

Frank Vandenbroucke, lijsttrekker sp.a

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?
- 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?
- 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?

Frank Vandenbroucke: “Ik ben voorstander van een evenwichtige groei van Brussels Airport en van de regio: evenwichtig in de zin dat er meer aandacht moet gaan naar de bereikbaarheid van de regio, naar de reconversie van verouderde en vervuilde bedrijventerreinen, naar de beheersing en beperking van de geluidshinder van zowel luchtvaart als weg- en spoorvervoer en tenslotte aandacht voor bijkomende woongelegenheden waardoor de omvang van de pendel beheersbaar blijft.

Dat maakt dat een keuze voor het scenario 3 “Europese groei” niet vanzelfsprekend is. Enkel nadat de woon-, leef- en milieukwaliteit en de bereikbaarheid van het gebied is verbeterd, is een doorgroei naar dit scenario voor mij aanvaardbaar. Anders zijn er onvoldoende garanties voor de bewoners van het gebied. Vooral op vlak van logistiek is hier een belangrijke keuze te maken. Het Vlaams Instituut voor de Logistiek poneert steeds uitdrukkelijker de noodzaak om logistiek op grotere afstand van de Vlaamse havens en luchthavens te positioneren volgens het concept van de Extended Gateways. In scenario 3 pleit men voor het omgekeerde. Ik ben geneigd niet te veel toe te spitsen op slechts één troef, bijvoorbeeld logistiek, maar vooral te kiezen voor differentiatie, zodat je verschillende soorten tewerkstelling stimuleert in de regio.

De geluidshinder ten gevolge van het luchtverkeer moet beheerst worden. Het beperkt de leefbaarheid en de woonkwaliteit van de regio. Alleszins zal de geluidsbelasting in de toekomst moeten afnemen. De nachtelijke geluidshinder moet alleszins dalen tot 40% van het huidige niveau, en het lijkt me niet uitgesloten om daar in de toekomst zelfs nog onder te gaan, bijvoorbeeld door prijsmaatregelen in functie van het vliegtuigtype. Het aantal mensen dat potentieel zwaar hinder ondervindt moet drastisch afnemen. De hinder moet ook eerlijk verdeeld worden.”

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?
- 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?
- 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?

- 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?
- 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?
- 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?
- 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?

“Dat er moet gezocht worden naar nieuwe ruimte voor ondernemen in de regio is voor mij ook belangrijk. In het ruime Zaventemse wordt op dit ogenblik uitgegaan van 969 ha bedrijventerrein, waar er op dit ogenblik 633 ha in gebruik zijn. Er kan bijgevolg t.o.v. het huidige gebruik 50% meer in gebruik genomen worden, wel wetende dat het effectief in gebruik nemen nog ontwikkeling veronderstelt.

Dat een deel van de ruimte voor economische activiteiten elders op korte termijn in de provincie moet worden opgevangen is eveneens noodzakelijk. Zo heeft de Vlaamse Regering er voor geopteerd om de ruimtelijke taakstelling inzake bijkomende bedrijventerreinen meer naar de rand van de provincie te verschuiven. Dit is gebeurd op basis van de ruimtelijke analyses in het kader van de voorbereiding van het ruimtelijk structuurplan voor het VSGB, waartoe ook de omgeving van de luchthaven behoort.

Dat er nog meer aandacht moet gaan naar de reconversie van bestaande, verouderde en dikwijls ook vervuilde bedrijventerreinen is voor mij nog belangrijker. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt gesteld dat het behoud van de waardevolle open ruimte, de zogenaamde groene gordel, essentieel is. Vanuit dit principe kunnen waardevolle open ruimten niet worden aangesneden voor bijkomende woonactiviteiten, economische activiteiten of infrastructuren. Veeleer dan grootschalige uitbreidingen ondersteunt het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen de reconversie van bestaande bebouwing en verwaarloosde bedrijfsgebouwen en het invullen van niet bebouwde percelen. Nieuwe bedrijvigheid is bij voorkeur mogelijk door sanering van bestaande bedrijfsgebouwen en economische terreinen.

Eind 2008 werd het bedrijventerrein in Meise geselecteerd als bijzonder economisch knooppunt. De Vlaamse regering heeft toen een nieuwe principiële beslissing over gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen genomen. Er zijn een aantal bestaande concentratiegebieden geselecteerd als ‘bijzonder economisch knooppunt’. Op die manier wordt een oplossing “op maat” voor dringende knelpunten in de periode 2007-2012 mogelijk. De selectie betekent dat op basis van een specifiek onderzoek- en overlegproces zal beslist worden of en welke ontwikkelingen op het terrein mogelijk zijn.

