreren aan de hand van het dossier van de IJzeren Rijn, dat de laatste maanden sterk in de belangstelling staat. Tot op het moment waarop het Vlaamse Gewest zich twee jaar geleden met het dossier heeft bemoeid, was de NMBS allesbehalve geneigd om werk te maken van de realisatie van de IJzeren Rijn of om daarover te onderhandelen met Nederland en Duitsland. Tot op de dag van vandaag zitten de exploitatie en de infrastructuur immers onder eenzelfde koepel, waardoor de NMBS financieel nadeel zou hebben van de IJzeren Rijn. U weet dat de nationale maatschappijen traditioneel worden betaald op basis van de afgelegde weg en het oude tracé is langer dan de IJzeren Rijn. De laatste maanden werken we in dit dossier echter goed samen met de NMBS en de Nederlanders.

Het debat over de overheveling van de spoorweginfrastructuur naar de gewesten kan worden gestart, aangezien er toch een splitsing is. Dit zou het Vlaamse Gewest de mogelijkheid bieden om andere vervoersondernemingen dan de NMBS toe te laten op de spoorweginfrastructuur. Concurrentie is immers altijd stimulerend voor de economie en voor het prijsbeleid. Dit zou de nationale maatschappijen uit hun lethargie inzake goederentransport wekken.

**De heer Johan Sauwens** : Het zou trouwens een uitvoering zijn van de Europese richtlijn hierover.

**De heer Fernand Desmyter** : Het Vlaamse Gewest moet ook veel meer impact hebben op het vervoersaanbod van de spoorwegen. Hoe kan men anders een mobiliteitsbeleid voeren en de mensen stimuleren om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer ? Het vervoersaanbod is zeker even belangrijk als de controle over de infrastructuur.

We hebben nu reeds de bevoegdheid over het waterwegennet. De Vlaamse regering stimuleert de binnenvaart, maar kan hiervoor niet altijd rekenen op de steun van de federale overheid, meer bepaald de dienst Regeling Binnenvaart. We moeten dit systeem liberaliseren, zo niet kan de binnenvaart nooit concurrentieel worden met het spoorwegvervoer en zeker niet met het wegvervoer. We moeten ingrijpen in een systeem dat al tientallen jaren oud is en niet meer is aangepast aan de huidige situatie. Waarom behoort die dienst nog tot de federale bevoegdheid ? We verzorgen de volledige exploitatie van de wegensector, waarom dan niet die van de waterwegen ? Waarom is dit geen bevoegdheid van de gewesten ?

Een derde optie bestaat in de optimalisatie van het gebruik van de infrastructuur. We zijn bijvoorbeeld wel bevoegd voor het gebruik van telematica op de snelwegen. In het buitenland wordt er veel gebruik gemaakt van veranderlijke verkeersborden die alternatieve wegen kunnen aanduiden. Ze geven ook aan wat de beste snelheid is om zo weinig mogelijk in files terecht te komen. We hebben de federale overheid niet nodig om dat te doen.

Een aantal andere zaken die gedeeltelijk onder federale bevoegdheid vallen, belemmeren ons om onze verkeersinfrastructuur optimaal te gebruiken

In het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd al voorgesteld om ons wegennet en waterwegennet te categoriseren. Dat is zeer belangrijk : de manier van inrichten van een weg is afhankelijk van de functie van die weg in het totale netwerk van wegen. Een autosnelweg of een belangrijke doorgangsweg moeten anders worden opgevat dan ontsluitingswegen en doortochten van bebouwde kommen. Dat zal gebeuren voor de wegen- en de waterwegeninfrastructuur.

Hetzelfde moet gebeuren met de spoorwegstructuur. Ook dat wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vooropgesteld. De federale overheid moet beslissen of zij die bepaling al dan niet zal volgen. Het is volgens ons logisch dat de federale overheid de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen op het gebied van spoorweginfrastructuur implementeert. Ook daar is categorisering even noodzakelijk als voor het wegen- en waterwegennet.

Er is vandaag wel degelijk samenwerking met de NMBS. Deze verbetert van jaar tot jaar en is vooral gegroeid omdat we mekaar nodig hebben. We vragen inspraak in elkaars beleid. De NMBS heeft ons ook nodig voor de belangrijke projecten die ze wil realiseren, onder andere het HSL-project. De bouwvergunningen daarvoor moeten door de Vlaamse overheid verleend worden. Maar we moeten uit die situatie komen waarin samenwerking alleen maar kan omdat we mekaar nodig hebben in een concreet dossier. We moeten uitzoeken met welke wapens Vlaanderen verder zal kunnen onderhandelen met de NMBS, om ook impact te hebben op haar beleid en op het treinaanbod. Samenwerkingsovereenkomsten zijn goed, maar het is allemaal nogal vrijblijvend. We moeten erover waken dat er ook in de toekomst nog verder kan worden samengewerkt en dat we verder druk kunnen uitoefenen op de NMBS.

Een vierde domein waarop er problemen zijn met de federale overheid is dat van bindende afspraken voor een beheersgericht beleid. De samenwerkingsakkoorden komen daar in terug. Ik zou ook willen ingaan op een belangrijk instrument dat Vlaanderen wil gebruiken om de mobiliteitsproblemen in verschillende gemeenten aan te pakken, namelijk het systeem van de mobiliteitsconvenanten.

Vlaanderen is volledig bevoegd voor de verkeersreglementering op de belangrijkste wegen, snelwegen en gewestwegen, maar niet op de gemeentewegen. Als een bepaalde gemeente ergens een verbodsbord wil plaatsen of een verkeersplan wil opmaken en implementeren, heeft zij het akkoord van de federale overheid nodig. Dat is natuurlijk onbegrijpelijk voor een buitenstaander.

Een bijkomend probleem is dat de dienst van de federale overheid die daar toezicht op uitoefent, hoe langer hoe meer bureaucratisch wordt. Dat komt doordat de mensen die daarin werken steeds minder voeling hebben met het terrein. Vroeger waren openbare werken en verkeerswezen nationale bevoegdheden. Er waren veel contacten en overleg tussen de verschillende ministeries. Ambtenaren konden van het ene ministerie overgaan naar het andere. Nu vermindert de terreinkennis van de mensen die federaal met verkeersreglementering bezig zijn, van jaar tot jaar. Van verschillende gemeenten heb ik al de klacht gehoord dat ze geen antwoord krijgen van die dienst of heel lang moeten wachten op een antwoord. Het ogenblik is gekomen om ook de bevoegdheid van het toezicht op het wegverkeer voor de gemeentewegen, over te hevelen naar de gewesten.

Ik noem nog een paar zaken die aantonen dat een goed beleid voor verkeersveiligheid niet altijd kan worden gevoerd omdat de instrumenten nu in handen zijn van de nationale overheid.

De voorbije jaren heeft de Vlaamse overheid honderden miljoenen uitgegeven aan de herstelling van spoorvorming op de autosnelwegen. U weet dat spoorvorming ook wordt veroorzaakt door het overladen van vrachtwagens. De statistieken daarover, die ook in de kranten verschenen zijn, liegen er niet om. Sinds we weegbruggen geïnstalleerd hebben, stellen we vast dat op bepaalde plaatsen de meerderheid van de vrachtwagens overladen is, sommige zelfs tot het dubbele van het toegelaten gewicht. De invloed op de wegstructuur van een overladen voertuig die de aslast overschrijdt, neemt toe met de vierde macht van het gewicht. De nieuwe vrachtwagens met driedubbele assen op één band, zijn werkelijk messen voor onze autosnelwegen. Het is van groot belang erover te waken dat de aslast de toegelaten norm niet overschrijdt. We hebben echter geen enkel wapen in handen om overladen vrachtwagens te bestraffen. De verkeerswetgeving die de maximale aslast bepaalt, is een federale bevoegdheid. Het Vlaamse Gewest wil hogere boetes voor overladen vrachtwagens dan de minimale wettelijk voorziene boetes. Het wettelijke kader hiervoor ontbreekt nog.

De lijdensweg van de wet over de onbemande camera's bewijst dat het Vlaamse Gewest met handen en voeten is gebonden aan federale initiatieven. We hadden heel wat verkeersongevallen vermeden indien we de onbemande camera's opera-

tioneel hadden kunnen maken toen we met het dossier klaar waren.

**De heer Herman Suykerbuyk** : De weegbruggen zijn toch eigendom van het Vlaamse Gewest ? Het Vlaamse Gewest kan bij vaststelling van een overdreven vracht toch een vorm van heffing vragen ?

Is de infrastructuur van de spoorwegen deels eigendom en deels in concessie genomen ? U pleit ervoor de infrastructuur over te hevelen. Het is financieel gezien gemakkelijker dit over te hevelen van de staat naar het gewest dan van een maatschappij naar het gewest. Dat veronderstelt eigendomsrechten van de staat. Ik meen dat de spoorwegen een flink stuk van de infrastructuur in eigendom hebben.

**De heer Fernand Desmyter** : We hebben alle mogelijke denkoefeningen gedaan, ook op juridisch vlak, over heffingen voor vrachtwagens die in overtreding zijn. Deze heffingen zijn juridisch niet mogelijk. We doen een beroep op de rijkswacht om vrachtwagens af te leiden naar een weegbrug. Soms gaat de rijkswacht erop in, soms niet. Dat hangt af van haar prioriteiten en werkoverlast. Het is aan de rijkswacht om erover te waken of een vrachtwagen al dan niet bestraft wordt. De betrokken rijkswachter kan beslissen om de overtollige vracht af te laden of te doen overladen op een andere vrachtwagen van dezelfde firma. In dat laatste geval moet een vrachtwagen gemobiliseerd worden, wat een grote economische kost betekent voor de betrokken firma.

De boetes voor overgewicht zijn echter een lachertje. Hier zouden we graag ingrijpen. We hebben eraan gedacht om supplementaire heffingen te ontwikkelen bovenop deze boetes. Onze juristen geven hierover een negatief advies. Dit zou volgens hen veeleer moeten kaderen in een algemene problematiek van bijkomende heffingen van de gewesten op boetes of heffingen van de federale overheid. Het probleem van de aslasten kan niet afzonderlijk worden behandeld. Dit was het advies van onze juristen. Dit betekent niet dat we niet verder kunnen zoeken.

Het is wenselijk de vraag over de spoorwegen aan de heer Schouppe te stellen. In een nota van vorig jaar staat dat 'het exploitatierecht dat in 1926 voor een periode van 75 jaar aan de NMBS werd toegekend, onlangs werd vervangen door de toekenning voor onbepaalde duur aan de NMBS van het eigendomsrecht over het spoorwegennet.' Hieruit blijkt dat de situatie onlangs is gewijzigd en de NMBS eigenaar is van het spoorwegennet.

Hoe dan ook, men gaat een financiële discussie tegemoet. U mag niet vergeten dat de gewesten door de staatshervorming van 1988 het wegennet en het waterwegennet uiteindelijk gratis hebben gekregen. Ik denk daarom dat op wetgevend vlak alles mogelijk is.

**De heer Michel Doomst** : Mijn eerste vraag stel ik vanuit een Vlaams-Brabantse invalshoek. Hoe zit het met het overleg over het voorstedelijk vervoer in de Brusselse regio ? Hebt ook u het gevoel dat dit overleg zelfs in het beginstadium heel moeilijk verloopt en dat iedereen zich aan zijn eigen terrein blijft vastklampen ? Zouden we niet tot coördinatie en - op termijn - zelfs tot samenwerking moeten komen ?

Mijn tweede vraag betreft de ontkoppeling van spoorbeheer en spoorexploitatie. Het betreft hier een Europese richtlijn die moet worden uitgevoerd. Werd daar reeds werk van gemaakt ?

De derde en laatste vraag betreft een goed mobiliteitsbeleid dat een onderlinge afstemming van alle vraag- en aanbodelementen veronderstelt. Welke contacten hebt u daarover reeds gehad ? Vindt een dergelijk overleg plaats ? Zo ja, wanneer en hoe ?

**De heer Fernand Desmyter** : Wat de problematiek van het voorstedelijk verkeer in de Brusselse regio betreft, zal het u waarschijnlijk niet verbazen dat dit vandaag meer dan ooit het moeilijkste probleem vormt in ons land. Wanneer verschillende instanties rond de tafel zitten, vormt de machtsverhouding en de verdediging van het eigen terrein het grootste probleem. Bij het Brussels voorstedelijk vervoer zijn veel partners betrokken : het Vlaamse Gewest, het Brusselse Gewest, de NMBS, De Lijn, de MIVB, en de TEC. Wanneer zij rond de tafel zitten, hanteren zij elk een eigen agenda.

Ik verwijs naar het project van het Gewestelijk Expres Net (GEN) in Brussel dat gestart is onder de auspiciën van het Brusselse Gewest. Dat project houdt veel zinvolle maatregelen in waarmee we akkoord kunnen gaan, maar het prijskaartje ervan loopt in de vele tientallen miljarden. Alle ogen worden voor de financiering daarvan gericht op de rijke instanties, met name het Vlaamse Gewest. Zoiets bemoeilijkt uiteraard de discussie.

Als we het voorstedelijk vervoer in de Brusselse regio efficiënt willen aanpakken, dan moeten we constructief rond de tafel gaan zitten en durven afstappen van de koppige bescherming van het eigen terrein. Dit geldt zowel voor Vlaams-Brabant als voor Brussel. Als nieuwe constructies en maat-

schappijen moeten worden opgericht om het GEN-project een kans te geven, dan moeten de bestaande maatschappijen ook bereid zijn afstand te doen van hun eventuele monopolies.

**De heer Michel Doomst** : Dat overleg vindt dus wel degelijk plaats ?

**De heer Fernand Desmyter** : Ja, maar het is zeker voor verbetering vatbaar. U hebt de problematiek van het voorstedelijk vervoer in de Brusselse regio aangehaald, maar die problematiek geldt net zo goed voor de toegang tot de luchthaven van Zaventem. Ook daar zouden verschillende partners rond de tafel moeten gaan zitten, waaronder ook de federale overheid.

Iedereen weet wel welke oplossingen er moeten komen, maar iedereen beloert iedereen. In onze huidige federale structuur is nog steeds niet duidelijk wie eigenlijk het initiatief moet nemen. Meestal komt het initiatief nu van diegene die het meest macht heeft. Het Vlaamse Gewest is de partij met de meeste middelen. U weet bijvoorbeeld net zo goed als ik dat Brussel voor haar infrastructuur in belangrijke mate afhankelijk is van de federale pot. Vlaanderen beschikt over een belangrijke hefboom en over financiële mogelijkheden. We kennen ook een sterke groei van de knowhow over vervoer en mobiliteit. Deze kennis is sterker aanwezig in Vlaanderen dan bij de andere partijen.

