# KRONIEKEN EN MEDEDELINGEN

## A. KRONIEKEN

**Verkeer in België in 2000. Mobiliteit of chaos ? (20 ste Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres op 17 en 18 oktober 1991, Universiteit Gent).**

Het congres werd voorgezeten door prof. J. Denduyver, decaan van de Faculteit Economische Wetenschappen, en prof. F. Rogiers. Tijdens de openingszitting werd o.m. het woord gevoerd door J. Van Ginderachter namens G. Geens, voorzitter van de Vlaamse Executieve, K. Van Miert, E.G-commissaris voor Transport en A. De Waele, hoofd van de C.E.M.T. - Studiedienst te Parijs (Conférence des Ministres des Transports). De slottoespraak werd namens de Eerste Minister gehouden door J. Smets, kabinetschef van W. Martens.

De uitwerking van het thema van het congres werd in drie delen gesplitst : de analyse van de Belgische vervoermarkt, de relatie verkeer en maatschappij, en het vervoerbeleid.

Tijdens de voorbije jaren is de mobiliteit in België enorm toegenomen. Zo is de reizigersmobiliteit in de afgelopen 20 jaar verdubbeld. De toename van deze mobiliteit is echter bijna uitsluitend gedragen door de automobiliteit. Het totale autowagenpark steeg van 3 miljoen voertuigen in 1975 tot 4,5 miljoen in 1990. Rekening houdend met de tot het verkeer toegelaten personenwagens zal in België in 1991 de kaap van de 4 miljoen benaderd worden en tegen het jaar 2000 worden er al 5 miljoen stuks verwacht. Hierdoor steeg het aandeel van het particulier vervoer in het personenvervoer in België tussen 1970 en 1990 van 72 tot 88 %. De keerzijde van deze ontwikkeling is de dalende tendens in het gebruik van het openbaar vervoer, wiens aandeel terugviel van 28% in 1970 tot nog amper 12% in 1990. Een analoge evolutie doet zich ook voor bij het goederenvervoer. Een vergelijking tussen de drie vervoertakken toont aan dat opnieuw slechts één vervoermodus de toegenomen mobiliteit quasi integraal opvangt. Het wegvervoer zag haar vervoerprestaties met bijna 150% fors aangroeien, waardoor het aandeel tussen 1970 en 1990 klom van 47% tot 70%. De spoorwegen en de binnenvaart hebben momenteel een marktaandeel van respectievelijk 18% en 12%.

Tegenover deze nog steeds toenemende mobiliteitsgroei staat de onmiskenbare dalende trend van de overheidsinvesteringen in de infrastructuur en het rollend materieel.

Naar aanleiding van het congres werden voorspellingen uitgewerkt voor het personen- en goederenvervoer naar het jaar 2000 toe. Het is duidelijk dat de resultaten van deze simulaties sterk afhangen van de veronderstellingen die gemaakt worden over de evolutie van de verklarende variabelen (economische activiteit, bevolking, prijzen). Er werden vier scenario's gehanteerd : geen groei, de gemiddelde groei van de basisperiode, de groei van het laatste jaar, en de groei op basis van de Hermespro-

jecties (E.G-Commissie). Al naargelang het scenario schommelt het groeicijfer voor het personenvervoer van 28 tot 45% en voor het goederenvervoer tussen 5 en 71%.