Westrode is voorgesteld als één van deze bijzondere economische knooppunten. Het overleg met verschillende adviesraden over een actualisatie en gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen kon daarmee worden opgestart”, aldus Frank Vandenbroucke.

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?

“Het Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio (START) heeft voor mij absolute prioriteit. Een belangrijk onderdeel van START zijn de investeringen in mobiliteit: een versterking van het openbaar vervoersaanbod, maar ook een verbeterde doorstroming van het autoverkeer op de Ring 0. Ik ben dus voorstander van de aanpassing van de Ring 0. In sommige communicatie worden de verbeteringswerken in de zone Zaventem nu voorgesteld als een megalomaan project, als een plan om het aantal rijstroken sterk uit te breiden. Dat strookt niet met de waarheid. Het gaat om belangrijke en ook kostelijke verbeteringswerken. De bedoeling is om het doorgaande verkeer beter te scheiden van het bestemmingsverkeer. En we moeten vermijden dat het in- en uitvoegend verkeer nog door elkaar loopt. Daarom voorzien we extra stroken aan de op- of afrittencomplexen. Maar alleen daar. Voor het doorstromend verkeer blijft de Ring 0 in de zone Zaventem bestaan uit drie rijstroken in elke richting, zoals vandaag. Het aantal rijstroken moet het mogelijk maken om het huidige verkeer veiliger en vlotter te laten verlopen en moet een beperkte groei van het gebruik van de R0 kunnen accommoderen.

Naast de infrastructurele ingrepen op de R0 moet ook geïnvesteerd worden in verkeersmanagement op de R0 en het onderliggend wegennet. Bij de heraanleg van de rij- en pechstroken dient pro-actief rekening gehouden te worden met de mogelijkheden tot een vlotte ongevalsafhandeling. Ongevallen leiden tot onverwachte opstoppingen, verlagen de snelheid en verminderen de betrouwbaarheid van de route waardoor mensen sluiptwegen gaan kiezen. Het is dus zaak om ongevallen snel af te handelen en de weg opnieuw vrij te maken door een betere organisatie maar ook door de aanleg van pechstroken, vluchthavens en het monitorings- en sturingssysteem.

De verbetering van de doorstroming op de R0 leidt logischerwijs tot het verlichten van de druk op het onderliggend wegennet. Om dat te bestendigen dient een geïntegreerde aanpak voor sluiptverkeer te worden gerealiseerd door de omliggende gemeenten, met ondersteuning van de gewesten.

Daarnaast kunnen ook investeringen in fietsinfrastructuur helpen om de mobiliteitsdruk te verminderen. Zowel Vlaams-Brabant en Brussel hebben fietsroutenetwerken gepland. De uitvoering ervan dient versneld te worden met het oog op enerzijds volledige realisatie tegen 2020 en anderzijds aansluiting op het GEN-netwerk.”

- 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 werken om vanaf de E19 een noordelijke toegang tot de luchthaven aan te leggen moeten tegen 2012 klaar zijn. De zuidelijke toegang, vanaf de E40, is opnieuw opgenomen in de afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel, maar de precieze locatie is nog niet vastgelegd. Die beide toegangen zullen ervoor zorgen dat passagiers of werknemers geen kilometers moeten omrijden langs het drukste gedeelte van de Ring. De aanpassing van de A201 is niet voorzien in de planning. Het streefbeeld voor de omvorming van de A8 in Halle is uitgewerkt en de ontwerpstudie start nog dit jaar.”

- 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?

“Het Pendelfonds zorgt voor oplossingen op maat. Mijn collega Kathleen Van Brempt heeft de laatste jaren fors geïnvesteerd in openbaar vervoer en fietsbeleid. Maar daarmee hebben nog niet alle pendelaars een oplossing. Met het Pendelfonds hebben we een instrument om te beantwoorden aan heel concrete noden van werkgevers en werknemers op het vlak van woon-werkverkeer. Deze Vlaamse regering zal 48 projecten met het Pendelfonds gesubsidieerd hebben; 48 bedrijven en bedrijvengroepen hebben een subsidie gekregen omdat ze op één of andere manier het woon-werkverkeer van hun werknemers duurzamer maken. Op termijn moeten dit soort vernieuwende projecten in heel Vlaanderen ingang vinden.