U stelde een vraag over de ontkoppeling van de infrastructuur en de exploitatie. In een koninklijk besluit van 5 februari 1997 met betrekking tot de NMBS werd een richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen over het splitsen van infrastructuur en exploitatie, opgenomen. Deze richtlijn bepaalt niet dat er twee maatschappijen moeten worden opgericht, maar wel dat er een volledige boekhoudkundige splitsing moet worden doorgevoerd. Er moet duidelijk kunnen worden bepaald hoeveel de infrastructuur kost en hoeveel de exploitatie. Deze kosten mogen niet vermengd worden. De NMBS heeft deze splitsing reeds uitgevoerd, maar daarover zult u meer details vernemen van de heer Schouppe.

Ten derde vroeg u hoe binnen het mobiliteitsbeleid het aanbod kan worden afgestemd op de vraag. In het verleden voerden wij een pragmatisch beleid. Dit is zowel onze zwakte als onze sterkte gebleken. Wij investeerden in die zaken waarvan we aanvoelden dat ze belangrijk waren. In het verleden werden enkele zeer goede beslissingen genomen. We moeten onze voorgangers uit de jaren zeventig dankbaar zijn voor het autosnelwegennet dat zij hebben aangelegd. Vlaanderen had op dat moment een voorsprong van ongeveer tien jaar op onze buurlanden. Jammer genoeg is deze voorsprong nu een achterstand geworden.

In het kader van de huidige problemen op het vlak van ruimtelijke ordening en milieu, is het logisch dat we vooraleer nieuwe investeringen te doen, alle alternatieven goed onderzoeken. Het Vlaamse Gewest beschikt hiervoor over een zeer goed instrument : de multimodale verkeersmodellen. Deze modellen zijn reeds operationeel in drie provincies, en zouden tegen begin 1998 in vijf provincies werkzaam zijn. Dit instrument laat ons toe om van verschillende scenario's op computer na te gaan wat de resultaten zijn. We maken gebruik van deze mogelijkheid vooraleer we beslissingen treffen over verkeer en vervoer.

Deze scenario's handelen niet enkel over nieuwe infrastructuur. We kunnen ook prijsmaatregelen onderzoeken. Zo kunnen we perfect voorspellen wat het effect is van een verdubbeling van de benzineprijs op de verkeerssituatie van de autosnelweg tussen Antwerpen en Brussel. Een verdere verfijning van de modellen zou het ook mogelijk maken te voorspellen wat de invloed is van de invoering van eenrichtingsverkeer of van het verkeersvrij maken van een aantal zones in de grote steden op het verkeer in en rond die stad.

Er wordt reeds goed werk geleverd op het vlak van de verfijning van de modellen. Ik geef het voorbeeld van het verkeersplan dat een drietal jaar geleden werd ingevoerd in Brugge. Toen werd het model gedeeltelijk gebruikt om een aantal mogelijkheden te testen. Het model biedt ons de kans om de maatregelen op het vlak van verkeer en vervoer wetenschappelijker te funderen.

## 2. Prof. Louis Albrechts, Interfacultair Instituut voor Stedebouw en Ruimtelijke Ordening van de K.U.Leuven

**Prof. Louis Albrechts** : Ik ben geen verkeersspecialist en zeker geen jurist. Ik zal proberen om vanuit mijn ervaring inzake ruimtelijke ordening een aantal knelpunten op te sommen. Daarna zal ik het hebben over de problemen op het niveau van het RSV en de provinciale structuurplannen met de NMBS.

In de discussienota wordt de vraag gesteld of een coherent mobiliteitsbeleid wordt bemoeilijkt door de te geringe Vlaamse impact op de NMBS. Daar

kunnen we volmondig ja op antwoorden. Ik zal dit antwoord op een aantal manieren onderbouwen.

We kennen de problemen met de nieuwe lijnen. Laat ons even kijken naar de lijdensweg die we hebben afgelegd in verband met de IJzeren Rijn. Het heeft erg lang geduurd alvorens de NMBS zich achter dit project wou scharen. In '92-'93 hebben we de IJzeren Rijn voorgesteld als een economische as voor Vlaanderen. Het project houdt niet enkel de ontsluiting in van Antwerpen, maar zal ook de verbinding met de Chunnel betekenen, zal alle Vlaamse havens met elkaar verbinden en zal tevens de kortste weg naar het Ruhrgebied zijn. De filosofie van de NMBS was enkel op economische gegevens gebaseerd, omdat zij worden vergoed voor het aantal afgelegde tonkilometers op het Belgisch grondgebied. Ze hebben geen oog voor specifiek Vlaamse belangen. Dat is één voorbeeld.

Ik kan ook het verhaal doen van de tweede noodzakelijke spoorontsluiting voor Antwerpen. De belangen van Vlaanderen en die van de NMBS lopen ook daar duidelijk niet gelijk.

Ik wil het ook hebben over het bepalen van tracés. Nadat de beslissing genomen is om een bepaalde verbinding te maken, is het volgende probleem de situering van dat tracé. Vlaanderen beschikt hier over een bevoegdheid : het afleveren van de bouwvergunningen. Het is echter nog maar een recente tendens dat Vlaanderen mee het tracé bepaalt. Tot ongeveer een jaar geleden was het nog de NMBS die het tracé quasi oplegde. Ook onder invloed van het RSV, is Vlaanderen assertiever geworden in dit verband.

Een derde element waarover ik het wil hebben, is het vervreemden van infrastructuren. De NMBS is eigenaar van de infrastructuur en kan op dit ogenblik op eigen houtje een infrastructuur die voor haar niet meer nuttig is, vervreemden. Het feitelijk beleid van de NMBS leidt ertoe, vanuit bedrijfseconomische redenen, dat bepaalde lijnen en stations gedesaffecteerd worden. Voor Vlaanderen is het uitermate belangrijk dat voor de toekomst alle structurele mogelijkheden open blijven. Het is één van de enige garanties om bepaalde delen van Vlaanderen in de toekomst bereikbaar te houden. Ik vind dat de infrastructuur eigendom moet blijven van de overheid, totdat duidelijk is wat men er al dan niet nog mee kan doen.

Er zijn ook problemen met de NMBS op het vlak van functioneren in stuurgroepen en begeleidingsgroepen. In het Structuurplan Oost-Vlaanderen, waar ik ook bij betrokken ben, zit de NMBS in een begeleidingsgroep. De NMBS zetelt daar niet op dezelfde manier in als de andere betrokkenen zoals de provinciale en Vlaamse administraties. Dat veroorzaakt problemen.

Ik wil het ook hebben over het selectief waarborgen van de bereikbaarheid in Vlaanderen. Het enige instrument waarover Vlaanderen beschikt, is het voeren van een selectief parkeerbeleid. Dat onderschat ik niet. Vlaanderen kan bijvoorbeeld de toelating geven om parkeergarages te bouwen en zo de kwantiteit onder controle houden. Vlaanderen kan echter niet selectief tussenbeide komen in een aantal redenen van verplaatsing. Inzake vervoersmanagement heeft Vlaanderen nauwelijks een instrument in handen. Dat is nochtans belangrijk voor een meer efficiënt en gedoseerd gebruik van wegen. Als men selectief te werk gaat, moeten er bovendien alternatieven worden geboden die de verplaatsingsmogelijkheden waarborgen. Mensen moeten over een minimaal aantal verplaatsingsmogelijkheden beschikken. Deze basismobiliteit wordt op dit ogenblik alleen aangeboden door De Lijn, en niet door de NMBS. Het is natuurlijk evident dat een aantal van die verplaatsingen veel beter via de NMBS kunnen gebeuren. Daartoe is een grotere impact van Vlaanderen op het beleid van de NMBS nodig.

Dan is er nog het beheersen van de mobiliteit. De minister-president stelde in zijn inleidende uiteenzetting dat Vlaanderen daar iets kan aan doen via de ruimtelijke ordening. We moeten daar niet te enthousiast over zijn. Vlaanderen kan inderdaad een beleid voeren waarin oorsprongen en bestemmingen geconcentreerd worden en er op die manier toe bijdragen dat condities gecreëerd worden die noodzakelijk zijn voor een goed functionerend openbaar vervoer. Voor een toepassing daarvan in de praktijk moet Vlaanderen echter over fiscale hefbomen beschikken. Ik denk bijvoorbeeld aan een nuttige differentiatie van de kadastrale inkomens. Men zit nu met twee soorten van beleid : een verbaal beleid voor ruimtelijke ordening en een financieel beleid dat net het tegenovergestelde zegt. Die tegenstelling moet worden opgeheven om de essentiële Vlaamse beleidslijnen inzake vervoer en mobiliteit te kunnen realiseren. Dit is maar één voorbeeld. Dit heeft betrekking op het grondbeleid in al zijn aspecten.

Vlaanderen mist duidelijk de instrumenten om haar regulering uit te voeren. Een eigen Vlaamse spoorweginfrastructuur is mogelijk : ik zie geen enkel beletsel voor Vlaamse initiatieven inzake de aanleg van eigen spoorinfrastructuur. Vlaanderen kan de uitbating daarvan aan de NMBS overlaten.

We kunnen een categorisering van de wegen en waterwegen doorvoeren, maar niet van de spoorwegen. Daar kunnen we wel voorstellen doen, maar we kunnen deze niet opleggen. Dat is federale materie en moet met inspraak van de NMBS gebeuren.

Vlaanderen wil een locatiebeleid voeren en sterk vervoersgenererende activiteiten lokaliseren in gebieden die goed ontsloten zijn door het openbaar vervoer. Dat zijn de terreinen rond de spoorwegen. De NMBS baat het station uit en bezit vaak nog ruimte rond het station, waar economische initiatieven worden ontwikkeld. We moeten vermijden dat de NMBS de economische belangen laat primeren op een goede ruimtelijke ordening. Binnen de NMBS werd een eigen orgaan, Eurostation, opgericht dat als promotor en verkoper van het onroerend goed van de NMBS optreedt. Dat gebeurt in Antwerpen, Brussel en Leuven. Men houdt daarbij geen rekening met de goede plaatselijke ordening of regionale belangen of wensen.

We botsten in het RSV op het voorstedelijk openbaar vervoer. Daar zijn zeer duidelijk problemen. In Vlaams-Brabant bijvoorbeeld draagt de provincie de lasten en de stad Brussel de lusten. In Vlaams-Brabant groeit dan ook de ongerustheid en men vraagt daar iets aan te doen. Een analyse van de verkeerspatronen in Vlaams-Brabant leidt tot de volgende conclusie. In de eerste dunne schil functioneert het openbaar vervoer zeer goed. In de tweede schil scoort het zeer slecht : die zit vol personenvervoer. In de derde schil - Tienen en Mechelen - haalt het openbaar vervoer weer een behoorlijke score. Precies op het intermediaire niveau vindt een groot stuk van de verplaatsingen naar Brussel plaats, en die komen dus ten laste van Vlaams-Brabant. Voor een oplossing van dit probleem moeten verschillende partijen aan tafel gaan zitten : Brussel, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en al de verschillende vervoersmaatschappijen. Die contacten zijn zeer vrijblijvend. Als niemand iets onderneemt, gebeurt er niets.

**De heer Herman Suykerbuyk** : In welke opzichten bemoeilijken de fiscale regelingen de concentratie van oorsprong en bestemming ?

**Prof. Louis Albrechts** : In de randstedelijke gebieden liggen de kadastrale inkomens aanzienlijk hoger. Dit beïnvloedt een woonplaatskeuze ten gunste van de meer landelijke gemeenten.

**De heer Michel Doomst** : U bent één van de vaders van het structuurplan. Volgens uw betoog hebben we een handicap te overwinnen om dit op provinciaal en gemeentelijk vlak uit te voeren. Hoe groot is die handicap ? Kan men die overwinnen om het plan gedurende de volgende vier tot zes jaar met de instrumenten die ons ter beschikking staan, te implementeren ?

**Prof. Louis Albrechts** : Er worden nu wel een aantal belangrijke instrumenten gecreëerd. Zo is er de afbakening van de stedelijke gebieden. Er zijn reeds drie contracten uitgegeven om die stedelijke gebieden af te bakenen : Mechelen, Kortrijk en Aalst. De andere zullen volgen. Op basis van de filosofie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en rekening houdend met de taakstelling op het gebied van de huisvesting en bijkomende bedrijventerreinen, wordt het stedelijk gebied afgescheiden van het buitengebied. Op deze manier zal de densiteit, vooral in de stedelijke gebieden, kunnen opgevoerd worden. Dit is een nuttig instrument om het openbaar vervoer te bevorderen. Dit moet op een degelijke manier gebeuren. Vermits de Vlaamse overheid daarvoor zelf het initiatief neemt en uiteindelijk ook via een uitvoeringsplan nieuwe of oude stijl de goedkeuring zal geven, heeft ze een belangrijk instrumentarium ter beschikking om hier ook mobiliteitsoverwegingen mee in rekening te brengen.

Sinds de dag dat we begonnen met het opstellen van het structuurplan, hebben we in een aantal randvoorwaarden voorzien. Sommigen daarvan zijn ingevuld. Eén van die voorwaarden, die in illo tempore door de heer De Saegher naar voor werd geschoven, zegt dat men niet aan ruimtelijke ordening kan doen zonder grondbeleid. Op dat vlak moeten er nog instrumenten worden gecreëerd.

### 3. De heer Etienne Schouppe, gedelegeerd bestuurder van de NMBS

**De heer Etienne Schouppe** : Ik zal hier het standpunt van de NMBS over de mobiliteit verwoorden. Die mobiliteit is één van de taken die vervat zitten in het beheerscontract dat werd afgesloten tussen de federale regering en de NMBS. Ik zal enkele punten aansnijden die een bron van moeilijkheden kunnen zijn tussen ons en de geregionaliseerde diensten.

Ik wens er de nadruk op te leggen dat we vanuit onze maatschappelijke opdracht en in het raam van onze openbare dienstverplichting, vooral taken hebben gekregen die verband houden met het interregionaal vervoer en het regionaal verkeer op middellange afstand. Dit houdt in dat we, conform

de bevoegdheidsverdeling tussen de federale en gewestregeringen, verantwoordelijk zijn voor de mobiliteit tussen de regio's, terwijl de collega's van De Lijn zich eerder enten op het lokaal en sublokaal vlak. Men kan zo spreken van een complementariteit, hoewel er soms sprake is van concurrentie.

Ik wil dit met enkele voorbeelden illustreren. Eind vorig jaar heeft de NMBS enkele belangrijke klanten uit de zware industrie verloren om economische redenen. Er was bijvoorbeeld het faillissement van Forges de Clabecq, het feitelijk stilleggen van Boël in La Louvière en de latere overname door Hoogovens Nederland. Die bedrijven leverden ons verschillende tonnen aan transport op. We schatten het verlies op minstens vijf miljoen ton. Eind augustus hadden we dat verlies al opgehaald. Nu zitten we reeds boven de cijfers van vorig jaar. Dat betekent dat we er met andere transporten in geslaagd zijn de verliezen van de zware industrie te compenseren. Ik verberg niet dat vooral het gecombineerd vervoer over het spoor en over de weg, een belangrijke rol heeft gespeeld. Men wordt er zich steeds meer van bewust dat de spoorwegmaatschappijen een goed alternatief zijn voor het wegvervoer. Op het vlak van de mobiliteit heeft de NMBS zijn taak ten opzichte van de gemeenschap zeker vervuld.

