

Mark Demesmaeker, lijsttrekker N-VA

1. Luchthaven

- Voka stelt dat de 50.000 jobs, die tegen 2020 broodnodig moeten gecreëerd worden om onze welvaart op peil te houden, kunnen gerealiseerd worden in o.a. de luchthavenregio en door meer logistieke bedrijvigheid – zeker gezien de uitzonderlijk goede ligging van Halle-Vilvoorde. Wat is uw standpunt hierover?

Mark Demesmaeker: “De N-VA is er zich van bewust dat de luchthaven en de ruimere regio een groeipool is en essentieel voor de werkgelegenheid van Vlaanderen. Omwille van onze centrale ligging heeft ook de logistieke bedrijvigheid hierin zijn plaats, al zijn er ook beperkingen in een dichtbevolkte regio als Vlaanderen, waar elke vervoeractiviteit wel nadelen heeft. Daarom kiezen we voor logistiek met meerwaarde, waarbij die andere troef van Vlaanderen aan bod komen en waarbij kennis en werkracht worden toegevoegd aan inkomende goederen. Dan pas creëren we jobs in Vlaanderen.

Het klopt uiteraard dat de regio tussen Brussel (een stad met internationale uitstraling door de Europese en internationale instellingen en multinationals) en Zaventem uiteraard geschikt is voor economische bedrijvigheid. Dat geldt in ruimere zin uiteraard voor het verstedelijkte gebied in de Vlaamse Ruit (Gent-Leuven-Antwerpen-Brussel). Het feit dat de economische activiteiten steeds meer verschuiven naar de Rand en dat de as Brussel-Antwerpen verder wordt ontwikkeld, maakt de verwevenheid van Brussel met de Vlaamse Rand en de Vlaamse Ruit steeds groter en dus ook zijn afhankelijkheid ervan.

Anderzijds moet men er zich van bewust zijn dat Vlaams-Brabant als provincie nog steeds een Vlaamse en groene Rand rond Brussel heeft, die we willen behouden.”

- In haar verkiezingsmemorandum steunt Voka scenario 3 “Europese groei” uit de ontwikkelingsvisie 2025, een evenwichtig en duurzaam toekomstplan voor de Brussels Airport regio om de concurrentiële kracht van de luchthaven te bewaren zonder dat de impact op mens en milieu drastisch toeneemt. Wat zijn uw concrete doelstellingen/voorstellen voor een stabiel juridisch groeikader voor de Brussels Airport regio?

“Inzake de luchthaven van Zaventem steunde de N-VA het ‘Ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025’ van de Vlaamse Regering.”¹

De congestie op onze wegen in deze regio blijkt echter steeds meer zijn tol te eisen. Dit, gecombineerd met de financiële crisis, noopt ons er toe een aantal (bijzonder ambitieuze) doelstellingen te nuanceren.”²

¹ verkiezingsprogramma 2007

² Tussenkomenst [Jan Peumans nav IP Van Rompuy over START](#) (11 december 2008): “Er zou een beslissing komen over bijkomend onderzoek door de Vlaamse Regering op initiatief van minister Ceysens, en de Vlaamse Regering zou beslissen over de strategische projecten. Dit staat in rubriek 7 van de tabel ‘Strategische visie’. Er staat verder: “De rapportage van het bijkomend onderzoek van de Vlaamse Regering. Het voorstel wordt besproken op de taskforce van 1 oktober 2008. Minister Ceysens zal hierover op korte termijn een interkabinettenwerkgroep organiseren in functie van een beslissing over de strategische projecten”. Er is een visie 2025 vooropgesteld. Ik vind het fundamenteel te weten wanneer dit wordt afgerond, want het is heel bepalend voor de rest van de projecten.” (...) “Ik blijf erbij dat wat men in START 2025 vooropgesteld heeft, veel te hoog gegrepen is.” (...) “Ik blijf toch op mijn honger over een aantal uitgangspunten. U zegt dat u START 2025 blijft handhaven, maar de interpellanten hebben toch aangegeven dat het moet worden bijgestuurd. Het is niet uitvoerbaar. Als u het plan uitvoert, dan denk ik dat deze regio totaal onleefbaar zal zijn.”