Een logistiek platform is aangewezen om naast initiatieven als het Pendelfonds ook het goederenvervoer beter te sturen. Het goederenvervoer kent geen grenzen, waardoor minstens een Vlaams platform aangewezen is om vervoer tussen de grote productie- en tewerkstellingspolen te bevorderen. Dergelijk platform moet drie belangrijke uitgangspunten kennen, namelijk duurzaam goederenvervoer, meer mensen tewerkstellen per m² in een selectief aantal logistieke centra en meer toegevoegde waarde creëren door de productie maximaal in Vlaanderen te houden. Een samenwerking met de andere gewesten, in eerste instantie het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is cruciaal. Brussel biedt, zeker met de aanwezigheid van Zaventem, heel wat pluspunten als economische en tewerkstellingspool. Ook omdat Brussel dermate centraal gelegen is ten opzichte van productielocaties en afzetgebieden, moeten we ervoor zorgen dat Brussel, en in eerste instantie de luchthaven, binnen dit platform de nodige aandacht krijgt, naast de Vlaamse havens.”

- 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?

“Net zoals voor grote Park 'n' Ride - parkingen aan de rand van de stad, is het gevaar van grote stedelijke distributiecentra aan de rand van de stad, dat er aan de stadsrand meerdere mobiliteitsproblemen ontstaan. In de rand rond Brussel is de verkeersdruk enorm. Ik denk dan ook dat we in het goederenverkeer, net zoals in het personenverkeer, het probleem aan de bron moeten oplossen en niet alleen op de laatste kilometers.

Er moeten oplossingen worden gevonden voor het teveel aan lege ritten. Te vaak worden lege containers langs de weg afgevoerd en ik blijf met de vraag zitten of daar geen betere vervoerswijze voor te vinden is? Regelmatig verschijnen in vakbladen voor transport cijfers over de beladingsgraad, maar algemeen mag worden gesteld dat één vrachtwagen op de drie binnen de Europese Unie leeg rijdt. Dat is een bijzonder zware verspilling van energie, om over de uitstoot maar te zwijgen. Ik heb daar geen pasklaar antwoord voor, maar we kunnen zeker samen, de sector en de overheid, aan verbetervoorstellen werken. Ik haal graag het voorbeeld aan van Colruyt, die bij elke distributieronde meteen ook voorziet in de afvoer van de lege containers.”

- 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?

“Alle prognoses zeggen dat het goederenvervoer nog sterk zal groeien. Dus moeten we heel hard nadenken over een duurzame aanpak. Dit kan door het optimaal organiseren van het vrachtvervoer, waarbij het vervoer in eerste instantie de kans krijgt per spoor en binnenvaart te verlopen. Hiervoor zullen een aantal missing links weggewerkt moeten worden, wat kan gebeuren door het aanpassen van de Brusselse bruggen en het beter ontsluiten van de Zennevallei.

Wat kan de binnenvaart vandaag al in Halle-Vilvoorde? Voor elke vracht is er een passend schip dat met de modernste navigatietechnieken is uitgerust. Je kan via de waterweg met 4.500 ton tot Brussel. Een blijvende inspanning is nodig om het aandeel goederen over de waterweg nog te verhogen. Het is hoopvol te zien dat de containertrafiek ook zijn plaatsje weet te vinden. Vanaf 2009 denken 62 van de 65 Vlaams-Brabantse gemeenten eraan het huishoudelijk afval per binnenschip te vervoeren. Dit

betekent dat per jaar ongeveer 140.000 ton afvaltransport van de weg wordt gehaald. Met minder CO2-uitstoot en minder verkeershinder als resultaat.”

- 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?

“De Lijn heeft de afgelopen jaren een succes gekend dat zijn gelijke niet kent. Een verdubbeling van het aantal reizigers tot meer dan een half miljard in minder dan 10 jaar tijd. Vlaams-Brabant is hierin een groeier met Leuven als aantrekkelijke openbaar vervoerstad en het succesvolle START-project in de luchthavenregio. We zien ook dat een goed aanbod van openbaar vervoer in Vlaams-Brabant onmiddellijk reizigers aantrekt.