Dit betekent niet dat alles koek en ei is. Er zijn nog een heleboel moeilijkheden. Mijnheer de voorzitter, ik wil op uw vraag ingaan en de verschillende knelpunten even vermelden. Ik speel hierbij ook in op de bedenkingen van de vorige spreker over het regionaal expresvervoer.

Om de mobiliteitsproblemen rond de grote centra op te lossen, zou er een gewestelijk expresnet rond de grote steden moeten komen. Voor Vlaams-Brabant heeft men al een voorbeeld gegeven. Ik wil ons standpunt daarover verduidelijken. Wat voor Vlaams-Brabant geldt, geldt ook voor de andere grote agglomeraties. Het capaciteitsprobleem bij de spoorwegen stelt zich daar immers niet op dezelfde acute manier als in Brussel.

Voor de streek rond Brussel is er een studie gemaakt over het gewestelijk expresnet. We hebben aan dat onderzoek meegewerkt en steunen de conclusies. We moeten realistisch zijn : de verwezenlijking van dit expresnet is onvermijdelijk voor de leefbaarheid in de rand rond Brussel. Dat vraagt wel grote investeringen op het vlak van de infrastructuur, aangezien de spoorlijnen moeten worden ontdubbeld. Ook op het vlak van het materieel zijn er zware investeringen nodig. We moeten immers over specifiek materieel beschikken om de mensen te vervoeren. Ten derde is er ook een duidelijk engagement van de federale en regionale overheden nodig. Ze moeten bereid zijn de exploitatiekosten van een dergelijke dienstverlening te dekken.

Hoe men het ook draait of keert, de organisatie van regionaal vervoer is een hele dure aangelegenheid. De dekkingsgraad van de kosten is immers ruim onvoldoende. In haar openbare dienstverlening slaagt de NMBS erin ongeveer 50 à 55 percent van de kosten met eigen ontvangsten te dekken. Voor het regionaal vervoer is dat echter beduidend minder. Ik ken de cijfers niet uit het hoofd , maar ik denk dat de dekking tussen 25 en 33 percent schommelt.

De federale NMBS dekt dus een veel groter deel van de lasten met eigen middelen. Dat komt gedeeltelijk door de structuur van haar dienstverlening en door het type van vervoer. Tijdens de piekuren kan men een groot aantal personen per trein vervoeren, terwijl het aanbod tijdens de daluren helemaal anders kan worden gestructureerd. Als men voor het regionaal vervoer via de spoorwegen een tariefstructuur wil aanbieden die vergelijkbaar is met die van de regionale vervoermaatschappijen, moeten ongeveer twee derden van de lasten door middel van fiscale tussenkomsten worden gedragen. Dit betekent dat er voor de dekking van lasten een duidelijk engagement moet komen van het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Gewest.

De investeringen moeten op 60 miljard frank worden geschat. Dankzij de hogesnelheidstreinen hebben we op enkele assen naar Vlaams-Brabant een transportcapaciteit gecreëerd. Deze zal het in de toekomst mogelijk maken bepaalde bijkomende transporten aan te bieden. Dan heb ik het over de richtingen Halle, Mechelen, Leuven, zodra een derde en vierde spoor tot stand zullen worden gebracht. Richting Denderleeuw zullen we in de toekomst waarschijnlijk aanvullende infrastructuurwerken moeten uitvoeren. In elk geval : in de richting van het Vlaamse hinterland van Brussel zijn heel wat investeringen gebeurd, die het realiseren van een gewestelijk expresnet mogelijk maken.

Naar het zuiden toe is de toestand zeker en vast niet dezelfde. Zowel richting Charleroi als richting Namen werd er zelfs geen begin gemaakt van de verhoging van de transportcapaciteit. Hoe dan ook is het probleem van de mobiliteit rond Brussel een probleem dat zowel zuid als noord, west als oost moet worden gesitueerd. Als we tot een consensus willen komen, dan zal deze consensus over de grenzen van de drie gewesten heen en met de mede-

werking van de federale regering tot stand moeten worden gebracht.

Ik geloof te mogen onderstrepen dat het politiek realisme ons dwingt te zeggen dat de spoorwegmaatschappij en de -infrastructuur daarbij geen banale rol zullen spelen. Wat mij betreft zullen ze zelfs een essentiële rol moeten vervullen, dit omwille van de verwevenheid van deze aanvullende aanbiedingen op het vlak van het regionaal expresnet met de interregionale en internationale verbindingen die onze spoorwegmaatschappij moet verzekeren.

We zijn daartoe bereid en vragen alleen dat de politieke autoriteiten van de drie gewesten en de federale regering terzake duidelijk standpunten innemen en samenwerken om dit tot stand te brengen. Qua leefbaarheid heeft de strook tot 20 kilometer rond Brussel daar alles bij te winnen. We hebben alles te verliezen als we terzake geen maatregelen durven of kunnen nemen.

Een tweede knelpunt betreft het goederenvervoer. Waar bij het reizigersverkeer Brussel het knooppunt voor de spoorwegmaatschappij is, is dit voor het goederenvervoer Antwerpen. Bijna de helft van het geheel van ons goederenvervoer wordt in de haven van Antwerpen gegenereerd. Daar kunnen we niet naast kijken. Maar de huidige haven van Antwerpen is op spoorwegvlak zeer kwetsbaar. Bij de kleinste technische storing rond het Schijn - de verbindingsbrug tussen Antwerpen-Noord en het spoorwegnet - of op het ringspoor rond Antwerpen, is zij gehandicapt.

Daarom pleit de NMBS er uitdrukkelijk voor dat er snel een tweede verbindingsspoor tussen haven en hinterland tot stand wordt gebracht. Ik spreek me vandaag niet uit over het profiel of het traject ervan. We hebben een duidelijke keuze gemaakt, waarvan we hopen dat ze de minst negatieve is voor de ruimtelijke ordening en het milieu. Zeker is dat het verkeer in en rond de Antwerpse haven hectisch is geworden. Dit verslechtert dagelijks. Om de leefbaarheid te garanderen, moeten we tot een nieuwe ontsluiting van de Antwerpse haven komen. We hebben deze ontsluiting echt nodig.

De IJzeren Rijn, als de verbinding met Duitsland, is bij velen een stokpaardje geworden. Mijnheer de voorzitter, dit punt werd hier deze namiddag reeds aangesneden. Welnu, wat we ook doen voor de IJzeren Rijn heeft geen zin zonder de tweede ontsluiting van de Antwerpse haven. Want als we al het verkeer uit de haven via het Schijn en het ringspoor via Lier naar Duitsland moeten krijgen, dan zal er een verzadiging optreden, zowel op het ringspoor als op de verbinding tussen Antwerpen en Lier. Dit zorgt voor capaciteitsproblemen. We moeten absoluut het ringspoor tussen Antwerpen en Lier vrijhouden voor het intens verkeer dat er vandaag is. Ook moeten we met een heleboel transporten in een ruimere kring rond Antwerpen kunnen gaan. Voor de verdere ontwikkeling van de haven en voor het verglijden van transporten van de weg naar de spoorweg, is het dus absoluut noodzakelijk dat men het dossier over de tweede havenontsluiting en dat van de IJzeren Rijn als een geheel beschouwt. Dit is spoorwegtechnisch onvermijdelijk en economisch meer dan gewenst.

Het hierbij aansluitende element dat ik zou willen aansnijden is het probleem van de dualiteit dat zou bestaan over het verkeer naar Duitsland via de IJzeren Rijn versus de verbinding Hasselt-Montzen. De NMBS laat vandaag de quasi-totaliteit van ons verkeer naar Duitsland via de laatste verbinding verlopen. Dat verkeer is immers grotendeels gericht op Keulen, waar de Duitse spoorwegen het verkeer naar Centraal- en Zuid-Duitsland opsplitsen. Zeker sinds de eenmaking en de groeiende commerciële uitwisselingen via Duitsland richting Polen en Wit-Rusland, wint het noordelijke gedeelte van Duitsland voor de haven van Antwerpen hoe langer hoe meer aan belang.

De IJzeren Rijn is voor ons en voor de Duitsers de beste verbinding die we kunnen hebben tussen het zuidelijke gedeelte van het Ruhrgebied en een haven aan de Noordzee. Daarover verschillen we niet van mening. Ook de Duitse spoorwegmaatschappij is daarvoor vragende partij. De later te bouwen Betuwelijn zal voornamelijk een goede verbinding vormen tussen de haven van Rotterdam en het noordelijke gedeelte van het Ruhrgebied. De IJzeren Rijn moet echter dé verbinding worden tussen het zuidelijke gedeelte van het Ruhrgebied en de haven van Antwerpen.

Op vraag van de Vlaamse regering en met subsidiëring van de Europese Commissie werd een onderzoek uitgevoerd dat duidelijk heeft gemaakt dat deze lijn zeer positieve gevolgen kan hebben. In de huidige internationale context veronderstelt dit wel een duidelijke consensus tussen België, Nederland en Duitsland. Tussen Duitsland en België is er reeds een duidelijke overeenstemming. Op diplomatiek en politiek vlak zullen er wel nog stappen moeten worden ondernomen om de Nederlanders op dezelfde lijn te krijgen, zodat we tot de verwezenlijking van de IJzeren Rijn kunnen komen.

De lijn die vandaag bestaat, is vooral op het Nederlandse grondgebied uitermate verouderd en beantwoordt dus niet aan de kwaliteitseisen van een moderne spoorlijn. Wij hebben berekend dat we met een investering van ongeveer 1 miljard frank al een goede verbinding tussen Antwerpen en Mönchengladbach tot stand kunnen brengen. Ongeveer tweederde van dat bedrag zou dan in België moeten worden geïnvesteerd om onze lijn een verdere upgrading te geven.

In functie van de groei van het verkeer, zouden we in een latere fase via investeringen tot een volwaardige dubbelsporige lijn kunnen komen. Deze zou dan weliswaar niet geëlektrificeerd zijn, maar dat hoeft voor ons ook niet. Deze bijkomende investeringen moeten dan worden geraamd op ongeveer 1,5 miljard frank. Zo zouden we dus zeker tot een zeer goede spoorwegverbinding kunnen komen.

Mijnheer de voorzitter, dat zijn dus de enige knelpunten die we hebben. We verwachten wel dat ze in de zeer nabije toekomst zullen worden opgelost, zowel op nationaal als op internationaal niveau. Indien er vragen zijn, mag u die nu stellen.

**De heer Michel Doomst** : We begrijpen natuurlijk uw positie als grote baas van de spoorwegen. U voert de opdracht uit die u door uw opdrachtgever wordt gegeven. Die opdracht is gericht op een bepaald soort reizigers. Het Vlaams Parlement benadert dat mobiliteitsprobleem eerder van onderuit. Zo proberen we vervoersmodi te zoeken die zoveel mogelijk tegemoetkomen aan de verkeersproblemen van de Vlaamse Jan Modaal. Dan moet men het oplossen via het invullen van noden in vervoersregio's. Wij willen dan natuurlijk maximaal gebruik maken van de middelen die naar De Lijn gaan én van de Vlaamse middelen die de spoorwegen krijgen.

Ik heb dan de volgende vraag. Vindt u dat we, binnen de mogelijkheden om die budgetten zoveel mogelijk met elkaar te doen samenwerken, daar nu optimaal gebruik van maken ? Kunnen we eventueel meer doen om op dat gebied regionale samenwerkingsverbanden tot stand te brengen, om op die manier zoveel mogelijk - binnen de manier waarop we nu werken - toch aan die noden tegemoet te komen ?

Een Europese richtlijn zegt dat we binnenkort een scheiding moeten maken tussen beheer en exploitatie van spoorwegmateriaal. In hoeverre is dat in voorbereiding ? Hoe ziet u die evolutie in de toekomst ?

**De heer Filip Dewinter** : Dit is niet de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, maar wel die voor Staatshervorming. Dit maakt uiteraard uw uiteenzetting niet minder interessant voor de leden van deze commissie. Toch zijn er een aantal aspecten die niet onmiddellijk in uw uiteenzetting aan bod zijn gekomen.

Ik verwijs dan naar de discussienota voor een verdere staatshervorming. Ook daarin worden in dit verband een aantal opmerkingen gemaakt. Het gaat dan vooral over het overleg over de investeringsprogramma's van de NMBS met de Vlaamse instanties. Er worden ook opmerkingen in gemaakt over eventuele regionale beheersovereenkomsten met de NMBS. Wat is uw mening hierover ? Wat denkt u over een vertegenwoordiging van Vlaanderen in de raad van bestuur en in het beperkt comité van de NMBS ? Dit is voor deze commissie belangrijker dan de algemene mobiliteit. Die hoort thuis in een andere commissie.

Er is kritiek geweest op de NMBS omdat ze niet heeft geparticipeerd in freeways, een Europees project voor vrachtverkeer. Andere landen hebben dit wel gedaan. Vlaanderen profileert zich terecht als een vervoersland. De transit van heel wat vrachtverkeer is een van onze belangrijkste troeven. Het is dan ook opmerkelijk dat Vlaanderen niet deelneemt aan een dergelijk project. Wat is uw mening hierover ?

**De heer Etienne Van Vaerenbergh** : De heer Albrechts stelde daarnet voor dat Vlaanderen de spoorweginfrastructuur zou aanleggen en dat de NMBS ze zou uitbaten. Dit is een concrete toepassing van de samenwerking tussen Vlaanderen en de NMBS. Wat is de visie van de NMBS hierop ? Vlaanderen zou bijvoorbeeld de volledige investering van de IJzeren Rijn dragen, waarbij de NMBS die IJzeren Rijn uitbaat.

**De heer Johan Sauwens** : Deze vraag raakt de kern van de zaak. We houden ons in deze commissie niet bezig met mobiliteitsproblemen, maar met de bevoegdheidsverdeling. Hoe kunnen we tot homogener pakketten komen ?

Hoewel er de jongste maanden enige verbetering is, blijft het bijzonder moeilijk om met de NMBS de prioriteiten van het RSV en het Vlaams mobiliteitsplan te organiseren. De heren Desmyter en Albrechts waren op dit punt eensluidend. Zowel de

IJzeren Rijn als de tweede ontsluiting van de haven van Antwerpen illustreerden dit. De heer Desmyter stelde voor dat LIN de infrastructuur zou aanleggen die de NMBS dan zou uitbaten.

Bij andere gelegenheden stelde ik voor dat De Lijn de Vlaamse spoorwegen zou uitbaten. Men is terecht of ten onrechte ontevreden over de NMBS, die te weinig rekening zou houden met regionale prioriteiten. U wilt zich toeleggen op de internationale verbindingen, terwijl de NMBS zich vooral zal bezighouden met snelle interregionale IC-verbindingen. De Lijn zou dan de subregionale en lokale verbindingen verzorgen.