VOU Jan Peumans, 15 januari 2009:

“De vraag blijft toch hoe de strategische visie zich verhoudt tot – laat het ons gemakshalve zo noemen – de logistieke visie op Vlaanderen. Zelfs met een verbreding van de ring en alle andere verbindingen die men al dan niet aan het uitvoeren is, zal de verkeersafwikkeling moeilijk zijn. Men wil naar 25 miljoen passagiers gaan tegen 2025. Ik vraag me dan af hoe men, in een zo druk bereden land als Vlaanderen, nog voor- of achteruit zal kunnen rijden. Het probleem is niet alleen de ring, maar ook alle toegangswegen naar de ring. U kent de situatie in Brussel en de wijde omgeving van Brussel ook.”

Er moet een compromis worden gezocht tussen economische ontwikkelingen van en rond de luchthaven, en de leefbaarheid van de omgeving. De meerwaarde van de luchthaven voor de werkgelegenheid is evident, de meerwaarde van de nachtvluchten is veel minder duidelijk. De N-VA pleit daarom voor een constante, becijferde afweging van de baten (werkgelegenheid) ten opzichte van de kosten (milieuvervuiling, levenskwaliteit, gezondheidszorg, ...). Vlaanderen moet ijveren voor een geleidelijke afbouw van de nachtvluchten, maar dan wel in Europees verband.

Ook dient er geijverd te worden voor een billijke spreiding van de nachtvluchten en een maximum quota count (q.c.).

De N-VA verzet zich uitdrukkelijk tegen een herfederalisering van de geluidsnormen. Wel wil de partij mee streven naar een Europese harmonisatie van deze normen. Dit moet op korte termijn leiden tot een billijke spreiding van de hinder over Vlaanderen en Brussel.

Er is ook een coherent beleid nodig inzake ruimtelijke ordening en leefmilieu (geluidsoverlast van nachtvluchten). In concreto dienen daarom door de toezichthoudende overheid zo spoedig mogelijk verboden woonzones te worden opgelegd aan de betrokken gemeenten en voor de omwonenden moet de overheid - met de financiële inbreng van de luchtvaartsector zelf - substantiële isolatiepremies uitbetalen," aldus Mark Demesmaeker.

- Voka vraagt de Vlaamse regering om –op basis van het voorgaande scenario 3 – het voortouw te nemen in een constructieve dialoog met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor een samenwerkingsakkoord over de geluidsnormen, plannen op gebied van ruimtelijke ordening enz. Wat zal uw concrete bijdrage hierin zijn? Waarvoor zal u pleiten?

“Zoals aangehaald pleiten wij voor Europese normering. Op korte termijn willen we leiden tot een billijke spreiding van de hinder over Vlaanderen en Brussel. Daarom pleiten we voor een samenwerkingsakkoord waarbij een vliegtuig dat vliegt conform door Belgocontrol opgelegde baan- en routegebruik, niet gesanctioneerd kan worden voor overschrijding geluidsnormen.”

2. Ruimtelijke ordening

- In de economisch bruisende regio Halle-Vilvoorde is nieuwe ruimte voor ondernemen volgens Voka absoluut noodzakelijk om de welvaart op peil te houden. Bent u akkoord met deze stelling?

“De N-VA behandelt elke vraag over het aansnijden van nieuwe onbebouwde zones in de Vlaamse Rand, met de grootste voorzichtigheid. Onze partij is van oordeel dat de Vlaamse Rand rond Brussel enkel Vlaams kan en zal blijven indien hij ook groen blijft en vice versa.”

- Tot nu toe werd er nog geen enkele van de beloofde hectaren bedrijventerreinen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gerealiseerd. Wat is de toekomstvisie van u en uw partij inzake ruimtelijke ordening in onze regio? Op welke manier zal dit de bedrijven beïnvloeden?