Benevens deze verwachte toename van de mobiliteit dient eveneens rekening te worden gehouden met de toerekening van de maatschappelijke kosten en de problematiek van de ruimtelijke ordening. Pas de laatste jaren is duidelijk geworden welke grote maatschappelijke kosten het verkeer veroorzaakt. Ze zijn voldoende bekend : verkeersonveiligheid, milieuhinder, met name de lucht- en de bodemverontreiniging en de geluidshinder, energieverbruik, de versnippering van de ruimte ten gevolge van een onoordeelkundige ruimtelijke ordening, en de files. Over de hoogte van deze maatschappelijke kosten kan uiteraard veel geredetwist worden. Even belangrijk is echter de vraag of al deze maatschappelijke kosten moeten verrekend worden en op welke wijze dit dan eventueel moet gebeuren. Vanuit de economische wetenschap bestaat slechts één goede verantwoording om kosten door te rekenen : de vervoergebruiker moet geconfronteerd worden met de externe kosten waarvan hij aan de basis ligt. Om externe kosten te bestrijden bestaan er verschillende mogelijkheden. Naast het middel van de heffingen kan men ook verbieden, normeren of een eliminatieplicht opleggen. Deze laatste behoren evenwel eerder tot de planeconomie. De groeiende tendens naar rechtstreekse verbodsbepalingen en dwingende maatregelen, waarbij de vrije concurrentie in feite uitgeschakeld wordt i.p.v. ze te gebruiken, is vanuit economisch standpunt dus zeker niet optimaal.

In de voorbije decennia werd bij het ruimtelijk beleid weinig of geen rekening gehouden met de mobiliteitseffecten van de genomen beslissingen. De klassieke ruimtelijke, verkeers- en vervoerplanning hebben gedurende een erg lange periode (en dat zit nog steeds ingebakken in de ambtelijke en politieke-institutionele structuur) de ruimte gereduceerd en verzelfstandigd tot een onafhankelijk beleidsproject waarbij de maatschappelijke processen die in belangrijke mate verantwoordelijk zijn voor het tot stand komen van de ruimtelijke (infra)structuur uit het oog verloren werden. Als gevolg van deze aanpak heeft de stijgende mobiliteit geleid tot twee grote probleemvelden : de bereikbaarheid (vele economische centra worden onbereikbaar wat een enorme schade aan de economie met zich meebrengt) en de leefbaarheid die alles te maken heeft met de kwaliteit van onze bestaansruimte.

Gezien de openheid van de Belgische economie, het internationaal karakter van de Belgische vervoersector en de wijdvertakte effecten van deze sector zal één bepaalde maatregel niet volstaan om een oplossing te geven aan het grote mobiliteitsprobleem maar dringt een veelheid van beslissingen zich op waarbij tevens de sociaal-economische effecten dienen ingeschat te worden. Tot deze beslissingen behoren o.a. :

- *Een toekomstgericht en geïntegreerd infrastructuurbeleid.* In het verleden werd de infrastructuurpolitiek overduidelijk te partieel gevoerd. Bovendien werd de vervoersinfrastructuur al te dikwijls vanuit nationaal oogpunt geleid, waardoor keuzen werden gemaakt die internationale verbindingen suboptimaal lieten verlopen. In het raam van de totstandkoming van de grote Europese markt van 1993 is het nochtans absoluut noodzakelijk dat België actief meewerkt aan de bouw van grote Europese infrastructuurnetten.

- *Een beter gebruik maken van het bestaande vervoersysteem.* Zowel de bestaande infrastructuur als de voorhanden zijnde vervoermiddelen kunnen mits een effi-

ciëntere organisatie een eerste aanzet betekenen om het mobiliteitsprobleem te helpen oplossen. Hierbij zal de telematica ongetwijfeld een steeds belangrijke rol vervullen en dit zowel in het personen- als in het goederenvervoer.

- *De prijspolitiek moet scherper.* De maatschappelijke kosten die verplaatsingen veroorzaken moeten veel sterker doorgerekend worden. Herverdelende en industriële motieven moeten verdwijnen uit het prijsbeleid want te lage prijzen veroorzaken meer verkeer dan economisch nodig is. Toch mag men van het element 'vervoerprijs' zeker niet alles verwachten. De vervoerprijs wordt immers meer en meer slechts één van de vele elementen die de vraag naar vervoer mee determineren.