Dit zou toch een financieel probleem met zich meebrengen. Professor Albrechts beweert dat u intussen het patrimonium uitverkoopt. De gewesten hebben dan de last van de externe, afgelegen lijnen die een vrij laag rendement hebben. Ze zijn evenwel essentieel : voor een boom zijn ook de kleine worteltjes van belang.

**De heer Herman Suykerbuyk** : De NMBS is een nationale maatschappij, op Belgische leest geschoeid. We kunnen ervan uitgaan dat ze zal blijven bestaan.

Toch moet er een institutionele vraag worden gesteld. Wat is de rol van de gewesten in dit alles ? De gewesten zijn voor ongeveer alle omgevingsfactoren - ruimtelijke ordening, de inrichting van het Vlaamse grondgebied - bevoegd. De spoorweginfrastructuur maakt hiervan toch deel uit. Men kan de spoorweginfrastructuur, die nu eigendom is van de NMBS of van de Belgische staat, overdragen aan het gewest, die dit dan in concessie zou geven aan de bestaande maatschappij.

Ik koppel daaraan de tweede vraag, over de problematiek van de vervreemdbaarheid. U hebt het zelf ook al aangeraakt. Er is niet alleen de staat van het tracé maar ook die van de stations, enzovoort. Ten opzichte van de inrichting van het grondgebied zijn die heel belangrijk omdat ze in verband staan met wonen en zo. Ligt dat scenario in de lijn van de verwachtingen, rekening houdend met de bevoegdheden die wij en de spoorwegmaatschappij hebben ?

**De heer Etienne Schouppe** : Er wordt mij gevraagd een en ander te situeren in zijn politieke context. Met politiek bedoel ik gewestelijk, nationaal en internationaal. Ik neem immers aan dat we de problematiek van de mobiliteit in een land dat zo internationaal georiënteerd is als België, niet alleen subregionaal en regionaal, maar ook internationaal bekijken. Onze rijkdom bestaat vooral uit onze internationale gerichtheid ; we hebben niet veel anders te exploiteren. Ik wil daarover een aantal bedenkingen formuleren.

Ik moet ten eerste tot mijn spijt vaststellen dat er veel misverstanden bestaan rond de verhouding tussen exploitatie en infrastructuur van de spoorwegen. De Europese richtlijnen laten eigenlijk ruimte voor de twee opties. Ofwel brengt men de infrastructuur onder in een andere maatschappij dan exploitatie, ofwel houdt men beide bij elkaar in één enkele maatschappij, zij het dan met een duidelijke financiële afscheiding. Bij ons zal het tweede gebeuren aan de hand van business-units binnen het ruimere geheel.

Uiteraard zijn de richtlijnen van de Europese Commissie geldig voor heel Europa, zowel voor de periferische landen als degene die in het hart van Europa gelegen zijn. Daarbij komen er nuances aan bod omtrent specifieke belangen en problemen in de landen van de Unie. U moet weten dat alle landen in het hart van Europa duidelijk opteren voor het samenhouden van infrastructuur en exploitatie in één hand, Nederland, waar ik het straks nog over zal hebben, uitgezonderd. België, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland en Oostenrijk, de landen die het grootste aandeel hebben in de Europese internationale transit, hebben alle duidelijk om strikt economische redenen geopteerd voor het samenhouden van infrastructuur en exploitatie.

In Frankrijk heeft men wel voor een specifieke regeling gekozen. Dit heeft echter niets te maken met economische noodzaak maar eerder met een financiële omweg om de Franse spoorwegen zuurstof te geven in de internationale concurrentie. Er zijn vele redenen voor de keuze van deze landen. Ik kom daar nog op terug.

De landen die periferisch gelegen zijn, de Scandinavische landen, Portugal, enzovoort, waar er sowieso geen belang van derden in het spel is, hebben gekozen voor het scheiden van de twee elementen. Het splitsen van exploitatie en infrastructuur is strikt bedrijfseconomisch gezien de gemakkelijkheidsoplossing. In termen van normale exploitatie bedragen de lasten van infrastructuur in de kostprijs van de spoorwegen grosso modo geraamd één derde. Wanneer men om politieke redenen de exploitatie van de infrastructuur bevrijdt en onderbrengt in een afzonderlijke entiteit, dan ziet de maatschappij die bevoegd is voor de exploitatie, meteen een derde van haar lasten wegvloeien. Zij kan dan op een zeer concurrentiële manier werken.

Desondanks hebben de landen in het midden van Europa er anders over geoordeeld. We gaan er namelijk van uit dat het basisconcept dat Europa heeft ontwikkeld op het vlak van de luchtvaart niet ipso facto realiseerbaar is bij de spoorwegen. In de luchtvaart is het gemakkelijker. Je moet er alleen maar voor zorgen dat de luchthaven openstaat voor iedereen en de vliegtuigen zullen wel komen.

Bij de spoorwegen is dat niet het geval. De fysieke band tussen trein en infrastructuur is veel nauwer, en niet alleen omdat hij erover rijdt. Op het vlak van de luchtvaart heb je alleen maar de televerbinding en de centrale verkeerstoren. Als er wat verkeerd loopt, laten ze dat vliegtuig maar tien tot twintig minuten rondcirkelen. Dat kan je met een trein niet doen. Je moet de trein blokkeren en wachten tot er banen vrijkomen. De fysieke aanwezigheid van een trein is veel dwingender op lijnen die zeer dicht bereden zijn, waar men om de twee tot vier minuten een trein moet kunnen laten rijden.

Het samenwerken van exploitatie en infrastructuur is van groot belang om maximaal de mobiliteit te kunnen organiseren. Indien men die elementen van elkaar scheidt, kan men niet meer tegemoetkomen aan een groot aantal belangen : nationale sociale belangen, en plaatselijke en internationale mobiliteitsbelangen.

**De heer Herman Suykerbuyk** : De vraag is of de hele infrastructuur in Europa in eigendom is of in concessie. Of maakt het u niets uit wie de eigenaar is, als u de infrastructuur maar mag gebruiken ?

**De heer Etienne Schouppe** : Neen, ik ben nog niet klaar met mijn betoog. Als iemand tegelijk verantwoordelijk is voor de mobiliteit en voor de exploitatie van de trein, is er een probleem met het beheren en beheersen van de capaciteit. Van zodra het beheer van de infrastructuur en de exploitatie in afzonderlijke handen zijn, krijgen ze echter totaal tegengestelde belangen.

Ik geef enkele voorbeelden. De manager van de infrastructuur heeft er alle belang bij dat deze zo goed mogelijk rendeert. Het is Europees bepaald dat hij, in functie van de kwaliteit van de treinen, een vergoeding mag vragen voor het gebruik van zijn infrastructuur. Hij mag de vergoeding maximaliseren, wat niet noodzakelijk in overeenstemming is met de belangen van de exploitant. Deze biedt meerdere types van vervoer aan, heeft hoogwaardig vervoer dat een bepaalde last kan dragen en dat een zekere vergoeding kan bijdragen in het gebruik van de infrastructuur. Hij heeft ook vervoer dat een lagere bijdrage levert, en vervoer dat nauwelijks kan bijdragen.

De Europese richtlijnen zeggen klaar en duidelijk dat wie verantwoordelijk is voor infrastructuur, gerechtigd is verbruiksvergoedingen te vragen aan de gebruikers. Ik vergelijk met een luchthaven. Wie bepaalt wie welk slot op welk uur van de dag krijgt ? Het is de exploitant van de luchthaven in functie van de maximalisatie van zijn belangen, en niet in functie van het meest aangewezen gebruik op maatschappelijk vlak en op het vlak van de mobiliteit. Wanneer beide elementen in één hand zijn, kunnen we omwille van maatschappelijke redenen, prioriteit geven aan een bepaalde trein, omdat hij een openbare dienstverlening presteert, ten nadele van een trein die minder sociale prestaties levert voor de Belgische gemeenschap en ten nadele van een trein die wel een hogere bijdrage kan leveren maar die niet in dezelfde mate tegemoet komt aan onze openbare dienstverlening.

Een tweede voorbeeld. Een van de knelpunten op het vlak van het beheer van de infrastructuur is het onderhouden ervan in het kader van de veiligheid en de kwaliteit. Bij één bedrijf is het de bedrijfsleiding die kiest wie wat doet en vooral wanneer. Daarom laat de NMBS het grootste gedeelte van de onderhoudsactiviteiten tegen vrij hoge prijzen vooral in het weekend en 's nachts gebeuren. Als men dit tijdens de week en in de piekuren laat doen, heeft dit te veel negatieve gevolgen voor de exploitant.

Twee afzonderlijke entiteiten met een eigen economisch doel staan diametraal tegenover elkaar. Ik spreek aan de hand van ervaring van collega's uit landen waar de splitsing al is doorgevoerd. In de aanvangsfase zijn het nog ex-collega's die naar een gemeenschappelijke oplossing zoeken. Na enkele jaren, door het veranderen van het management en het aantrekken van nieuwe personen, gaat men een andere richting uit en krijgt men tegengestelde belangen. Dan gaat men het onderhoud uitvoeren op het ogenblik dat het het minste kost voor wie verantwoordelijk is voor de infrastructuur : dus overdag en in de week, niet 's nachts of tijdens het weekend, wanneer er een meerprijs moet worden betaald en er een lager rendement is. De doelstellingen van de twee maatschappijen gaan uit elkaar groeien.

Een derde element is het internationaal gedeelte. Conform de Europese richtlijnen moet de Belgische spoorwegmaatschappij, net zoals de Duitse en Nederlandse, en morgen ook de infrastructuurbeheerder, openstaan voor vragen van internationale

spoorweggroeperingen. Dat zijn voornamelijk rederijen die internationaal gecombineerd vervoer aanbieden. We moeten hen rijpaden geven. Het kan dat de NMBS een welbepaalde trein op een welbepaald uur wil laten vertrekken van Antwerpen naar Mönchengladbach. In een tegenstelling van belangen tussen exploitant en infrastructuurbeheerder, wil de maatschappij Sealand, behorend tot CSX uit de Verenigde Staten het slot hebben op die dag op dat uur, en er bepaalde prijs voor betalen.

De infrastructuurbeheerder heeft, aangezien het geen openbare dienst betreft, geen andere keuze dan doodeenvoudig te zeggen dat hij geen enkele reden heeft om het aanbod van de nieuwe cliënt niet te aanvaarden en wie maximaal gebruik maakt van zijn net, opzij te schuiven. Met andere woorden : die situatie leidt tot wat men in het Engels 'cherry picking' noemt, het inpikken van de goede rijpaden en de interessante aangelegenheden, waarbij het kaf gelaten wordt aan massaal vervoer, dat min of meer andere doelstellingen heeft.

Ik zou nog tal van andere voorbeelden kunnen geven op het vlak van technisch onderhoud. Ook daarbij treedt een enorme wisselwerking in. De behandeling van de wielen van de rijtuigen heeft bijvoorbeeld een invloed op de perfecte ronding en de slijtagegrens. Die hebben op hun beurt een invloed op de algemene slijtage van de infrastructuur die op haar beurt weer invloed heeft op het comfort van het rijtuig. Die wisselwerking ligt totaal anders dan bij de luchtvaart. Daarom hebben een aantal landen - met name België, Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en gedeeltelijk ook Frankrijk - in het belang van de mobiliteit en van de transportcapaciteit geopteerd die eenheid te behouden. Ze staan weliswaar open voor de andere exploitanten, onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat die exploitanten dezelfde normen moeten gebruiken als de nationale spoorwegmaatschappijen. Dit is bijna het enige middel om het eigenbelang, dat men als gemeenschap in globo heeft, te verdedigen tegenover het 'cherry picking' door buitenstaanders.

Het tweede element had betrekking op de omgevingsfactoren, de aangelegenheden met betrekking tot ruimtelijke ordening, de vervreemding van eigendommen door spoorwegen en dergelijke meer. In dit verband wens ik te onderstrepen dat wij een conventie hebben afgesloten met de Vlaamse minister, bevoegd voor ruimtelijke ordening en vervoer. Daarin werd afgesproken in overleg te treden telkens aan de transportinfrastructuur wordt gewerkt. Die conventie dateert van 18 maart 1997 en is getiteld 'Samenwerkingsovereenkomst tussen de Vlaamse regering, de Vlaamse Vervoermaatschappij en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen inzake het op elkaar afstemmen van de investeringen en het openbaarvervoersaanbod dienaangaande'. De eerste testcase omtrent het parallel ontwikkelen van investeringen wordt Leuven.

Wat de ruimtes betreft rond de stations, is het jammer dat ik geen vragen kon stellen aan professor Albrechts. Hij heeft daar voorbeelden geciteerd, maar met een dergelijke veralgemening giet men natuurlijk het kind met het badwater weg. De NMBS probeert de ruimtes - de vroegere goederenkoeren - rond de stations in de mate van het mogelijke om te bouwen tot parkeerterreinen en deze, indien daar geen al te grote investeringen mee gemoeid zijn, gratis ter beschikking te stellen. Ik wens hier te onderstrepen dat het haast uitsluitend langs Vlaamse kant is dat wij duidelijke overeenkomsten hebben kunnen afsluiten met de stedelijke en gemeentelijke verantwoordelijken omtrent de uitbouw en de complementariteit in en rond de stations en andere spoorwegeigendommen. Er zijn op die manieren akkoorden tot stand gekomen met Gent, Brugge, Kortrijk, Leuven en Turnhout. Er werden reeds werken uitgevoerd in Dendermonde en ook in Hasselt zijn besprekingen aan de gang. Ik zou nog tal van voorbeelden kunnen geven van bepaalde realisaties die reeds tot stand werden gebracht en die een echte modus vivendi hebben gecreëerd. Tienen is daar een mooi voorbeeld van.

Daarbij proberen we de samenhang tussen het individueel vervoer en het gemeenschappelijk vervoer te promoten door passende accommodaties aan te brengen. Tegelijkertijd proberen we onze ruimtes rond de stations te gebruiken voor promoties. Enkel indien men op loopafstand van de stations kan investeren, kan het station aantrekkelijk gemaakt worden. We hebben dus steeds gepleit voor het inplanten van de provinciale diensten van Brabant in de buurt van het Leuvense station, omdat we beseften dat veel werknemers van deze diensten potentiële klanten waren. Indien we tegelijkertijd ook in parkeerplaatsen kunnen voorzien op of onder onze gronden, dan kunnen we mensen bereiken die zowel van de auto als van het openbaar vervoer gebruik wensen te maken.

In verband met wat professor Albrechts heeft verklaard over de werking van Eurostation, antwoord ik dat dit voor ons gewoon een studiebureau is. We gebruiken het om samen met de stedelijke studiebureaus gemeenschappelijke oplossingen uit te

bureaus gemeenschappelijke oplossingen uit te werken.