“De N-VA behandelt elke vraag over het aansnijden van nieuwe onbebouwde zones in de Vlaamse Rand, met de grootste voorzichtigheid. Onze partij is van oordeel dat de Vlaamse Rand rond Brussel enkel Vlaams kan en zal blijven indien hij ook groen blijft en vice versa.”

- Voka vraagt naast het uitvoeren van het Ruimtelijk Structuurplan ook dat de Vlaamse regering haar eigen S.T.A.R.T.-ambities inzake nieuwe bedrijventerreinen onverkort uitvoert. Er werd al heel wat gerealiseerd, maar zal het verder uitvoeren van het

S.T.A.R.T.-maatregelenpakket tot uw prioriteiten behoren en waarom wel/niet? Wat is uw visie inzake S.T.A.R.T. op lange termijn?

“De N-VA heeft het START-project als trouwe regeringspartner steeds gesteund. Een evaluatie dringt zich echter op bij het begin van de volgende ambtsperiode.”

- Voka vraagt ook dat de Vlaamse Regering haar eigen initiatieven zoals Flanders Logistics (onderdeel van Vlaanderen in Actie) serieus neemt. Steunt u dit initiatief en hoe zal u dit in de toekomst blijven doen?

Mark Demesmaeker: “Ja.”

- Voka stelt dat de Vlaamse regering ofwel de afbakening van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel alsnog moet bijsturen ofwel garanties moet leveren voor de realisatie van deze bedrijfsgronden in de komende 15 jaren in andere zones, zoals de economische knooppunten en de kleinstedelijke gebieden. In welke van deze twee voorstellen ziet u een oplossing en hoe wilt u een processie van Echternach zoals de ontwikkeling van de zone Meise-Westrode vermijden?

“De N-VA behandelt elke vraag over het aansnijden van nieuwe onbebouwde zones in de Vlaamse Rand, met de grootste voorzichtigheid. Onze partij is van oordeel dat de Vlaamse Rand rond Brussel enkel Vlaams kan en zal blijven indien hij ook groen blijft en vice versa.”

- Voka waarschuwt voor de illusie dat enkel reconversie en inbreiding van bestaande bedrijfsterreinen nodig is om aan de ruimtevraag van de ondernemingen te voldoen. Wat is uw standpunt over nieuwe ruimte creëren voor ondernemen dan wel reconversie van bestaande terreinen?

“De N-VA behandelt elke vraag over het aansnijden van nieuwe onbebouwde zones in de Vlaamse Rand, met de grootste voorzichtigheid. Onze partij is van oordeel dat de Vlaamse Rand rond Brussel enkel Vlaams kan en zal blijven indien hij ook groen blijft en vice versa. Reconversie kan wel.”

- Denkt u, net als Voka, dat de Vlaamse regering meer als actor moet optreden in de reconversiezones door meer middelen te voorzien voor sanering van oude bedrijfssites? Is er volgens u nog ruimte om het bodemsaneringsdecreet en dito fondsen uit te breiden met nog meer inspanningen van de Vlaamse regering?

“De N-VA steunt elke reconversie- en saneringsinspanning vanwege de overheid.”

3. Mobiliteit

- Inzake mobiliteitsverbetering voor lokaal, nationaal en internationaal transitverkeer is de aanpassing van de Brusselse Ring 0 topprioriteit voor Voka. Vermindering van de hoeveelheid in- en uitvoegend verkeer bij hoge snelheden en scheiding van het doorgaande en het lokale verkeer zouden volgens Voka al zorgen voor een aanzienlijke capaciteitsverhoging. Hoe ziet u concreet de oplossing voor de groeiende verkeerscongestie in de regio Halle-Vilvoorde en de Brusselse Rand?

“N-VA ziet nog steeds in op het openbaar vervoer: een snelle uitvoering van het GEN, gekoppeld aan het Brussel-Brabant-Net waarmee De Lijn de steden en gemeenten uit de Rand met elkaar verbonden worden. Meer overleg tussen beiden is dan wel aangewezen. Hiervoor is ook een eenvormig vervoersticket en een vorm van tariefintegratie nodig.”