- *Het transportbeleid moet meer allesomvattend worden.* Wil men echter in de toekomst hiertoe komen, dan dringt een noodzakelijke integratie van de transportactiviteiten in de hele economie zich op. Daarbij moet zowel t.a.v. het personen- als het goederenvervoer dringend een einde gemaakt worden aan de beleidsgedragingen die erin bestaan de vervoerswijzen tegen elkaar op te zetten. De traditionele benadering van de vervoerbedrijvigheid per vervoertak moet plaats maken voor een algemeen vervoers- en mobiliteitsbeleid, waarbij overleg tussen de verschillende beleidsniveau's het uitgangspunt moet zijn. De tot nog toe gevoerde politiek vertoont bovendien een veel te volgend karakter. Dit betekent dat in het verleden een te aanbodgeoriënteerd beleid werd gevoerd daar waar een vraagbeïnvloedend beleid ongetwijfeld meer nadruk verdient.

- *De noodzakelijke mentaliteitswijziging.* Ingrijpende infrastructuurmaatregelen zijn niet het enige middel om aan de steeds groeiende verkeersproblemen een afdoende oplossing te geven. Wil men echt tot blijvende resultaten komen dan zullen alle betrokken marktpartijen een grondige mentaliteitswijziging moeten ondergaan. Bij voorbeeld niet allen op hetzelfde moment gaan werken of niet voor de minste verplaatsing de auto uithalen.

Als besluit van het congres werd gesteld dat, om de mobiliteitsgroei op te vangen een modelmatige aanpak zich dan ook meer dan ooit opdringt, waarbij men een beroep zal moeten doen op elkaar aanvullende en vooral elkaar niet neutraliserende maatregelen. Een aldus allesomvattend mobiliteitsbeleid, dat een adequaat antwoord moet geven op de individuele vraag naar verplaatsingen enerzijds en op vragen van de gemeenschap anderzijds, vergt zowel een verticale als een horizontale benadering waarbij de Europese dimensie steeds belangrijker wordt. Pas wanneer met alle aspecten, zowel de economische, de ruimtelijke, de fiscale, de industriële, de sociale en de maatschappelijke wordt rekening gehouden enerzijds en wanneer alle vervoertakken gelijkwaardig worden behandeld anderzijds zullen er zich perspectieven bieden om tot duurzame resultaten te komen.

P. DE BAERE*

* Peter De Baere is verbonden aan de Afdeling strategische planning, studies en vooruitzichten bij het Gemeentekrediet en was wetenschappelijk coördinator van het congres.

**Zesde Sarton Leerstoel aan de Universiteit Gent (21 en 22 november 1991, Universiteit Gent).**

Als een instituut haar 25ste verjaardag bereikt, leiden gedachten naar het schrijven van de historiek om ondermeer de functies te herzien en plannen te maken voor de toekomst. Het Museum voor Wetenschap en Techniek viert haar 25-jarig bestaan als instituut van de Universiteit Gent. Sinds haar oprichting werden enkele basisopties gekozen : zo bedoelt men met geschiedenis van de wetenschap niet het beschrijven van een begraven verleden, maar een actief zoeken naar en een demonstratie van de wegen die wetenschap doorliep. Eén van de basisconcepten is dat de wetenschap moet worden overgedragen op een volgende generatie. In dit kader kan voor prof. Tore Frängsmyr de Sarton onderscheiding beschouwd worden als een erkenning van een intens, succesvol en uitgebreid werk in het domein van de geschiedenis van de wetenschappen. Hij realiseerde in een korte periode de publikatie van 22 boeken, waarvan 10 zeer gerenommeerde. Professor Tore Frängsmyr werd geboren in 1938 in Skelleftea, Noord-Zweden. Hij studeerde filosofie aan de Universiteit van Uppsala in 1958 en haalde een PHD in 1969 in de geschiedenis van de wetenschap. Zijn wetenschappelijke carrière begon aan de Universiteit van Linköping waar hij in 1981 werd benoemd tot hoogleraar. In 1982 ontving hij reeds een leerstoel in de 'History of sciences' aan de Uppsala universiteit. De publikatie van prof. Frängsmyr betreffen een breed gamma van filosofische en fysische onderwerpen, waaronder de geschiedenis van de geologie. Zijn dissertatie droeg als titel 'Geology and the doctrine of creation', dit gedurende de 18de eeuw. In Zweden komen in deze eeuw enkele befaamde wetenschappers voor, zoals Carl Linnaeus (1707-1778), Emmanuel Swedenborg, Anders Celsius en anderen. Al deze wetenschappers hadden de keus tussen de traditionele verklaring van de feiten en de nieuwe wetenschappelijke resultaten. Gedurende de 18de eeuw, een eeuw vol religieuze controverses, zien wij de herziening van de psychologische, economische en sociologische traditie en leren wij over de toenemende impact van technologische en wetenschappelijke veranderingen. Deze eeuw inspireerde prof. Frängsmyr te schrijven over de Duitse filosoof Christian von Wolff (1679-1754) die invloedrijk bleek in Zweden gedurende de periode tussen 1720 en 1760. Eerst rationalist, veranderde Christian von Wolff zijn opinie tegenover de orthodoxe kerken en werd alzo gebruikt als een wapen tegen de Verlichting. Deze historische feiten stimuleerden T. Frängsmyr om de Zweedse Verlichting te bestuderen. Daar Zweden kan worden beschouwd als een van de pionierslanden wat de geschiedenis van de wetenschap betreft, vinden wij ook enkele van de publikaties over George Sarton bij prof. Frängsmyr.