Mijnheer Doomst, ik kan geen pleidooi houden voor De Lijn, maar het is verkeerd te beweren dat De Lijn geen prestaties levert op het vlak van mobiliteit. Een van mijn stellingen luidt dat een vervoermiddel moet worden gebruikt voor de doeleinden waarvoor het werd gemaakt. Een trein is geen taxi op rails. De capaciteit van een trein kan 1.200 mensen bedragen, maar de capaciteit van een bus bedraagt slechts vijftig mensen, soms zeventig of tachtig - ik weet niet precies hoeveel mensen De Lijn in een bus wil stoppen. De Lijn levert een bijdrage aan het oplossen van de mobiliteitsproblemen in dit land. Wel moeten wij onze samenwerking met De Lijn verder ontwikkelen. We hebben nog nooit zo goed met elkaar samengewerkt als sinds het ogenblik dat we van elkaar gescheiden zijn. We zijn bereid tot samenwerken en we voelen de nood aan om naar gemeenschappelijke oplossingen te zoeken. Zelfs toen we beide door dezelfde politieke entiteit werden bestuurd, werkten we niet zo goed samen als nu.

Mijnheer Dewinter, over de investeringsprogramma's zal ik duidelijk zijn. Het nieuw tienjarenplan wordt niet goedgekeurd voor de federale regering overleg heeft gepleegd met de gewestregeringen. Het huidig tienjarenplan werd goedgekeurd na amenderingen ten gevolge van besprekingen tussen de federale regering en de gewestregeringen. Wat Antwerpen betreft, werd de tweede ontsluiting van de haven in ons investeringsplan opgenomen na een gesprek tussen de federale minister en de gewestminister. De opties voor de IJzeren Rijn werden ook genomen na een gesprek tussen beide ministers. Het bouwen van lijn 11 die aansluiting zal hebben met de hogesnelheidstrein, hebben wij bedongen tijdens onderhandelingen met de Nederlanders en de beslissing werd pas aan het plan toegevoegd na overleg tussen de beide ministers. Het is juist dat de federale regering het laatste woord heeft, maar het is onjuist dat het overleg enkel zou zijn gevoerd om elkaar plezier te doen. Ik benadruk dat het overleg heeft geleid tot echte aanpassingen en verbeteringen, waar de vervoersmaatschappij volledig achter staat.

De aanwezigheid van Vlamingen in de besturen moet op het politieke niveau worden geregeld. Ik kan hierover niet oordelen.

Van de groep van achttien mensen in het bestuur, kan ik u verzekeren dat de negen Vlamingen echte Vlamingen zijn en de Walen echte Walen als we het over aangelegenheden met een communautair karakter hebben. Ik kan mij inbeelden dat we in de toekomst, net zoals in andere federale staten, een uitdrukkelijker aanwezigheid van de regio's zullen voelen. Ik zal daar net zo goed mee overweg kunnen, want de belangen van de mobiliteit en van de vervoermaatschappij zullen altijd moeten primeren. Indien de aanwezigheid groter wordt, dan zal ik daardoor niet ongelukkig zijn. Integendeel, misschien zullen we dan elkaars belangen en verlangens beter begrijpen dan nu.

Ik betwijfel het nut van de aanwezigheid in het beperkt comité, omdat dit slechts een heel kleine contactgroep is. In het comité zetelen drie leden van de raad van bestuur en drie directieleden. Zij doen het voorbereidend werk voor de raad van bestuur. Deze raad bepaalt wie erin zetelt. De groep kan niet meer leden hebben dan zes. Over het nut van het beperkt comité kan men vele vragen stellen, want het bestaan ervan is een toegeving aan het Belgische consensusmodel.

Het punt van de vrachtverkeersnelwegen is erg interessant. Mijnheer Dewinter, tot mijn grote ontgoocheling stel ik vast dat u de indoctrinatie uit Nederland zomaar slikt zonder kritische vragen te stellen. Onze Nederlandse vrienden zijn erg handig in het verkopen van zaken die ze nog niet hebben. De Betuwelijn tussen Rotterdam en de Roer is al honderd keer verkocht, maar zal er misschien pas binnen tien jaar zijn.

De vrachtverkeersnelwegen zijn een aangelegenheid waar de Nederlandse minister van Transport Jorritsma mee heeft uitgepakt op een vergadering van de Europese ministers van Transport. De Zwitsers waren daarbij niet aanwezig. De Oostenrijkse minister van Transport heeft zijn toestemming gegeven voor een verbinding tussen Rotterdam en Milaan over Oostenrijks grondgebied. Dat is met veel omhaal internationaal gepropageerd.

Binnen enkele weken zal de freeway tussen de haven van Antwerpen en de streek van Lyon met nu al een vertakking naar enkele plaatsen in Noord-Italië, af zijn. Spanje heeft zich ook al geëngageerd om daarop aan te sluiten. Wanneer die lijn in januari operationeel zal zijn, zullen we daar de passende ruchtbaarheid aan geven. Wanneer precies de hele freeway tussen Rotterdam en Milaan af zal zijn, weet ik niet.

De vrachtverkeersnelwegen zullen er dus wel al zijn voor initiatieven van de Vlaamse havens. Dat de klanten dat ook weten, blijkt uit de opmerkelijke groei van het gecombineerd vervoer in Antwerpen tijdens de laatste maanden. We hebben in alle

stilte en met de nodige precisie gewerkt en dit project gerealiseerd.

Mijnheer Van Vaerenbergh, als Vlaanderen infrastructuren zou aanleggen die de NMBS kan uitbaten in de mate dat ze beantwoorden aan een transportbehoefte, zullen we dat graag doen. U hebt het geval van de IJzeren Rijn aangehaald. We weten niet of het Nederlands ministerie van Verkeer en Waterstaat effectief bereid zal zijn om bepaalde investeringen te doen. Ik heb daarstraks gezegd dat ze ongeveer een derde van het miljard frank zouden moeten investeren om de lijn rijvaardig te maken. De lijn is wel rijvaardig bij ons. Elke dag worden er ertsen vervoerd tussen Antwerpen en Budel. Vanaf daar is het een ramp. U weet dat de lijn vanaf Mol eensporig is. Als op termijn het verkeer sterk zou vermeerderen, moeten we een dubbelsporige lijn maken om het reizigersvervoer niet te hinderen. Dat zou nog een supplementaire uitgave betekenen.

Ik wil tenslotte onderstrepen dat we in elk geval rekening proberen te houden met de bekommernissen die hier zijn geformuleerd. Het is ook in ons belang om dat te doen.

### 4. De heer Jan Peumans, directeur marketing en strategie van De Lijn[3]

**De heer Jan Peumans** : Ik wil een aantal knelpunten aangeven die we ervaren sinds het openbaar vervoer is geregionaliseerd. Ik hoef niet uit te leggen dat het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer met inbegrip van de bijzondere vorm van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur heel duidelijk en exclusief tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.

Het eerste punt dat ik wil signaleren, is dat we nog altijd onder de toepassing van de besluitwet van 30 december van 1946 betreffende het bijzonder vervoer over de weg van personen met autobus en autocar vallen. Op dit moment ligt er een ontwerp van decreet op het personenvervoer voor dat alle oude wetten wil schrappen. De bevoegdheid over het geregeld vervoer dat De Lijn aanbiedt, en het bijzonder geregeld vervoer werd overgedragen aan de gewesten. In de praktijk blijkt echter dat er nood is aan een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten voor de gewestoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer.

In een tweede punt vraagt De Lijn duidelijkheid over de bevoegdheid van onze personeelsleden met een mandaat als gerechtelijke politie. Het gaat om zowat 300 mensen. Onze agenten hebben de bevoegdheid op te treden tegen wildparkeerders en bestuurders die de tramsporen blokkeren. We zouden die bevoegdheid willen uitbreiden. We zouden onder andere willen dat zij zelf kunnen optreden tegen blokkeringen van vrije busbanen. De federale overheid betwist de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest om personeelsleden van De Lijn aan te duiden, belast met een mandaat van gerechtelijke politie, om op te treden tegen wildparkeerders. De Belgische Staat heeft een procedure ingespannen bij de Raad van State tegen het Vlaamse Gewest.

Een derde probleem waar we mee kampen, heeft te maken met niet-traditionele exploitatievormen. Daarmee bedoel ik het vervoer gecombineerd met taxi's. Als men nu een taxi huurt, betaalt men voor de wagen, niet voor de zitplaats. In een meer vraagafhankelijk systeem zou men moeten kunnen een plaats huren in een taxi, wat voor ons vooral in de daluren en 's avonds meer flexibiliteit en een hoger rendement zou betekenen. Dat valt onder federale bevoegdheid.

Een laatste punt heeft ook te maken met hogergenoemde besluitwet van 1946. De Lijn zou in principe een vergunning voor autocars kunnen aanvragen. Op dit moment kan dat niet door een ministerieel besluit van 25 maart 1986 dat de vereisten voor een autocar vastlegt. Een autobus voldoet niet aan die kwaliteitseisen. Dat beperkt onze mogelijkheden enorm.

Iedere vervoermaatschappij is autonoom in het bepalen van haar tarieven. Het is echter wenselijk dat voor reizigers die meer dan één vervoermaatschappij gebruiken een eenvormig vervoerdocument en een uniforme prijs bestaat waarin ieder bedrijf zijn rechtmatig aandeel van de opbrengst kan bekomen. In theorie klinkt dat mooi maar in praktijk is dit moeilijk uit te voeren.

De raad van bestuur van De Lijn beslist om een combinatiedocument voor trein en bus uit te geven. We noemen het treinkaartplus. Het systeem van de spoorwegen voor afleveren van vervoerbewijzen heet Sabin. Wij beschikken over magnetische ontwaardingsapparatuur en de NMBS niet Die twee systemen zijn dus niet compatibel. De spoorwegen kunnen wel een abonnement afleveren van bijvoorbeeld Beveren naar Antwerpen-Centraal om daar dan over te stappen op het stedelijk openbaar vervoer van De Lijn. Het is echter

3 Een nota die door de heer Peumans ter beschikking werd gesteld van de commissieleden ligt ter inzage op het commissiesecretariaat.

niet mogelijk op de trein te stappen in Tongeren en een combinatiebiljet te vragen voor de kusttram.

Als men naar een integratie wil, gaat het niet alleen om tariefintegratie maar om integratie van lijnen. We kennen nu eenmaal vier vervoermaatschapijen met een autonoom beleid. Dat is een gevolg van de federalisering. Misschien moeten we op een of andere manier tot een integrale benadering proberen te komen.

We zouden graag een wettelijk kader ter bevordering van het geregeld vervoer zien. De wegcode is federale materie maar een decreet om een vlotte exploitatie van het stads- en streekvervoer te garanderen moet toch mogelijk zijn. We denken aan doorstromingsmaatregelen, vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding.

We zijn ook niet bevoegd om wat dan ook op te leggen aan de gemeenten. We zijn geen wegbeheerder en dat veroorzaakt problemen. Er zijn 41.000 kilometer gemeentewegen en 9.000 kilometer gewestwegen in Vlaanderen. Het net van De Lijn bedraagt 13.000 kilometer.

Er zijn bijvoorbeeld de fiscale maatregelen. We krijgen op dit moment 2 frank per liter vermindering op brandstof van de federale minister van Financiën. Onze totale oliefactuur bedraagt een half miljard frank per jaar. Ideaal zou zijn een vrijstelling van accijnzen en belastingen op gasolie zodat het openbaar vervoer een afdoende stimulans krijgt.

Andere aspecten zijn ook de fiscale voordelen voor wie regelmatig een abonnement of een ander vervoerbewijs neemt. Die vormen een stimulans om werknemers en scholieren ertoe aan te zetten het openbaar vervoer te gebruiken voor het woonwerk- of woon-schoolverkeer. De fiscale aftrekbaarheid voor afstanden beneden de vijf kilometer komt niet in aanmerking. Mensen die een verplaatsing doen tussen bijvoorbeeld de Antwerpse linker- en rechteroever krijgen wel een fiscale tegemoetkoming als ze een afstand overbruggen van meer dan vijf kilometer maar niet als die kleiner is. Bovendien is de werkgeversbijdrage niet uniform per afstand per maatschappij. Dit is eens te meer een federale bevoegdheid. Het past bovendien in de bevoegdheid over de collectieve arbeidsovereenkomst.

Een volgend fiscaal aspect is wat in de commissie het autowegenvignet wordt genoemd en waarvan de opbrengst gedeeltelijk naar de NMBS gaat. Ik veronderstel dat men hiermee het Eurovignet bedoelt. Hetzelfde geldt voor de verkeersboetes waarvan de opbrengst bij de federale overheid terechtkomt. Ook de ozontaksen die men zou heffen, zouden gedeeltelijk moeten worden gebruikt om het stads- en streekvervoer bijkomende financiële middelen te bieden.

Het spoorvervoer werd door de heer Schouppe uitgebreid behandeld. Ook De Lijn vindt dat ze volledige inspraak moet krijgen in de investeringsplannen voor de NMBS zodat ze worden afgestemd op het mobiliteitsbeleid van het Vlaams Parlement of van de Vlaamse regering. Er dient over te worden gewaakt dat het parkeerbeleid van de NMBS de belangen van De Lijn en van het Vlaams mobiliteitsbeleid niet doorkruist. Hetzelfde geldt voor de investeringen die de NMBS in Vlaanderen plant. Zo dient een stationsomgeving niet om auto's te parkeren. Zo'n omgeving dient om mensen te laten wonen en werken. 70 percent van de ambtenaren die zijn tewerkgesteld in Brussel Noord verplaatsen zich bijvoorbeeld met het openbaar vervoer omdat de loopafstand naar het station zo beperkt is dat het in het voor- en natransport interessant is om de trein te nemen. In Nederland spreekt men over A-, B- of C-locaties. Wij hebben daar geen enkele invloed op. Het risico bestaat dat wanneer de auto wordt bevoordeeld, de concurrentie tussen de vervoersmodi wordt aangewakkerd. Dat speelt uiteraard niet in het voordeel van De Lijn.

Bij belangrijke herstructureringen van het spoorvervoer in Vlaanderen die een weerslag kunnen hebben op De Lijn, dient men uiteraard ook in budgettaire compensaties te voorzien. In 1977 is dat gebeurd toen een aantal lijnen werden afgeschaft. Men heeft toen de groene bussen ingeschakeld waardoor er heel wat werd bespaard. Het debat daarover zal nog moeten worden gevoerd. Het stads- en streekvervoer vervoert in België op jaarbasis ongeveer 580 miljoen mensen. De Lijn neemt er daarvan 215 miljoen voor zijn rekening, de Brusselse MIVB ongeveer evenveel en Wallonië de rest. De NMBS vervoert ongeveer 144 miljoen reizigers per jaar. Men moet er wel rekening mee houden dat een spoorreiziger gemiddeld een afstand van 40 kilometer overbrugt terwijl de bus- en tramgebruiker in het stadsverkeer slechts een paar kilometer overbrugt en in het streekverkeer gemiddeld 11 kilometer.

De Lijn kan verder heel wat hiaten opvullen. Zo bestaat er een prima treinverbinding tussen Leuven en Brussel. Toch is een van onze betere lijnen precies deze tussen die twee steden omdat ze de verbinding vormt tussen de diverse dorpen. Een andere succeslijn is die tussen Turnhout en Antwer-

pen. Er bestaat ook een treinverbinding die blijkbaar ontoereikend is. De hiaten worden duidelijk opgevuld door De Lijn.