N-VA pleit verder voor een Verkeerscentrum voor het verkeer in en rond Brussel. N-VA is voorstander van een scheiding van doorgaand en lokaal bestemmingsverkeer (Brussel enerzijds, luchthavengerelateerd verkeer anderzijds). Inzake het aantal bijkomende vakken wachten wij liever de MKBA af (maatschappelijke kosten-batenanalyse)."

- Voka ziet het sluiten van de Ring 0 ten zuiden van Brussel als een haalbare optie, net als de omvorming van de A12 Brussel-Boom en de A8 in Halle tot autosnelweg. Verder stelt Voka ook het aanleggen van een Zuidelijke toegang van de luchthaven aan de E40 voor én het aanpassen van de centrale toegang A201. Welke van deze of andere concrete projecten wilt u realiseren tijdens uw ambtsperiode?

"De volgende ambtsperiode zullen er sowieso studies verricht moeten worden naar deze opties. Op dit ogenblik een duidelijke keuze maken is niet opportuun," zegt Mark Demesmaeker.

- De mobiliteit van onze regio kan volgens Voka verbeterd worden door ondersteuning van nieuwe experimenten zoals het Pendelfonds en een gewestoverschrijdend stedelijk logistiek platform. Wat is uw standpunt over deze projecten?

"Beide projecten worden door de N-VA ondersteund. 'Slimme' mobiliteit is evenveel en meer nodig dan bijkomende wegen (met uitzondering van de missing links uiteraard). Daarmee bedoelen we zowel technologische aspecten zoals dynamisch verkeersmanagement, maar ook originele projecten. We steunen dus de verderzetting van het Pendelfonds (weliswaar in zoverre dit niet louter sociale tewerkstelling betreft!)."

Wij zijn voorstander van meer samenwerking tussen Vlaanderen en Brussel, onder meer inzake mobiliteit. Dat kan door middel van samenwerkingsakkoorden of door middel van een apart overleg- of beslissingsorgaan. De N-VA vindt dat democratische inspraak en controle hierover dan wel essentieel zijn, niet enkel voor Regering, maar ook voor Parlement.

Helaas stellen we vast dat dergelijke intergewestelijke en andere overlegorganen totnogtoe niet steeds brachten wat men er kan van verwachten (IMMC, de GEN-organen, overleg tussen de NMBS n DE Lijn,...)."

- Voor de optimale integratie tussen de Brusselse en Antwerpse haven en de luchthaven ziet Voka een oplossing in de uitbouw van stedelijke distributiecentra aan en in de rand van het Brusselse Gewest waarbij slim en gericht goederenstromen de stad in kunnen worden gestuurd. Wat vindt u hiervan?

"De N-VA is hier voorstander van."

- Om de wegen verder te ontlasten, vraagt Voka meer aandacht voor multimodaliteit voor vrachtverkeer over waterwegen, meer onderhandelingen over de aanpassingen van de Brusselse bruggen en de ontsluiting van de Zuidelijke Zennevallei. Bent u het eens hiermee?

"De N-A is het hiermee eens. Transport over het water is één van de minst vervuilende modi. Zoals op het Albertkanaal dienen ook de Brusselse bruggen aangepast te worden aan wat nodig en rendabel is."

- Voka steunt het veelbelovende Toekomstplan 2020 van de Lijn. Zit u op dezelfde golflengte en staat u ook achter de creatie van een omgeving waarbij deze plannen optimaal kunnen afgestemd worden met het even ambitieuze IRIS II-plan van Brussel? En zo ja, hoe ziet u dit?

“Eerst een algemene opmerking: de N-VA heeft niks tegen overheidsuitgaven voor het openbaar vervoer, op voorwaarde dat deze effectief het privé-vervoer over de weg verminderen. De Lijn moet dan ook meer vraaggestuurd worden gerund in plaats van aanbodgestuurd. Daarom pleit de N-VA voor het aanpassen van het decreet basismobiliteit en de nadruk op netmanagement. De financiering van De Lijn moet kritisch geëvalueerd worden op basis van betrouwbaar cijfermateriaal.