Na een laudatio door collega proximus, prof. F. Lox, gaf prof. Tore Frängsmyr ter gelegenheid van de Sarton Leerstoel die hem werd toegekend op 21 november laatstleden een inaugurale les rond de 18de eeuwse bioloog Linnaeus. Op 22 november had hij het over 'The emergence of the glacial theory in Scandinavia'. De tekst van deze beide lezingen, alsook van de overige lezingen gehouden ter gelegenheid van de Sarton medaillehouders van het academiejaar 1991-1992, zullen verschijnen in volume 5 van het tijdschrift *Sartoniana*. Overige medaillehouders voor dit academiejaar zijn : prof. F. Hallyn (R.U.G.) die op 23 januari '92 een lezing zal geven over 'Kepler, Snellius en de lichtbrekingswet'; prof. H. De Ridder-Symoens (Vrije Universiteit Amsterdam) op 14 februari 1992 met als lezing 'De zeven vrije kunsten : van middeleeuwse universitaire disciplines tot leerstof M.O.'; dhr. Blondeau (Roes-

brugge) ontvangt de medaille op 5 maart '92, hij spreekt er over 'Van Ptolemaeus naar Copernicus' en dr. J. Jennen (K.U.L.) wordt gehuldigd op 26 maart '92. Deze laatste houdt ter gelegenheid van de uitreiking een lezing over '100 jaar Benzeenformule - 125 jaar Kekulé-fomule'.

H. TERRYN

**Wie werkt nog van 9 tot 5 ? Atypische vormen van tewerkstelling (studiedag op 29 november 1991, Universiteit Gent).**

De Alumnivereniging van het Seminarie voor Sociaal Recht van de Universiteit Gent (ASSOCIARE) en T-Interim, het uitzendbureau van de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (V.D.A.B.), organiseerden op 29 november 1991 in de Aula van de Universiteit een studiedag met als thema de atypische vormen van tewerkstelling, die de titel *Wie werkt nog van 9 tot 5 ?* droeg. Uit flexibiliteitsnood geboren, aangepast aan de sociale evolutie, gericht op persoonlijk gemak of bedrijfskundig voordeel : werkgever én werknemer kunnen baat hebben bij voorheen weinig courante modellen van tewerkstelling als nachtwerk, deeltijdse of tijdelijke arbeid, terbeschikkingstelling en dergelijke. Deze verschillende tewerkstellingsvormen roepen echter nieuwe problemen op. De noodzaak van atypische arbeidssystemen staat niet meer ter discussie. Wèl modaliteiten, regelingen, statuten, rechtszekerheid...