Voor alle duidelijkheid wil ik toch zeggen dat de samenwerking met de NMBS steeds beter wordt. Er wordt nu op geregelde basis overleg gepleegd op directieniveau. We hebben bijvoorbeeld afgesproken dat bij het invoeren van het nieuwe IC/IR-plan op 24 mei 1998 we een gezamenlijke communicatiecampagne zullen voeren. Uiteraard gebruiken onze reizigers ook de trein en omgekeerd. Het gaat dus niet op er twee aparte werelden van te maken. Ook wat de tarifaire integratie betreft, proberen we dit overleg tot stand te brengen.

Het laatste onderwerp is een belangrijk knelpunt. Het gaat om de Vlaamse inbreng in het Gewestelijk Expresnet. Een buitenlands studiebureau heeft een uitgebreide studie gemaakt over het GEN-dossier Brussel. Het gaat over een investering van 60 miljard frank mét een gewestelijk expresnet. Zonder een gewestelijk expresnet moeten de spoorwegen nog steeds 23 miljard frank ophoesten om bijkomende investeringen te doen. De vraag is dan natuurlijk wie de factuur zal betalen. In het GEN-dossier zegt men op dit ogenblik dat het aantal autoverplaatsingen naar Brussel per dag 400.000 bedraagt. Het aantal openbaar vervoerverplaatsingen in Brussel en naar Brussel bedraagt 300.000. In het GEN-dossier wordt voorgesteld de 400.000 autoverplaatsingen stabiel te houden. In tweede instantie moet men ervoor zorgen dat de 300.000 openbaar vervoerverplaatsingen worden opgetrokken naar 400.000. Daarmee hoopt men een verschuiving tot stand te brengen van de wagen naar het openbaar vervoer. De 4 bedrijven die hiervoor het voortouw moeten nemen zijn De Lijn, de MIVB, de spoorwegen en in mindere mate de TEC. De TEC heeft veel minder relaties met Brussel dan bijvoorbeeld De Lijn. Nagenoeg 50 percent van de 38 miljoen reizigers die de entiteit Vlaams-Brabant vervoert, hebben als bestemming Brussel. Dit geeft toch enigszins een idee van de verplaatsingsstromen vanuit Vlaams-Brabant en gedeeltelijk vanuit Oost-Vlaanderen naar Brussel. Er is natuurlijk ook een factuur verbonden aan de oplossing van het mobiliteitsprobleem in Brussel. De vraag is wie ze zal betalen : de federale overheid, Brussel, De Lijn of het Vlaams Parlement ? Nu kan de discussie beginnen over hoe de tarifaire en de lijnintegratie tot stand moeten worden gebracht.

In Zwitserland, dat heel wat vervoermaatschappijen telt, is het mogelijk om met één vervoerbewijs over te stappen van de metro op de trein, van de trein op de bus, van de bus op de tram, binnen een bepaald gebied, enz. In België bestaan tussen De Lijn en de MIVB een aantal afspraken, maar een echte tarifaire en lijnintegratie vraagt een aantal politieke beslissingen, gekoppeld aan een reeks financiële beslissingen. Daarover zal dus nog verder gedebatteerd worden.

We zijn ook bezig met een nieuw samenwerkingsakkoord tussen De Lijn, de MIVB en de TEC op een aantal terreinen die te maken hebben met onder andere informatie en tarifaire integratie.

## III. STATISTIEKBELEID : DE HEER LUK DESCHAMPS, ADVISEUR BIJ DE ADMINISTRATIE PLANNING EN STATISTIEK (APS) VAN HET DEPARTEMENT ALGEMENE ZAKEN EN FINANCIËN VAN HET MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP[4]

**De heer Luk Deschamps** : Het beeld van het Belgisch statistisch deficit is bekend. Er zijn te weinig statistieken en als er al zijn, komen ze te laat. Die late statistieken zijn dan vaak niet toegankelijk en als je ze dan toch vindt, zijn ze niet goed. Dat is een erg crue samenvatting van het probleem van de statistieken.

Tijdens de voorbije jaren is dat deficit onderzocht en zijn er mondiale en Europese vergelijkingen gemaakt. Het statistisch deficit wordt enerzijds veroorzaakt door het wetgevend institutioneel kader en anderzijds door de werking van de federale instanties. Daarnaast kan de traditie om minder met cijfermateriaal om te gaan dan in naburige landen zoals Nederland ook een oorzaak zijn.

Het is de bedoeling van de Vlaamse overheid om een eigen goed statistisch systeem uit te bouwen. De overheid wil daarbij niet worden gehinderd door tekortkomingen in het institutionele kader. We kunnen nagaan of we op vandaag nieuwe elementen hebben die nog niet zijn beschreven in de probleemstelling die wordt geformuleerd in de beleidsbrief van de minister-president bij de aanvang van deze legislatuur.

We hebben geprobeerd om de relatie met de federale instanties en de tekortkomingen, veroorzaakt door een verouderde nationale wetgeving op de

4. Een informatieve nota van de heer Deschamps werd ter beschikking gesteld van de commissie en ligt ter inzage op het commissiesecretariaat.

statistiek, in kaart te brengen. Ik wil het vandaag hebben over vier elementen : omvang, kwaliteit, snelheid en toegankelijkheid van het Belgisch en het Vlaams statistisch systeem.

Als ik de knelpunten inzake het institutionele kader samenvat, moet ik verwijzen naar een belangwekkend advies van professor Van Orshoven[5]. Hij stelt dat we ons niet gehinderd hoeven te weten door de nationale wetgeving, omdat die al te vaak verkeerd is geïnterpreteerd. Een verkeerde interpretatie is dat het Nationaal Instituut voor Statistiek een monopolie zou hebben en dat de Vlaamse overheid op basis van het statistisch geheim verplicht zou zijn om voor elke statistiek van het NIS melding te doen. De professor weerlegt dat. Met zijn advies creëert hij ruimte zodat we ongecomplexeerd aan de slag kunnen en mogen gaan.

Nochtans doken de laatste twee, drie jaar bij onze werkzaamheden minstens twee cruciale nog te onderzoeken elementen op. *Het eerste element* betreft de verplichte deelname van individuele personen en rechtspersonen. De statistiekwet regelt via een KB de verplichte participatie van de inwoners en instanties aan de georganiseerde enquêtes. Het mooiste voorbeeld daarvan is de Volkstelling. Iedere burger is verplicht dat formulier in te vullen. Hoe en in welke mate kan men de Vlaamse overheid de bevolking, bedrijven, instellingen en dergelijke verplichten om deel te nemen aan enquêtes ? Bij subsidiëring wordt die verplichting al ingeschreven. Denken we maar aan de welzijnssector : om subsidies te bekomen moet een instelling gegevens doorspelen. Binnen het wetenschappelijk onderzoek zien we dezelfde evolutie. Een contractonderzoek voorziet in het doorspelen van data en gegevens aan de opdrachtgevende subsidiërende instantie. We zoeken dus naar wegen om het doorgeven van gegevens te verplichten en zo de statistiekaanmaak en -distributie te optimaliseren. APS doet momenteel een periodieke survey betreffende de houding en mening van het Vlaamse publiek tegenover alle mogelijke onderwerpen. Dat is een klassieke survey. We hebben nog niet de mogelijkheid om exhaustief iedereen omtrent bepaalde aangelegenheden te ondervragen. Bij herziening van de wetgeving verdient dit punt de nodige aandacht. Professor Van Orshoven gaat in zijn advies niet in op dat specifieke aspect.

*Een tweede element* is de vaststelling dat er nog geen formele regeling bestaat voor de vertegenwoordiging van Vlaamse instanties bij Europese of internationale instanties die met statistiek te maken hebben. Er zijn de facto allerlei afspraken maar misschien zou een formele regeling beter zijn. Als Europa in het kader van Eurostat of andere initiatieven vragen stelt wordt de delegatie samengesteld uit Vlaamse en Waalse vertegenwoordigers en iemand van het NIS. Als APS initiatieven neemt, zijn de verschillende betrokken instanties, zoals Eurostat, zeer welwillend. Het gaat vaak om technische aangelegenheden maar ook die mogen institutioneel worden geregeld. Dit zijn voor APS twee belangrijke elementen.

Hoe liggen de relaties nu in de dagdagelijkse praktijk ? Op het informele niveau is een opbouwende dialoog aan de gang. Met de Nationale Bank bijvoorbeeld loopt een vlotte briefwisseling. Onder meer doordat we regelmatig vragen stellen, maakt de Nationale Bank steeds meer regionale statistieken aan. Ze stellen hun statistieken makkelijker dan vroeger ter beschikking. Een volgend nummer van Stativaria bespreekt de Economic Decisions Support - EDS - voor alle Vlaamse gemeenten, steden en provincies. Aan de hand van de balansen kunnen we de investeringen, omzet en toegevoegde waarde voor de verschillende geografische entiteiten nagaan.

Met de Kruispuntbank proberen we ook tot een systematische dialoog te komen. Die dialoog heeft ertoe geleid dat we nu de cijfers over de WIGW's hebben ontvangen voor de jaren 1992 tot 1997. Dat wordt in de toekomst een permanente stroom van gegevensuitwisseling.

Het ministerie van Financiën is er op Vlaams aandringen toe overgegaan de statistieken over de fiscaliteit aan te maken of vrij te geven op het statistisch sectorniveau zodat we de kansarmoedeatlas van professor Kesteloot jaarlijks perfect kunnen actualiseren. We kunnen daardoor nu in het kader van het SIF een monitoring doen van een aantal wijken op het gebied van de fiscaliteit. Het kadaster heeft ons ook alle gevraagde gegevens doorgespeeld. We hebben in onze vorige Stativaria's een voorbeeld gegeven over hoe we de evolutie in de bebouwde en onbebouwde oppervlakte kunnen verwerken.

We kunnen hiervan nog andere voorbeelden geven. De vraag is of we erg optimistisch moeten zijn. Enerzijds wel, maar anderzijds moeten we toch vaststellen dat alles nog niet van een leien dakje loopt. België heeft als dusdanig nog geen

5. Dit advies werd opgenomen als bijlage bij dit verslag.

gunstige positie heroverd. Ik stel vast dat de wedren in verband met de nieuwe technologieën door België wordt verloren. Als ik de verschillende informaties van de verschillende statistische bureaus op Internet consulteer, dan ben ik erg verrast over wat het Nationaal Bureau voor Statistiek van Nederland reëel presenteert, terwijl het NIS nog met de conceptontwikkeling bezig is. Twee weken geleden heb ik vastgesteld dat de nieuwe publicatie van Eurostat over de volkstellingen de cijfers van alle landen bevat, behalve die van België. We moeten dus toch nog een hele achterstand inlopen.

Wat me het meest verrast is dat, terwijl de administraties van de Vlaamse overheid op Internet wel eigen websites ontwikkelen en we dus ook statistische gegevens ter beschikking stellen van de gebruikers, het Nationaal Instituut voor Statistiek daar nog niet zoals in de andere landen op actief is. Ter verduidelijking moet ik daar wel aan toevoegen dat het Planbureau en de Nationale Bank wel op internet aanwezig zijn en dat men er dus cijfers over België ook op een eenvoudige manier via Belgostat op kan terugvinden.

Dit zijn de kernelementen van onze omgevingsanalyse : er is enerzijds een positieve beweging, anderzijds is de globale achterstand zeker nog niet ingelopen. We zijn daarvoor gedeeltelijk afhankelijk van de inzet van de federale overheden. De communicatie met het NIS verloopt wat ons betreft vlot. Dat komt omdat het gaat om persoonlijke contacten met mensen die elkaar kennen, zodat via e-mail en diskettes allerlei gegevens vrij snel worden doorgegeven. We hebben voor het eerst de brongegevens van het Rijksregister over de demografie van 1 januari 1997 in één keer aangekocht. Vroeger stelde het NIS deze gegevens niet ter beschikking. Ze publiceerde haar eigen tabellen, waar anderen dan verder op moesten werken. Als men leeftijdsgegevens nodig had, stelde men bijvoorbeeld vast dat die enkel per vijf jaar bestonden. Nu kunnen we statistieken op maat maken. Dit illustreert hoe die onderlinge contacten goed verlopen.

**De heer Johan Sauwens** : Ter voorbereiding van deze vergadering ben ik gaan grasduinen in de teksten van de discussienota zelf. Daarin staat dat 'wanneer een deelstaat voor de voorbereiding, de uitwerking of de uitvoering van een decreet statistische gegevens nodig heeft, dit in principe enkel kan gebeuren door tussenkomst van het NIS. Dit wil evenwel niet zeggen dat de regionale overheid geen enkele statistiek zou mogen opstellen. Dit kan echter enkel gebeuren via het doorlopen van een omslachtige en tijdrovende procedure. De eerste voorwaarde is dat het statistisch onderzoek deel uitmaakt van de gewone, administratieve praktijk van de deelstaatadministratie waarmee het onafscheidelijk samengaat uit hoofde van zijn speciaal doel. Na voorafgaand advies van de Federale Hoge Raad voor Statistiek volgt de uitvaardiging van het koninklijk besluit dat mee wordt ondertekend door de federale minister die bevoegd is voor het Nationaal Instituut voor Statistiek. Met andere woorden, de federale overheid beslist over de opportuniteit van het gevraagde onderzoek en bepaalt onder welke voorwaarden en volgens welke normen een bevraging kan plaatsvinden.' Is dat nu nog altijd van toepassing ?

**De heer Luk Deschamps** : Ik heb me dezelfde vraag gesteld. Als het gaat over volkstelling of over de arbeidskrachtentelling, zijn er modaliteiten waardoor dit inderdaad zo kan worden georganiseerd. Het Vlaamse Gewest kan niet op zichzelf een volkstelling organiseren. Volgens mij gaat het over het eerste punt dat ik heb aangehaald, namelijk de plicht van de burgers om aan een enquête deel te nemen. Deze vraag moeten we op nationaal niveau stellen. Wanneer het nationaal niveau de opportuniteit van die enquête kan onderschrijven en ze ook organiseert, dan kan dit worden bevraagd.

Wanneer het gaat over andere vormen van statistiek die betrekking hebben op het verzamelen van administratieve of vrijwillige gegevens, bestaat er geen enkele rem. Dit is ook het advies van professor Van Orshoven. Men moet zich natuurlijk wel houden aan de wetgeving over het statistisch geheim. Het statistisch geheim is zo gedefinieerd dat dit ook nu kan worden afgedwongen in termen van de bescherming van de privacy. Er zijn inmiddels nog andere wetgevingen ontstaan die ook deze bescherming als voorwerp hebben.