We wachten ondertussen meer dan 10 jaar op het GEN en volgens de NMBS is een volledige realisatie in 2015 niet vanzelfsprekend. Toch moet het GEN dringend worden gerealiseerd. Maar het GEN alleen is niet meer voldoende om de mobiliteitsgroei op te vangen. Ook De Lijn moet ambitieus zijn de volgende 10 jaar. De volgende doorbraak is de ontsluiting van de steden en voorsteden met lightrails of sneltrams. In afwachting van de aanleg van de tramsporen, kunnen er snelbussen ingezet worden op een eigen busbaan. In de volgende legislatuur willen wij ook werk maken van nieuwe tramlijnen in Vlaams-Brabant.

Het IRIS II-plan van het Brussels Hoofdstedelijk gewest voorziet tussen 2012 en 2015 een verlenging van de MIVB-tram vanuit Brussel tot Zaventem (Diegem). Bovenop deze tramlijn, heeft de Vlaamse Regering beslist om in het kader van het Masterplan Machelen-Vilvoorde een tramlijn te voorzien langs de R22. De ontwikkeling van de luchthavenregio kan immers alleen maar wanneer de mobiliteit zich op een duurzame manier kan ontwikkelen. Daarom is een tramaanbod in de luchthavenregio erg belangrijk.”

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?

“Mobiliteit en taal zijn inderdaad belangrijke hinderpalen voor de instroom van werkzoekenden naar jobs op en rond de luchthaven. Dit werd ook reeds aangegeven in een studie van Idea-Consult. Vandaar dat we ook extra hebben ingezet op beide pijlers.

Mijn collega voor Mobiliteit, Kathleen Van Brempt, heeft deze legislatuur al een aantal initiatieven genomen die een antwoord bieden op het mobiliteitsvraagstuk. Met de 13 nieuwe buslijnen die in kader van het START-project gelanceerd werden zorgen we voor een goede bediening van de luchthaven voor werknemers uit Vlaams-Brabant en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze lijnen zijn afgestemd op de gevarieerde werktijden, ook vroeg in de ochtend en laat op de avond en in het weekend. De frequentie van deze buslijnen ligt hoog: in de ochtend- en avondspits om de 15 minuten, daluren en weekend om het halfuur.

Anderzijds zijn er de collectieve taxi's van mijn Brusselse collega's Pascal Smet en Benoit Cerexhe. Via dit systeem kunnen Brusselse werknemers gedurende de eerste 3 maanden na hun aanwerving de luchthaven ook 's nachts gratis bereiken.

Meer mensen aan het werk betekent ook sterker inzetten op taal, zeker in Vlaams-Brabant. Op de luchthaven zijn heel wat jobs waarvoor kennis van 1 taal voldoende is, maar in 6 op 10 van de gevallen moet dit specifiek Nederlands zijn. Voor heel wat jobs is tevens meertaligheid vereist. Die combinatie vereist dat relatief lager geschoolde kandidaten toch over de nodige competenties moeten

beschikken om talen te spreken en eventueel verder aan te leren. Het vinden van deze profielen is zeker niet evident.

Eind 2008 had bovendien meer dan de helft van alle werkzoekenden in de regio Halle-Vilvoorde een andere moedertaal dan het Nederlands. Ongeveer 41% van de werkzoekenden had geen tot beperkte kennis van het Nederlands. Indien we Brusselse werkzoekenden willen toeleiden naar de arbeidsmarkt in Vlaams-Brabant is inzetten op taal daarom onontbeerlijk. Zie ook de antwoorden op de volgende vragen.”

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

“Het verhogen van de werkzaamheidsgraad in Brussel en Wallonië veronderstelt een arbeidsmarktbeleid dat gericht is op de activering van werkzoekenden, het versterken van competenties van werkzoekenden en werknemers en het verbeteren van de kwaliteit van het werk. Het toeleiden van Brusselse en Waalse werkzoekenden naar jobs in Vlaanderen is op zich niet voldoende maar kan wel een bijdrage leveren. De samenwerking die sinds 2006 en versterkt in 2007 werd opgezet tussen de 3 bemiddelings- en vormingsdiensten kadert hierin. Met resultaat. Een voorbeeld: bij alle Vlaamse bedrijven die meewerkten met VDAB en Actiris in kader van de interregionale samenwerking werden 2.666 Brusselse werkzoekenden aan het werk gezet.