De ochtendsessie stond onder voorzitterschap van de heer E. Dierick, Eerste voorzitter van het Arbeidshof te Gent. In een socio-psychologisch panorama van de atypische arbeid ging de aandacht van prof. P. Coetsier (R.U.G.), voornamelijk uit naar de uitzendkrachten en de weekend- en feestdagwerkers. Aan de hand van een door hem verricht sociopsychologisch onderzoek toonde hij dat de kwaliteit van het arbeidsleven en de algemene levenssatisfactie bij deze verschillende categorieën van werknemers sterk uiteenlopen, en kwam hij tot het besluit dat atypische vormen van tewerkstelling niet per definitie de kwaliteit van het arbeidsleven aantasten. Dhr. J. Herman, rechter in de Arbeidsrechtbank te Gent, definieerde eerst het begrip 'typische arbeid', en redeneerde *a contrario* om het begrip atypische arbeid te omschrijven. Hij ging vervolgens dieper in op de aspecten huisarbeid, deeltijdse arbeid en oproepcontracten. Prof. W. van Eeckhoutte, diensthoofd van het Seminarie voor Sociaal Recht (R.U.G.), vertrok van de vaststelling dat er een toenemende behoefte bestaat aan bepaalde economische activiteiten die moeilijk te realiseren zijn binnen het keurslijf van de arbeidswetgeving. Als enige mogelijke oplossing stelde hij de uitwerking van een arbeidsverhouding op zelfstandige basis voorop. Tevens waarschuwde hij het geïnteresseerde publiek voor het gevaar om die verhouding toch als arbeidsovereenkomst gekwalificeerd te zien, van zodra er enige aanwijzing is van het bestaan van een gezagsverhouding. Hij pleitte ervoor dat aan de partijen bij een overeenkomst de vrijheid van keuze zou worden gelaten tussen arbeid op grond van een arbeidsovereenkomst en arbeid op grond van een andere zelfstandigenovereenkomst, op voorwaarde dat zij de sociaal- en fiscaalrechtelijke gevolgen van hun keuze aanvaarden. Deze toch wel erg controversiële materie werd vanuit een heel ander gezichtshoek toegelicht door dhr. R. Delarue (Nationale Studiedienst A.C.V.), die de vakbondsvisie op het probleem verwoordde.

Tijdens de namiddagsessie kwamen de meer technische aspecten van deze problematiek aan bod, onder het voorzitterschap van dhr. Ph. De Bruyne, diensthoofd Alphametal. Dhr. J. Nelissen, manager bij T-Interim, gaf een uiteenzetting over uitzendarbeid, terbeschikkingstelling en detachering en poogde, voor zover dit nog nodig was, het publiek te overtuigen van de noodzaak en de bruikbaarheid van uitzendarbeid in een efficiënt personeelsbeleid. Zijn disputant, dhr. P. Soete, directeur van het sociaal departement van Fabrimental, analyseerde de problemen en controverses die bestaan nopens het van overheidswege organiseren van uitzendarbeid. De sociale-zekerheidsaspecten van atypische vormen van tewerkstelling werden toegelicht door dhr. P. Griffet, directeur van het sociaal secretariaat Securex. Met het oog op een goede bruikbaarheid voor de praktijk verduidelijkte hij deze zeer technische materie aan de hand van een aantal voorbeelden. Na een vragenronde maakte dhr. Y. Bostyn, administrateur-generaal van de V.D.A.B., in een slottoespraak een balans van deze zeer geslaagde en goed georganiseerde studiedag. Vervolgens nodigde hij de talrijke deelnemers aan de studiedag uit voor de receptie, aangeboden door T-Interim.

Geïnteresseerden kunnen lid worden van ASSOCIARE door overschrijving van 500 BF op het rekeningnummer 448-0075791-35 (Universiteitstraat 4, 9000 Gent) met de vermelding : lidgeld ASSOCIARE 1991-92.

