

Peter Reekmans, lijsttrekker Lijst Dedecker

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?

Peter Reekmans: “5000 jobs per jaar zouden theoretisch haalbaar moeten zijn maar er zijn een aantal factoren die het mogelijke resultaat beïnvloeden. Eerst en vooral de mobiliteit: de ontsluiting van de luchthaven via het Diabolo-project is een goede zaak maar LDD stelt zich de vraag of dit tracé per se op de middenberm van de E19 diende uitgebouwd gezien de voorspelde groei van zowel auto- als vrachtwagenverkeer die mogelijks een uitbreiding van de wegcapaciteit zullen vereisen.

Er zijn plannen voor de optimalisering van de R0 maar nu reeds tekent zich eenzelfde verhaal af als in Antwerpen: milieugroepen en andere lokale actiegroepen zullen de zaak trachten tegen te houden en eindeloos rekken, waardoor de aantrekkingskracht van de regio in belangrijke mate afneemt. Indien de calvarie voor de uitbreiding van de R0 even lang duurt als die van de Antwerpse Ring, zullen we minstens tot 2025 blijven aanschuiven op de R0.

Het sluiten van de Ring ten zuiden van Brussel, die geblokkeerd wordt door een aantal gemeenten (zeg maar baronieën) die geen ring in hun achtertuin willen, zal de wegcapaciteit en de vlotte afwikkeling van het verkeer blijven parten spelen. Daarnaast is het ongeremd aanleggen van vrije busbanen in de regio zoals bvb op de Haachtsesteenweg –bussen die trouwens vaak leeg rijden– een rem op de doorstroming van zowel personen- als goederenverkeer.

De strijd die gevoerd wordt door de actiegroepen rond de luchthaven van Zaventem, zetten een rem op een significante uitbreiding van de luchthavenactiviteiten..

Ten tweede met betrekking tot het investeringsklimaat en ruimtelijke ordening: Vlaanderen heeft er alle belang bij om in de rand rond Brussel voldoende uitbreidingsmogelijkheden te voorzien; vandaag trekt het Brussels Gewest de anti-auto- en anti-vrachtwagenkaart. Onder impuls van sp.a en Ecolo worden plannen gesmeed om de autopendelaars te ontmoedigen waardoor bedrijven steeds moeilijker personeel zullen kunnen aantrekken; delokalisatie van Brusselse bedrijven naar de Rand ligt voor de hand indien Brussel er inderdaad voor kiest om eerder een Brussels DC te worden en bijvoorbeeld de plannen van FDF-burgemeester van Schaarbeek, Clerfayt te volgen; hij wil de capaciteit van het Reyerscomplex halveren waardoor de Vlaamse pendelaars en bedrijven in nog langere files terechtkomen en hun economische en ecologische verliezen zullen zien groeien.

Het is bijgevolg van kapitaal belang dat Vlaanderen inspanningen levert om de werkgelegenheid in de regio te verhogen. Een beperkte planlast, een aantrekkelijk investeringsklimaat, een gedurfde politiek inzake ruimtelijke ordening en mobiliteit vormen een conditio sine qua non om het beoogde resultaat te bereiken.”

- 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?

“Zie voorstel en factoren m.b.t. jobs in het voorgaande antwoord.”

- 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?

"Wij pleiten voor een constructieve dialoog", aldus Peter Reekmans.

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?

"Lijst Dedecker volgt de redenering hierover volledig, zie de antwoorden op de volgende vragen."

- 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?

LDD-lijsttrekker Peter Reekmans, zelf ondernemer, evalueert het bedrijventerreinenbeleid van de Vlaamse Regering als 'rampzalig voor Vlaams-Brabant'. "De provincie Vlaams-Brabant, zowel de regio Halle-Vilvoorde als de regio Leuven, blijft in de kou staan," zegt Peter Reekmans, "ondanks en zelfs net door de 2 streekgenoten in de regering". Met de minister van Ondernemen (Patricia Ceysens, Open VLD, Leuven) en van Werk (Frank Vandenbroucke, sp.a, Scherpenheuvel-Zichem) in eigen regio, zou je toch verwachten dat we in deze streek niet benadeeld worden... Maar de cijfers van vandaag zijn bikkelhard : de Vlaamse regering subsidieert 29 bedrijventerreinen... en slechts één daarvan ligt in Vlaams-Brabant! De Vlaamse regering heeft vorig jaar 43,8 miljoen euro in 29 verschillende bedrijventerreinen geïnvesteerd. Vlaams-Brabant kreeg slechts geld voor één terrein, namelijk de uitbreiding van het researchpark van Haasrode in Leuven. Dit staat in fel contrast met de andere provincies, West-Vlaanderen kreeg bijvoorbeeld elf gesubsidieerde terreinen, Oost-Vlaanderen kreeg er zeven, Limburg zes en Antwerpen vier. Twee tot drie procent van de oppervlakte van de provincie Vlaams-Brabant is op dit moment industriezone. Dat is het laagste percentage van Vlaanderen. Na VOKA vraagt ook LDD al lang dat dit percentage dringend omhoog gaat, want Vlaams-Brabant heeft volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen recht op 13.500 bijkomende hectare bestemd voor industrie. Ministers Ceysens en Vandenbroucke hebben blijkbaar andere prioriteiten dan ondernemen en tewerkstelling in eigen streek, want op de ministerraad waar de subsidiëring van bedrijventerreinen beslist werd, deden zij blijkbaar niets voor hun eigen streek... LDD is dan ook benieuwd naar de verkiezingsbeloftes van Open VLD en sp.a ... wat gaan die partijen nu weer vruchteloos beloven?