We pleiten wel voor voorstadsnetten rond onze centrumsteden. In de Brusselse context wil dit zeggen dat we elke inspanning steunen die wagens van de weg haalt en die rendabel is. Afstemmen van De Lijn met NMBS maar ook met MIVB is dus nodig

Daarbij kan gerust worden nagedacht over een forum om plannen op elkaar af te stemmen (zie de vorige vraag over een gewestoverschrijdend stedelijk logistiek platform).”

4. Arbeidsmarkt

- In Vlaams-Brabant moet een werkzaamheidsgraad gehaald worden van 70% om de vergrijzing voldoende op te vangen. Volgens Voka zijn taal en mobiliteit de grootste hinderpalen hiervan. Zij stellen dat dit o.a. meer mobiliteitsmogelijkheden naar bedrijventerreinen in de Rand vereist, zodat ook Brusselaars pendelaars worden richting Vlaams-Brabant. Bent u het eens hiermee? Wat zijn uw concrete plannen om een hogere werkzaamheidsgraad te halen?

“In en buiten het kader van het START-project plant de Vlaamse overheid allerlei werken om het verkeersinfarct in de regio weg te werken. Ook het GEN-project van de NMBS wil de mobiliteit naar Brussel bevorderen in samenwerking met andere actoren en afgestemd op het ‘Regionet Brussel-Brabant’ van De Lijn. De N-VA steunt deze initiatieven, al mag dit niet leiden tot bijkomende verfransing van de Rand: eventuele (Brusselse) stadsvlucht kan worden gecounterd door een assertieve maar rechtvaardige taal- en onthaalpolitiek.”

- Bent u het eens met de stelling van Voka dat de 70% werkzaamheidsgraad in Wallonië en Brussel enkel kan gerealiseerd worden door interregionale arbeidsmobiliteit?

“Een versterking van de interregionale arbeidsmobiliteit is inderdaad noodzakelijk om de werkzaamheidsgraad in Wallonië en Brussel te verhogen. Daarnaast vraagt ook de Vlaamse arbeidsmarkt dat Waalse en Brusselse werknemers worden gesensibiliseerd en gestimuleerd om een job in Vlaanderen te zoeken.

De werkloosheidscijfers in Brussel en het Waals Gewest liggen vandaag een heel stuk hoger dan in Vlaanderen. Heel wat Vlaamse bedrijven kampen daarentegen met een nijpend personeelstekort en hebben heel wat moeilijkheden om voldoende, geschoolde werknemers te vinden voor hun vacatures. Voor de N-VA blijft het overbruggen van deze tegenstelling één van de grote uitdagingen voor de toekomst. Samenwerking vanuit de eigen sterktes en mogelijkheden.

De N-VA steunt uiteraard de maatregelen die Vlaanderen, Brussel en Wallonië in het kader van de samenwerkingsakkoorden hebben genomen maar stelt vast dat er tot op vandaag nog heel wat drempels zijn die een vlotte arbeidsmobiliteit belemmeren. De inspanningen die vandaag geleverd worden, blijken nog onvoldoende en dienen dus te worden opgedreven.“

- Voka ziet mogelijkheden in de tewerkstelling van anderstalige Vlamingen, Waalse en Brusselse werkzoekenden. Voka stelt dat er dan wel eerst door de Vlaamse overheid en het bedrijfsleven massale (financiële) inspanningen en investeringen dienen te gebeuren in het ontwikkelen van een ‘offensieve taalpolitiek’. Hierdoor zouden anderstalige of buitenlandse werkzoekenden die kunnen/moeten aangeworven worden Nederlandskundig gemaakt worden, ook via een taaldiversiteitsstrategie. Steunt u dit standpunt van Voka? Wat zijn uw concrete voorstellen hieromtrent?

“Wie zijn kansen op een job in Vlaanderen wil maximaliseren, moet Nederlands kennen. Vandaag moeten we helaas vaststellen dat een belangrijk aandeel van de werkzoekenden niet over een voldoende kennis van het Nederlands beschikt. Nog te vaak is kennis van het Nederlands een drempel voor Waalse en Brusselse werkzoekenden om in Vlaanderen te komen werken.