F. VEYS

## B. MEDEDELINGEN

### Schengen en de praktijk (Colloquium op 31 januari 1992, Universiteit Gent).

Door het openstellen van de binnengrenzen in de E.G. regio op 1 januari 1993 komen de ratificatie van de zogenaamde 'Schengen-akkoorden' en de praktische invulling ervan in volle actualiteit te staan. Deze akkoorden omvatten vele facetten. De problemen rond politiële en justitiële samenwerking in strafzaken zijn daarbij zeker niet de geringste. De centrale vraag die tijdens het colloquium aan de orde wordt gesteld is : welke zijn de concrete implicaties van de 'Schengen-akkoorden' voor de strafrechtspraktijk, meer bepaald voor de politiële en justitiële samenwerking ?

Deze studiedag richt zich vooral tot de strafrechtspractici : politiediensten, magistratuur, advocatuur en ambtenaren betrokken bij het internationale rechtsverkeer.

Verwelkoming van de deelnemers zal uitgesproken worden door prof. J. D'Haenens, voorzitter van de School voor Criminologie (R.U.G.) en voorzitter van het colloquium, en door prof. H. Balthazar, gouverneur van Oost-Vlaanderen en voorzitter van de Oostvlaamse politieacademie. Zullen achtereenvolgens het woord voeren : prof. C. Van den Wijngaert, prof. F. Thomas (Koninklijke Militaire School), mr. A.M.M. Orie (Den Haag), prof. C. Fijnaut (K.U.L. Erasmusuniversiteit Rotterdam), N. Bauwens (procureur-generaal bij het Hof van beroep te Gent), W. Bruggeman (kolonel rijkswacht), dr. B. De Ruyver (R.U.G.), prof. J. D'Haenens (R.U.G.), voorzitter van de studiedag.

Het colloquium vindt plaats in de Aula van de Universiteit, Volderstraat 8, 9000 Gent. Men kan inschrijven voor deelname aan het colloquium (referatenboek inbegrepen) door storting van 1.500 BF op rekeningnummer 001-2298301-59 van de Oostvlaamse politieacademie, Gent. Het referatenboek kan afzonderlijk aangekocht worden mits storting van 750 BF op dezelfde rekening (de normale verkoopprijs bedraagt 900 BF).

**The history of the European universities after World War II ( International Conference, 28-30 September 1992, Universiteit Gent-Belgium).**

This international conference is organized on the occasion of the 175th anniversary of the University of Ghent and in cooperation with the joint university project of the CRE (Standing Conference of rectors, presidents and vice-chancellors of the European universities) for the publication of a general survey of the history of the European universities and their social context. *A History of the European University.*

The conference will address topics of concern to historians and educationists, to faculty and administrators in higher education, and to public officials and representatives of business.

- *Themes*

1. Patterns and structures : the relationship between the university and the local authority and/or central government, regionalization and decentralization, the relationship between the university and industry,...
2. Students : admission, political commitment, May 68, student mobility, university education and employment opportunities,...
3. Staff : the increase in the number of lecturers, increasing numbers of administrative staff, profile of the professors,...
4. Learning : instruction/research ratio, the adaptation and integration of social and scientific innovations, the development of the various disciplines, The Open University,...

- *Procedure*

Each of the 4 themes will be dealt with in a half-day (plenary) working session : First the rapporteur will introduce the theme, comment on the state of research, and give a brief survey of the papers to follow. Then five invited speakers in about fifteen minutes each will present the results of their research and indicate the subjects of discussion. These papers will then be followed by one hour discussion among the panelists and audience, led by an expert in the field. Clearly, comparison and dialogue will be central in this conference. All registered participants will receive the papers in advance. The definitive versions of these will appear in the conference proceedings.

- *Conference languages*

English, French and German.

- *Conference organizers*

Prof. Hilde de Ridder-Symoens, Department of Medieval History at the Universities of Ghent and Amsterdam; prof. Jan Art, Department of Contemporary History at the University of Ghent; Inge Schelstraete, conference secretariat.