Men kan zich afvragen of deze intensieve samenwerking tussen de bemiddelingsdiensten nog nodig is in tijden van economische recessie. Het antwoord is ja. Ons werk heeft ervoor gezorgd dat er een psychologische drempel is overwonnen. Zowel bij de werkzoekenden als bij de werkgevers wordt er alsmaar makkelijker over de Gewestgrens heen gekeken. Ook bij de consultants zie je dat. Dit is een belangrijke stap die we niet zomaar verloren mogen laten gaan. Bovendien moeten we verder kijken dan vandaag. De recessie zal niet blijven aanhouden en dus moeten we de inspanningen die we de voorbije jaren geleverd hebben warm houden.”

- 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?

“We moeten inderdaad voluit inzetten op taal. Dat gebeurt vandaag al. Samen met de Vlaamse Luchthavencommissie hebben we het initiatief “airport@work” uitgewerkt. Dat is een plan om de kansen die de luchthaven biedt aan te boren. Daar zitten een pak initiatieven in rond taal.

Werkgevers worden aangemoedigd om hun vacature-eisen realistisch te formuleren, om te investeren in de taalkennis van werkzoekenden en om een taalstrategie te ontwikkelen. Daarbij krijgen ze het aanbod van een vacaturescan en een taalscan. Bedrijven die nu reeds Nederlands op de werkvloer organiseren krijgen dat aanbod vanzelf.

Werkzoekenden worden ondersteund op het vlak van sollicitatietraining, de opmaak van CV's, informatie over het bereiken van de luchthaven, en niet in het minst op het vlak van taal- en competentieversterking. Mensen uit andere gewesten die zich in de luchthaven aanbieden, maar niet geselecteerd worden, komen terecht in een arbeidsreserve. Zo kan je specifieke maattrajecten gaan opzetten.

Een tweede actie is het Lerend Netwerk Taalstrategie. Hiermee ondersteunen jullie, Voka Halle-Vilvoorde, bedrijven in hun taalbeleid. Bedoeling is ervaringen rond taalproblematiek en –oplossingen uit te wisselen tussen ondernemers. Dat kunnen ze onder begeleiding van experts. Er worden ook concrete acties ondernomen. Ondernemers krijgen als het ware ‘huiswerk’. Zo is het de bedoeling dat bedrijven na het horen van een interessant instrument een actieplan opstellen en de acties tijdens de

looptijd van het Lerend netwerk implementeren. Ook VDAB, het RESOC en het Huis van het Nederlands zijn in het netwerk opgenomen. Daardoor krijg je dwarsverbanden, en nieuwe kansen.”

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

“De taalpolitiek die we ontwikkeld hebben in de luchthavenregio wordt vandaag al doorgetrokken naar alle gemeenten van Halle-Vilvoorde, via het project “Elk talent telt”. Met dit project voorziet het RESOC Halle-Vilvoorde ondersteuning op verschillende sporen: ondersteuning van werkgevers bij hun aanwervings- en competentiebeleid enerzijds en competentieversterkende maatregelen voor werkzoekenden en werknemers anderzijds.

In het kader van de Ronde Tafel ‘Nederlands Tweede Taal’, die op mijn initiatief plaatsvond in december 2008, werden een aantal afspraken gemaakt om een meer sluitend taalbeleid naar anderstaligen mogelijk te maken. Er komt een afsprakenkader met alle aanbodverstrekkers (oa. CVO, CBE, Huizen van het Nederlands) zodanig dat we klaar staan om in te pikken in de programmatie van volgend schooljaar. Tegelijkertijd neemt de VDAB de nodige voorbereidingen om een snellere en meer sluitende begeleiding aan anderstalige werkzoekenden aan te bieden. Mijn bedoeling is om in de toekomst anderstaligen uit te nodigen binnen de 14 dagen na inschrijving voor gesprek met de trajectbegeleider. Dat is een hoog gegrepen ambitie, die een strakke regie en kordate aanpak impliceert, maar ik denk dat het nodig is. Dit veronderstelt wel dat de aanbodverstrekkers in staat zijn zeer flexibel en met kortere, meer intense modules in te spelen op de behoefte aan taalopleidingen. Wanneer ik zover zal zijn met de VDAB en met de aanbodverstrekkers, kan ik nu nog niet zeggen, maar de ambitie is, wat mij betreft, duidelijk. Taal is een sociale kwestie, in alle betekenissen van het woord, en mensen die met een taalhandicap geconfronteerd worden, ondersteunen, maar er ook op aanspreken, is essentieel”, besluit Frank Vandenbroucke.