(Zowel in het samenwerkingsakkoord van 24 februari 2005 als in het samenwerkingsakkoord van 4 mei 2006 betreffende de interregionale mobiliteit van de werkzoekenden, zijn maatregelen opgenomen die het volgen van taalopleidingen ter bevordering van de professionele inschakeling van de Brusselse en Waalse werklozen moet bewerkstelligen. Deze taalopleidingen moeten de bemiddelingsacties en automatische uiwisseling van vacatures ondersteunen met het oog op een verhoogde arbeidsmobiliteit tussen de gewesten.

In het kader van de uitvoering van deze akkoorden stelt ACTIRIS in Brussel taalcheques ter beschikking en ‘Bruxelles Formation’ organiseert de zogenaamde taalopleidingen op de werkvloer. Het Waalse Gewest biedt intensieve taalcursussen en residentiële taalbaden aan en in Vlaanderen is er Nederlands op de werkvloer en zijn er de taal-IBO's.

Op de interregionale banenconferentie van 14 juli 2008 kwam de problematiek van taal en tewerkstelling opnieuw op tafel. De banenconferentie leidde tot enkele nieuwe maatregelen. Er is een intensieve taalbegeleiding van de mobiele arbeidsreserve op poten gezet alsook gestart met een interregionaal vormingsproject voor kleine en middelgrote ondernemingen.

In november 2008 verklaarde minister Vandenbroucke nog dat de resultaten van een tussentijdse evaluatie positief waren. De samenwerking tussen de Gewesten zou dan ook worden verder gezet. De Vlaamse bedrijven in de Rand laten echter een minder positief geluid horen. Van een opbouw van de kennis van het Nederlands op de werkvloer lijkt in de praktijk geen sprake. Integendeel, sommigen stellen daarentegen een feitelijke verfransing van de werkvloer vast.

Werkzoekenden die geen gebruik willen maken van een kostenloze taalcursus Nederlands moeten volgens de N-VA gesanctioneerd worden. De middelen die hierdoor vrijkomen kunnen worden besteed aan de ondersteuning van werkzoekenden die wél Nederlands willen leren en natuurlijk ook van de Nederlandstalige werklozen. Daarnaast pleit de N-VA voor een brede maatschappelijke sensibiliserings- en publiciteitscampagne om het belang te onderstrepen van het spreken van het Nederlands in het algemeen, en op de werkvloer in het bijzonder.”

- *Wenst u, net als Voka, dat deze taalpolitiek doorgetrokken wordt naar alle gemeenten van Halle-Vilvoorde, aangezien deze allemaal met dezelfde problemen kampen?*

“Volgens cijfers van de VDAB was in 2007 slechts 45,8% van de werkzoekenden in Halle-Vilvoorde Nederlandstalig terwijl bijna 40% Franstalig was. Terwijl het aandeel werkzoekenden dat Nederlands sprak in Vlaanderen gemiddeld meer dan 80% bedroeg, zijn de Franstaligen in bijvoorbeeld Vilvoorde duidelijk de grootste groep. Twee op de vijf werkzoekenden begrijpt er weinig of geen Nederlands. Ook de werkvloer van vele bedrijven verfranst zienderogen. Daarover zijn er geen objectieve cijfers maar signalen zijn er genoeg.

Helaas bevestigt een analyse van dit cijfermateriaal de sterke en blijvende verfransing van de regio Halle-Vilvoorde in het algemeen en van de Vlaamse Rand in het bijzonder.

We moeten dus opnieuw vaststellen dat de sociale verdringing en de verfransing van de Vlaamse Rand en Vlaams-Brabant nog altijd verder gaan. De verstedelijkingsdruk op de randgemeenten is weliswaar niet uniek voor het randgebied maar de specifieke taalproblematiek maakt een krachtdadig beleid op maat van deze regio zonder meer noodzakelijk.”