**De heer Johan Sauwens** : De ratio legis van dat statistisch geheim is de bescherming van het individu.

**De heer Luk Deschamps** : Het bekomen materiaal kan alleen worden gebruikt voor statistische doeleinden. Bovendien kan het alleen maar op het geaggregeerde niveau worden ontsloten. Men kan een eenheid dus nooit zo definiëren dat een individu herkenbaar wordt. Wanneer we naar het statistisch sectorniveau afdalen, dan worden de statistische sectoren die qua volume te klein zijn, geaggregeerd tot een eenheid. In een gemeente mag een persoon niet meer worden herkend. Karakteristieken zoals demografie, beroep, onderwijs, huisvesting, laten toe een persoon te identificeren : op dat

ogenblik moet de schaal worden verruimd zodat men geen enkel risico loopt dat iemand de betrokkene kan herkennen, ook al wordt zijn naam of adres niet vrijgegeven.

Op Europees niveau is hierover een discussie gaande. In 1994 heeft men een ontwerp van verordening opgesteld om ook op dat niveau het statistisch geheim van de communautaire statistiek te vrijwaren. Dit is dus een algemeen beginsel. Wie aan onderzoek doet, moet zich houden aan de onderzoeksdeontologie. Het statistisch geheim is een evidentie. Men kan zich natuurlijk niet bevragen over aspecten die beschermd zijn omwille van het nationaal belang. Men spreekt dan over de muntaspecten of over de nationale veiligheid. Ook in de Europese verordeningen wordt dit als begrenzing aangegeven.

**De heer Johan Sauwens** : Is het statistisch geheim en de bescherming op het federale vlak niet de aanleiding voor het niet-wensen van de regionale uitsplitsing van Belgische cijfergegevens ? Ik denk aan de sociale zekerheid. Wat denkt u hiervan ?

**De heer Luk Deschamps** : Op dit domein is de administratie Planning en Statistiek weinig of niet actief, tenzij voor die bevoegdheden die behoren tot de Vlaamse uitoefening van bijvoorbeeld de welzijnsaspecten of in het kader van de ziekenhuiszorg.

Deze gegevens worden niet gemakkelijk vrijgegeven uit een zekere schroom om vergelijkingen te genereren. Wanneer we bijvoorbeeld Vlaamse regionale indicatoren (VRIND) opstellen en systematisch de gewesten willen vergelijken, dan stel ik vast dat het niet altijd evident is die gegevens te krijgen.

Ik neem het voorbeeld van de sociale huisvesting. We hebben nog nauwelijks contact met de andere instanties en weten vaak niet wie bevoegd is. Dit zijn praktische moeilijkheden. In de overeenkomst met de Kruispuntbank vragen we alleen de gegevens op van de Vlaamse gemeenten. Het Brusselse Gewest heeft ook afspraken met de Kruispuntbank. Dit geldt echter nog niet voor het Waalse Gewest : daar richten de individuele gemeenten zich tot de Kruispuntbank. Op onze vraag heeft de Kruispuntbank die statistieken gegenereerd. De overeenkomst met de Kruispuntbank bestaat eruit dat de administratie Planning en Statistiek de dispatching naar de andere niveaus doet. Zo hoeft de Kruispuntbank niet te reageren op vragen van individuele gemeenten of OCMW's.

**De heer Herman Suykerbuyk** : U beweert verschillende keren dat men de gegevens op basis van goodwill verschaft. Eigenlijk beoordeelt men dus de opportuniteit van de gegevens alvorens ze te verschaffen. Dat is een omgekeerde beweging.

Waar steunt het advies van professor Van Orshoven op ? Volgens mij is artikel 11, waarin de impliciete bevoegdheden worden geregeld, hier meer dan waar ook van toepassing. Men krijgt de kans niet om het NIS in te schakelen. Hoe kan men dan in Vlaanderen een eigen regelgeving uitbouwen ? Ik geloof dat professor Van Orshoven over monopolievorming spreekt.

Ik heb ook begrepen dat de verplichte afgedwongen ondervraging in het ongewisse werd gelaten. Die mogelijkheid moet worden onderzocht. Het is immers onmogelijk om een goede Vlaamse regelgeving te ontwikkelen als men niet de kans krijgt de nodige gegevens te verzamelen. Men krijgt die kans maar wanneer men een beroep kan doen op de verplichte medewerking van de betrokkenen. Abstractie makend van artikel 11, is dat nu niet het geval.

**De heer Johan Sauwens** : Kunnen lokale besturen dwingende ondervragingen doen ? Hebben ze dat recht ?

**De heer Luk Deschamps** : We hebben er nog niet aan gedacht om een dwingende enquête te organiseren. We zijn immers gewoon om met surveyonderzoeksmateriaal te werken en de discussie van de verplichte deelname te voeren in de context van de volkstelling. In die context willen sommigen zelfs van de gedwongen bevraging afstappen : er is te veel uitval en daardoor kan de wetenschappelijkheid ervan in vraag worden gesteld. Dat is natuurlijk een praktisch aspect.

**De heer Herman Suykerbuyk** : We mogen die methode niet bij voorbaat uitschakelen. Dat zou te gemakkelijk zijn. De mogelijkheid om dit af te dwingen, moet worden behouden. Zelfs als men nadien vindt dat er wetenschappelijk betere alternatieven bestaan.

**De heer Luk Deschamps** : Waarom maken we geen Vlaamse statistiekwet voor de eigen Vlaamse bevoegdheden ? Zo een wet kan de medewerking van personen en rechtspersonen dwingend opleggen. Uit de verordeningen blijkt dat Europa met het instrument van de nationale instanties werkt, maar ook Europa wil voor een aantal zaken tot dwingende bevraging overgaan. Ik ken geen enkel concreet voorbeeld van een gemeente die een ini-

tiatief neemt. Gemeenten moeten soms wel aan tellingen deelnemen, maar dat zijn nog altijd federale tellingen.

**De heer Herman Suykerbuyk** : De gemeente voert enkel uit.

**De heer Luk Deschamps** : De gemeente is wel het instrument, maar niet de opdrachtgever of de bezitter van de gegevens.

**De heer Johan Sauwens** : Ik heb de indruk dat een aantal departementen en beleidsmensen vrij snel overgaan tot het inhuren van externe bureaus, omdat ze de nodige statistieken niet zelf kunnen verwerven. Dit komt precies door het gebrekkig functioneren van het statistisch instrument. Het NIS stelt haar gegevens meestal slechts heel laat ter beschikking. Vaak ontbreken ook een aantal gegevens. De privé-markt heeft hier dan ook op ingespeeld.

De tienjarige volkstelling geeft bijvoorbeeld een vrij duidelijke momentopname van de Vlaamse woon-werkverplaatsing en woon-schoolverplaatsing. De toename van de woon-werkafstand en de verhoudingen tussen de verschillende vervoersmiddelen worden op die manier duidelijk. Dat zijn heel belangrijke gegevens om een strategisch beleid uit te bouwen voor de spoorwegen, het openbaar vervoer en de verkeersveiligheid in de binnensteden en agglomeraties.

Het is echter ook heel belangrijk te weten hoe de bevolking op bepaalde maatregelen reageert. Maar de gegevens hierover ontbreken. Men tracht dat op te lossen door informatie te vragen aan privébureaus. De vraag naar de wetenschappelijkheid rijst dan natuurlijk wel. Het lijkt me heel belangrijk dat Vlaanderen een aantal gegevens permanent opvolgt, en niet om de tien jaar.

**De heer Luk Deschamps** : Ik heb het onderdeel over het Vlaams statistisch systeem niet in zijn geheel behandeld. We hebben geprobeerd de omgeving waarin de Vlaamse administratie op statistiekgebied werkt anno 1997 te screenen.

We stellen vast dat er op dit ogenblik een positieve concurrentie is ontstaan. Het Instituut voor de Nationale Rekeningen is sneller dan vroeger in staat om op basis van de nationale rekeningen regionale economische cijfers te produceren. Dit komt doordat de heer Jaak Claessens (APS) tweetot driemaal het bruto regionaal Vlaams product heeft berekend bij gebrek aan reële cijfers. Dat is een gezonde concurrentie. De Vlaamse overheden slagen er zelf in om een aantal dingen te doen. Door de toepassing van de datawarehousing en al de beschikbare instrumenten op het gebied van software, zullen wij, als we over de ruwe gegevens beschikken, sneller de tabellen kunnen produceren dan het NIS met zijn mainframes.

Bij het NIS werft men wel zeer veel hooggekwalificeerd personeel aan. Deze dynamiek werd een aantal jaren geleden ingezet. Zij beginnen nu ook te begrijpen dat ze de facto hun marktaandeel zullen verliezen.

Dit zijn zeer grote instituten met veel personeel. De Vlaamse overheid is dan ook nog niet voldoende uitgerust om met hen te wedijveren, mocht dat al de bedoeling zijn. Wij trachten onze producten - Vrind, Stativaria, Vlaanderen in Cijfers, Profiel Vlaanderen - zodanig te ontwikkelen via de interdepartementale samenwerking van alle geledingen van de Vlaamse overheid, dat deze producten mogen worden gezien.

**De heer Herman Suykerbuyk** : Ik wil mijn vraag herhalen. Heeft professor Van Orshoven in zijn advies iets gezegd over de constructie waardoor de Vlaamse Gemeenschap over dat instrumentarium van het NIS kan beschikken ? Daarmee bedoel ik niet dat we het instrumentarium zouden kunnen vragen, maar wel dat het ook van ons zou zijn. Ik baseer me hiervoor op artikel 11 van de bijzondere wet die het heeft over onze impliciete bevoegdheden als gevolg van het feit dat we wetgevend werk kunnen verrichten.

**De heer Luk Deschamps** : Ik heb uw vraag genoteerd en meen ze te hebben begrepen. Ik voel me niet in staat om er nu een definitief antwoord op te geven en zou ze graag eens rustig onderzoeken.

*De verslaggever,* *De voorzitter,*

Etienne VAN VAERENBERGH — Johan SAUWENS

# BIJLAGE

Advies van Prof. Paul Van Orshoven

betreffende de bevoegdheid van de deelstaten inzake statistisch onderzoek

ONS KENMERK
UW KENMERK A12/96017
LEUVEN, 1 mei 1996

**1. De bevoegdheid van de deelstaten inzake statistisch onderzoek**

**1.1.** De onbevoegdheid van de Belgische deelstaten op het stuk van statistische onderzoekingen wordt kennelijk afgeleid uit artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 10°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen [1], dat bepaalt, als uitzondering op de gewestelijke bevoegdheden inzake economie:

> "Bovendien is alleen de [federale overheid] bevoegd voor: (...)
> 10°. het statistisch geheim;"

**1.2.** Deze onbevoegdheid staat echter hoegenaamd niet als een paal boven water.

De federale, voorbehouden bevoegdheid inzake "statistisch geheim" [2] en dus de onbevoegdheid van de deelstaten terzake is immers niet hetzelfde als "het uitvoeren van statistische onderzoekingen" of "het verzamelen van statistische informatie". Taalkundig moet "statistisch geheim" gedefinieerd worden als *het geheim van de statistieken*, d.i. de anonimiteit van de informanten van wie de statistisch verwerkte informatie werd bekomen of van de personen op wie die statistische informatie *ut singuli* betrekking heeft.

Dit beantwoordt overigens aan de enige bestaande wettelijke definitie van de notie "statistisch geheim", die terug te vinden is in artikel 15, tweede lid, van de wet van 4 juli 1962 betreffende de openbare statistiek, dat bepaalt:

> "In afwijking van de artikelen 2, 6, 11 en 12 mogen de individuele inlichtingen die geen *statistisch geheim* uitmaken tot andere doeleinden dan deze bedoeld door genoemde artikelen benut worden wanneer de voorgestelde aanwending de belangen van de aangever niet kan schaden noch op gelijk welke wijze de nauwkeurigheid der toekomstige statistische opnamen kan in gevaar brengen.
>
> Voor de toepassing van deze beschikking *wordt als statistisch geheim beschouwd, iedere inlichting waarvan men slechts op geoorloofde wijze kennis kan hebben door toedoen van de belanghebbende zelf*." [3]

---

1 Zoals vervangen bij artikel 4 van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 en gewijzigd bij artikel 127, § 1, van de bijzondere wet van 16 juli 1993.

2 Aangezien de tekst van de bijzondere wet hiervan uitdrukkelijk melding maakt, gaat het niet om een werkelijk "residuaire", maar om een voorbehouden bevoegdheid van de federale overheid.

3 Nadruk toegevoegd.

ONS KENMERK
UW KENMERK A12/96017
LEUVEN, 1 mei 1996

Daaruit vloeit voort dat de gewesten slechts onbevoegd zijn, krachtens de voorbehouden bevoegdheid van de federale wetgever inzake het "statistisch geheim", om regelingen te treffen die aan dit "geheim" afbreuk zouden doen, d.i. de anonimiteit doorbreken van de persoon die de betrokken informatie heeft verstrekt of waarop die informatie betrekking heeft.

1.3. Weliswaar staat in de memorie van toelichting van het ontwerp dat tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988 heeft geleid te lezen:

> "Het vrijwaren van de economische unie en van de monetaire unie uit zich ten slotte in de toekenning aan de nationale overheid alleen, van de volgende bevoegdheden: (...) het statistisch geheim *met inbegrip van het verzamelen van gegevens*" [1],

doch het ontwerp had het over "statistisch geheim", zonder meer. Op dit verschil tussen de (ongewijzigd aangenomen) tekst van het ontwerp en zijn toelichting werd gewezen in de Kamercommissie:

> "Spreker heeft ook een tegenstrijdigheid opgemerkt tussen de tekst van artikel 3, § 8, 10° ("het statistisch geheim") en de desbetreffende passus in de memorie van toelichting (blz. 11: "het statistisch geheim met inbegrip van het verzamelen van gegevens").
>
> In welke mate is het verzamelen door de Gewest- en Gemeenschapsexecutieven van statistische gegevens betreffende de hen toevertrouwde materies onderworpen aan de toestemming van de nationale overheid ?" [2]

Daarop werd in de Kamer geen antwoord gegeven. In het Senaatscommissieverslag staat echter te lezen:

> "Een ander lid (...) wil drie vragen stellen in verband met de paragraaf over de economische expansie, meer bepaald over de twaalf punten waarvoor alleen de nationale overheid bevoegd is. (...)
>
> Statistisch geheim (10°)
>
> Heeft dit alleen betrekking op het geheim ?
>
> Blijven de statistieken nationaal of niet ?" [3]

Hierop werd geantwoord door de Staatssecretaris voor Institutionele Hervormingen:

---

1 *Parl. St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, 11 (nadruk toegevoegd).
2 *Parl. St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/3, 140.
3 *Parl. St.*, Senaat, B.Z. 1988, nr. 405/2, 88.

ONS KENMERK
UW KENMERK A12/96017
LEUVEN, 1 mei 1996

> "Het *statistisch geheim* is opgenomen om de wetgeving van 4 juli 1962 betreffende de openbare statistiek te waarborgen. *Dit wil niet zeggen dat de Gewesten geen enkele statistiek zouden mogen opstellen.*" [1]

Meteen is het zinsdeel in de memorie van toelichting "met inbegrip van het verzamelen van gegevens", voor zover dit als dusdanig enig zinvol voorwerp zou hebben gehad, d.w.z. in de zin van "het verzamelen van statistische informatie", uitdrukkelijk tegengesproken.