Lijst Dedecker zal onmiddellijk in de nieuwe legislatuur op Vlaams niveau voorstellen indienen die de uitbreiding van industrieterreinen in de regio's Tienen, Leuven, Aarschot, Diest, Vilvoorde en Halle mogelijk maken. Als LDD-lijsttrekker voor Vlaams-Brabant klaag ik het gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijven in Vlaams-Brabant al lang aan. Vorig jaar moesten er bedrijven noodgedwongen verhuizen uit Aarschot en Leuven omdat ze simpelweg niet konden uitbreiden. Zelfs de oudste sigarenfabriek van het land moest na 150 jaar uit Leuven verhuizen naar Limburg, de tewerkstelling in onze regio krijgt klap na klap... Lijst Dedecker wil daarom een dringende inhaalbeweging doen om ruimte voor ondernemen te creëren in Vlaams-Brabant."

- 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?

"Er is dringend nood aan een doordachte globale strategie om bestaande bedrijventerreinen maximaal te saneren en waar mogelijk ook nieuwe bedrijventerreinen te creëren (zie mijn antwoord op de vorige

vraag). Lijst Dedecker kan zich vanuit deze optiek vinden in enkele krachtlijnen van het S.T.A.R.T.-maatregelenpakket, in het bijzonder waar deze ruimtelijke ordening met oog voor het milieu betreffen. Voor mijn standpunten inzake mobiliteit: zie eerdere antwoorden.”

- 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?

“Het probleem is inderdaad dat de Vlaamse regering haar eigen initiatieven zoals Flanders Logistics wel met veel poeha lanceert maar nadien niet meer serieus opneemt, nochtans zijn deze voorstellen m.b.t. het logistieke beleid in Vlaanderen een juiste denkpiste door het vervoer vlotter te maken d.m.v. alternatieven zoals de binnenvaart en het spoor te ondersteunen, bedrijventerreinen, terminals en wooncentra goed te lokaliseren en het goederenverkeer efficiënt te organiseren. Lijst Dedecker kiest daarom ook resoluut voor werk in eigen streek en pleit voor intergemeentelijke samenwerking bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen. Een concreet voorstel van Lijst Dedecker is om een nieuw bedrijventerrein te creëren aan het op- en afrittencomplex van de E314 te Aarschot, daar ligt een terrein van 70 hectare dat perfect ontsloten is, maar de stad Aarschot weigert deze locatie echter omdat een groot deel van dit terrein op het grondgebied van de gemeente Holsbeek ligt. Maar intussen hebben al wel enkele bedrijven Aarschot verlaten omdat ze niet konden uitbreiden, met dit hedendaags beleid wil LDD onmiddellijk komaf maken.”

- 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?

“Lijst Dedecker vindt net als VOKA dat er snel duidelijkheid nodig is, zowel m.b.t. het tijdschema waarbinnen geplande nieuwe bedrijventerreinen gerealiseerd zullen worden als m.b.t. de precieze vestiging van deze terreinen. De ‘ruimtebalans’ van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet voor LDD in de eerste plaats omgevormd worden tot een digitaal dynamisch monitoringinstrument voor het ruimtebeheer in Vlaanderen. Zo kunnen niet-bebouwde industriegebieden beter in kaart worden gebracht. Door de beschikbare GIS-gegevens (Geografisch Informatiesysteem) digitaal te koppelen kunnen ondernemers dan, via een eenvoudige zoekfunctie, opzoeken op welke specifieke locaties een specifiek bedrijf in Vlaanderen al dan niet kan worden ingeplant.”