Daaruit vloeit m.i. voort dat aan de notie "statistisch geheim" in artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 10° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen géén ruimere draagwijdte mag worden gegeven dan wat die tekst letterlijk bepaalt.

Weliswaar is het de gewesten blijkbaar verboden om afbreuk te doen aan het bepaalde in de wet van 4 juli 1962 betreffende de openbare statistiek, die onverkort moet blijven bestaan in de door de federale wetgever gewenste zin, doch dit moet noodzakelijk beperkt zijn tot datgene wat in die wet betrekking heeft op het *statistisch geheim*, dit zijn de regels betreffende de naamloosheid van de statistieken, zoals inzonderheid bepaald in artikel 2 van die wet.

Anderzijds kan uit de toelichting van de Staatssecretaris wellicht nog worden afgeleid dat het N.I.S. moet blijven bestaan en zijn bestaande taken moet behouden – tot wanneer de federale wetgever daarover anders beslist – doch tevens en allicht dat de deelstaten zelf eveneens mogen overgaan tot het opstellen van statistieken en dat de federale, voorbehouden bevoegdheid inzake "statistisch geheim" daaraan niet in de weg staat.

Daarbij mag niet uit het oog worden verloren dat artikel 6, § 1, vijfde lid, 10° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, als uitzondering op de gewestelijke bevoegdheden, strikt moet worden geïnterpreteerd, *a fortiori* wanneer een ruime interpretatie, die de deelstaten de mogelijkheid zou ontzeggen om, zeer algemeen, statistische informatie in te winnen, verzamelen en te verwerken, hoe dan ook verder gaat dan de tekst van de wet en bovendien verder dan de bedoeling van de bijzondere wetgever. De eerste is klaar en duidelijk beperkt tot "statistisch geheim", de tweede wil de gewesten niet beletten statistische informatie te verzamelen. *Interpretatio cessat in claris*: de parlementaire voorbereiding van een wet kan niet worden aangevoerd tegen de klare en duidelijke tekst ervan [2]. Dit geldt uiteraard des te meer wanneer de parlementaire voorbereiding uiteindelijk de duidelijke tekst bevestigt.

---

1 *Parl. St.*, Senaat, B.Z. 1988, nr. 405/2, 95 (nadruk toegevoegd).
2 Zie o.a. Cass., 22 december 1994, *Rev. Not. B.*, 1995, 162.

ONS KENMERK
UW KENMERK A12/96017
LEUVEN, 1 mei 1996

**1.4.** Vervolgens is het m.i. onjuist dat de wet van 4 juli 1962 betreffende de openbare statistiek het N.I.S. een monopolie zou toekennen inzake het verzamelen van statistische informatie.

Die wet kent aan het N.I.S. slechts een monopolie toe voor de statistische verwerking van de inlichtingen bekomen bij statistische onderzoekingen *waartoe de Koning doet overgaan*, zij het dat alleen bij dergelijke onderzoekingen in de verplichte medewerking van de betrokken particulieren is voorzien.

Artikel 1 van die wet [1] bepaalt immers:

> "De Koning kan doen overgaan tot statistische onderzoekingen betreffende de demografische, economische en sociale toestand van het land, [een Gemeenschap of een Gewest]",

terwijl artikel 2.a) luidt:

> "De individuele inlichtingen door *deze* onderzoekingen bekomen mogen uitsluitend door het Nationaal Instituut voor de Statistiek benut worden voor het opmaken van globale en naamloze statistieken."

Artikel 16, vierde lid, tenslotte bepaalt:

> "De onderzoekingen die (*de in toepassing van deze wet genomen koninklijke besluiten*) *voorschrijven* worden door tussenkomst van het Nationaal Instituut voor de Statistiek verricht." [2]

Geen enkel artikel van de wet op de statistiek bepaalt dat alléén de Koning statistische onderzoekingen kan voorschrijven of dat alléén het N.I.S. statistische onderzoekingen kan verrichten, laat staan dat alleen een federale overheid of het N.I.S. de inlichtingen bekomen bij om het even welk statistisch onderzoek kunnen benutten.

De wet houdt overigens uitdrukkelijk rekening met de mogelijkheid dat ándere besturen dan het N.I.S., met inbegrip van de gemeenschaps- en gewestbesturen, overgaan tot statistische onderzoekingen. Zo bepaalt zij, in artikel 14, § 1,

> "Met het oog op de coördinatie van de *statistische activiteiten ondernomen door de openbare besturen, diensten en instellingen* en de centralisering van de resultaten ervan (...)" [3],

en in artikel 14*bis*, § 2,

---

1 Zoals gewijzigd bij artikel 65 van de wet van 1 augustus 1985.
2 Nadruk telkens toegevoegd.
3 Nadruk toegevoegd.

ONS KENMERK
UW KENMERK A12/96017
LEUVEN, 1 mei 1996

"(Elk nationaal, *gewestelijk, gemeenschaps-*, provinciaal of gemeentelijk bestuur en elke *dienst of instelling van openbaar nut ondergeschikt aan dergelijk bestuur*) die de beslissing heeft genomen gegevens die in zijn bezit zijn statistisch te verwerken (...)" [1].

Het N.I.S. beschikt derhalve slechts over een monopolie op het *door de Koning voorgeschreven* statistisch onderzoek.

1.5. Wel is het juist dat de wet van 4 juli 1962 voor het overige blijkbaar is geïnspireerd door de bedoeling om het N.I.S. te belasten met de statistische onderzoekingen ten behoeve van de federale staat zowel als de gemeenschappen en de gewesten [2], aangezien deze wet in 1985 werd aangepast om de gemeenschappen en de gewesten bij de werking van het N.I.S. te betrekken en, meer bepaald, om het N.I.S. ook ten dienste van de gemeenschappen en de gewesten te stellen.

Dit vooronderstelt echter geen onbevoegdheid van de gemeenschappen en de gewesten om hetzelfde te doen, en kan ingegeven zijn door federale loyauteit, zoals het Belgisch Staatsblad eveneens ter beschikking van de deelstaten is gesteld.

Hoe dan ook dateert de wet van 1 augustus 1985 van vóór de bijzondere wet van 8 augustus 1988, waarbij artikel 6, § 1, VI van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 werd gewijzigd in de hierboven beschreven zin, en waarbij uitdrukkelijk werd verklaard dat de gewesten zelf statistieken mogen aanleggen.

De wet van 1 augustus 1985 is overigens een gewone wet, en bij gewone wet kan geen afbreuk gedaan worden aan de bevoegdheden van de gemeenschappen en de gewesten of de regels die hun werking bepalen, wat naar luid van de artikelen 39, 115, 121, 127 en 128 van de grondwet slechts bij *bijzondere wet* kan worden geregeld [3]. De aldus met een bijzondere meerderheid aangenomen wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen van haar kant herhaalt in artikel 1, § 1 dat de Vlaamse Raad en de Vlaamse Regering, in het Vlaamse Gewest de bevoegdheden uitoefenen van de gewestorganen onder de voorwaarden en *op de wijze* bepaald door *deze* wet. Daaruit vloeit voort dat de organen van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest niet onderworpen

---

1 Nadruk toegevoegd.

2 Uit die wet kan bezwaarlijk worden afgeleid dat andere besturen, laat staan particuliere burgers of instellingen de door henzelf (op rechtmatige wijze) bekomen informatie niet statistisch zouden mogen verwerken en benutten. Elke instelling die zichzelf respecteert - bijvoorbeeld onderwijsinstellingen - doet dit voortdurend.

3 Behalve voor de Duitstalige Gemeenschap.

ONS KENMERK
UW KENMERK A12/96017
LEUVEN, 1 mei 1996

zijn aan het gezag van de (gewone) federale wetgever buiten de uitdrukkelijk in de grondwet of een bijzondere wet opgesomde gevallen [1].

**1.6.** Hieruit vloeit m.i. voort dat de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest of de Vlaamse regering zouden kunnen overwegen zelf statistieken aan te leggen en desnoods een eigen "Vlaams instituut voor de statistiek" op te richten, met gelijkaardige bevoegdheden als het N.I.S., doch op voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan "het statistisch geheim", d.i. de anonimiteit van al de betrokkenen. De meeste beperkingen op dit stuk vloeien m.i. overigens reeds voort uit het recht op bescherming van de persoonlijke levenssfeer [2] en de daardoor ingegeven, respectieve beperkingen inzake de openbaarheid van bestuur [3].

Bevoegdheidsrechtelijk kunnen gemeenschappen en gewesten inzonderheid beroep doen op hun "accessoire" of "instrumentele" bevoegdheden inzake wetenschappelijk onderzoek, infrastructuur en diensten, zoals omschreven in de

---

1 Van dit fundamenteel beginsel van bondsstaatsrecht is toepassing gemaakt in de artikelen 13 en 87 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, naar luid waarvan de wetten van 15 mei 1846 en 28 juni 1963 op de rijkscomptabiliteit toepasselijk zijn op de begroting van de gemeenschappen en de gewesten (art. 13, § 2), de wet van 29 oktober 1846 op de inrichting van het Rekenhof en de bepalingen betreffende het Hoog Comité van Toezicht van overeenkomstige toepassing zijn op de gemeenschappen en de gewesten (art. 13, § 4), en tenslotte het personeel van de deelstaten onderworpen is aan de wettelijke en statutaire pensioenregeling van het rijkspersoneel (art. 87, § 3). Van de wet van 4 juli 1962 betreffende de openbare statistiek is nergens sprake.

2 Artikel 22 van de grondwet, artikel 8 van het Europees verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, artikel 17 van het Internationaal verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten en het Europees verdrag van 28 januari 1981 tot bescherming van personen ten opzichte van de geautomatiseerde verwerking van persoonsgegevens.

3 Zie artikel 32 van de grondwet; de wet van 11 april 1994 betreffende de openbaarheid van bestuur (*B.S.* 30 juni 1994), het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 23 oktober 1991 betreffende de openbaarheid van bestuursdocumenten in de diensten en instellingen van de Vlaamse Executieve (*B.S.* 27 november 1991), het decreet van de Franse Gemeenschap van 14 december 1994 betreffende de openbaarheid van bestuur (*B.S.* 31 december 1994), het decreet van het Waalse Gewest van 30 maart 1995 betreffende de openbaarheid van bestuur (*B.S.* 28 juni 1995), de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 30 maart 1995 betreffende de openbaarheid van bestuur (*B.S.* 23 juni 1995) en het decreet van de Duitstalige Gemeenschap van 16 oktober 1995 betreffende de openbaarheid van de bestuursdocumenten (*B.S.* 29 december 1995).

ONS KENMERK
UW KENMERK A12/96017
LEUVEN, 1 mei 1996

artikelen 6*bis*, 8 en 9 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, die luiden:

> "Artikel 6*bis*. [§ 1. De Gemeenschappen en Gewesten zijn bevoegd voor het wetenschappelijk onderzoek in het raam van hun respectieve bevoegdheden, met inbegrip van het onderzoek ter uitvoering van internationale of supranationale overeenkomsten of akten.]" [1]
>
> "Artikel 8. Tot de bevoegdheden van de Raden in de aangelegenheden opgesomd in de artikelen 4, 5, 6 en 7 behoort het aannemen van bepalingen en andere maatregelen betreffende de infrastructuur die noodzakelijk is voor de uitoefening van die bevoegdheden."
>
> "Artikel 9. [In de aangelegenheden die tot hun bevoegdheid behoren, kunnen de Gemeenschappen en de Gewesten gedecentraliseerde diensten, instellingen en ondernemingen oprichten of kapitaalsparticipaties nemen.
>
> Het decreet kan aan voornoemde organismen rechtspersoonlijkheid toekennen en hun toelaten kapitaalsparticipaties te nemen. Onverminderd artikel 87, § 4 regelt het hun oprichting, samenstelling, bevoegdheid, werking en toezicht]." [2]

Ook mag in herinnering worden gebracht dat het Arbitragehof reeds herhaaldelijk heeft gezegd:

> "De grondwetgever en de bijzondere wetgever moeten, voor zover zij er niet anders over hebben beschikt, worden geacht aan de (gemeenschappen en gewesten) volledige bevoegdheid te hebben toegekend tot het uitvaardigen van de regels die eigen zijn aan de hun toegewezen aangelegenheden, of tot het aannemen van bepalingen die zij menen te moeten uitvaardigen om hun beleid in deze toegewezen aangelegenheden tot een goed einde te brengen, en zulks onverminderd het beroep dat zij desnoods [3] kunnen doen op artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980." [4]

---

1 Zoals vervangen bij artikel 3, § 1, van de bijzondere wet van 16 juli 1993.

2 Vervangen bij artikel 7 van de wet van 8 augustus 1988.

3 Soms "zo nodig".

4 Arbitragehof, o.a. nr. 25, 26 juni 1986, rolnr. 18, *Arr. Arbitragehof*, 1986, 533; *B.S.*, 15 juli 1986, 10132; *R.W.*, 1987-88, 635; nr. 27, 22 oktober 1986, rolnr. 22, *Arr. Arbitragehof*, 1986, 547; *B.S.*, 13 november 1986, 15407; nr. 66, 30 juni 1988, rolnr. 51, *Arr. Arbitragehof*, 1988, 781; *B.S.*, 21 juli 1988, 10432; nr. 64/92, 15 oktober 1992, rolnr. 325, *B.S.*, 11 november 1992, 23857; nr. 69/92, 12 november 1992, rolnr. 345, *B.S.*, 9 december 1992, 25434.

ONS KENMERK
UW KENMERK A12/96017
LEUVEN, 1 mei 1996

In het slechtste geval kunnen ook de zogenaamde "impliciete bevoegdheden" worden ingeroepen, op grond van artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 dat luidt:

> "Artikel 10. De decreten kunnen rechtsbepalingen bevatten in aangelegenheden waarvoor de Raden niet bevoegd zijn, voor zover die bepalingen [noodzakelijk] zijn voor de uitoefening van hun bevoegdheid." [1]

Het Arbitragehof hanteert voor de toepassing hiervan weliswaar de (niet eens in de tekst vermelde) strenge voorwaarden dat "de aangelegenheid zich moet lenen tot een gedifferentieerde regeling" en dat de regeling van de gemeenschap of het gewest slechts een "marginale weerslag" mag hebben op de federale regeling, doch die voorwaarden lijken *in casu* vervuld, wanneer geen afbreuk wordt gedaan aan het statistisch geheim en de bevoegdheid van het N.I.S.

In het kader van de uitoefening van hun bevoegdheid kunnen de gemeenschappen en de gewesten uiteraard gedragsregels opleggen aan particuliere burgers, zodat zij dezen kunnen verplichten inlichtingen te verstrekken. *A fortiori* kunnen zij de aan de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest onderworpen diensten en instellingen verplichten de informatie door te geven waarover zij beschikken.