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

“Gelet op het feit dat slechts twee tot drie procent van de oppervlakte van de provincie Vlaams-Brabant op dit moment industriezone is -trouwens het laagste percentage van Vlaanderen- en dat Vlaams-Brabant volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen recht heeft op 13.500 bijkomende hectare bestemd voor industrie, is het inderdaad een illusie dat enkel reconversie en inbreiding van bestaande bedrijfsterreinen aan de ruimtevrage kan voldoen. Wij moeten daarom in Vlaams-Brabant een forse inhaalbeweging doen door zowel nieuwe ruimte te creëren als bestaande terreinen uit te breiden”, stelt Peter Reekmans.

- 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?

“Bodemsanering biedt nieuwe kansen voor bedrijfsprojecten. Lijst Dedecker wil bewerkstelligen dat er méér vervuilde terreinen (brownfields) worden schoongemaakt in functie van hun nabestemming en op voorwaarde dat ze geen gevaar meer opleveren voor de volksgezondheid. PPS-structuren waarbij de overheid op een soepele manier samenwerkt met de particuliere sector kunnen daarbij een rol spelen.”

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?

“Optimalisering van de R0 is een absolute noodzakelijkheid. Scheiden van doorgaand- en bestemmingsverkeer, uitbreiding van de wegcapaciteit door aanleg bijkomende rijstroken of door een ring boven de ring te leggen en efficiënt verkeersmanagement zijn basisvereisten.

De realisatie van het GEN waarover al 20 jaar gepalaverd wordt maar dat nog steeds niet werkt, moet een alternatief bieden voor automobilisten die zich niet dagdagelijks door de files willen murwen om hun werkplek te bereiken. Voldoende parkeerplaatsen aan de GEN-stations zijn van kapitaal belang indien men het gebruik van het GEN tot een succes wil uitbouwen.

LDD maakt wel voorbehoud voor de ongelimiteerde uitbreiding van het busverkeer. Zo zijn de vaak lege snelbuslijnen richting Zaventem een regelrechte verspilling. De Lijn publiceert cijfers over de groei van haar aantal reizigers maar iedereen weet dat deze cijfers grotendeels gebaseerd zijn op aannames en ver boven de reële cijfers liggen. Het eigengereid optreden van De Lijn, waarover niemand nog echte controle heeft, zorgt ervoor dat massa's geld (zowat 1 miljard) worden versast naar dit agentschap en dit alles om slechts een –zeer beperkt- deel van de personenmobiliteit te realiseren. Bovendien worden – om politiek ideologische redenen – overal vrije busbanen ingepland (veelal zonder enige degelijke studie over de positieve/negatieve impact op de mobiliteit) die de auto's en vrachtwagens in nog langere files laat aanschuiven.”

- 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?

“Al deze belangrijke verkeersassen dienen gerealiseerd/uitgebreid. Het feit dat men jaar na jaar statistieken publiceert over de groei van het verkeer, maar finaal de infrastructuur niet of onvoldoende aanpast aan de mobiliteitsbehoeften van vandaag, zorgt voor enorme economische verliezen. LDD wil resoluut voornoemde plannen op het voorplan plaatsen en systematisch realiseren.”

- 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 initiatieven zijn positief.”

- 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?

“Positief. Gezien de verkeersdruk op de stad is een nieuwe, slimme aanpak vereist”, stelt Peter Reekmans.

- 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?

“Ja”

- 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?

“Hiervoor verwijs ik ook naar mijn eerste antwoord onder het thema ‘mobiliteit’. De ongebreidelde plannen van De Lijn moeten grondig worden doorgelicht alvorens ze gerealiseerd worden. Het Iris II-plan wordt een regelrechte ramp voor vlotte verkeersdoorstroming in Brussel. Studies die werden gemaakt zijn hoofdzakelijk ontwerpstudies die de negatieve impact van het plan onderschatten.”

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?

“Lijst Dedecker steunt het streven van Voka om werk te maken van het wegwerken van obstakels die activering bemoeilijken. Werk is de beste sociale zekerheid. Een flexibel Vlaams werkgelegenheidsbeleid moet er daarom op gericht zijn om meer mensen aan het werk te krijgen en ook te houden. Vergrijzing en ontgroening maken dit bovendien meer dan ooit tot noodzaak. Terwijl duizenden vacatures openstaan, Oost-Europeanen massaal naar België verhuizen en Franse werklozen naar West-Vlaanderen trekken, blijft de Belgische werkzoekende in de eigen achtertuin kamperen. De magneet Brussel buiten beschouwing gelaten stopt arbeidsmobiliteit nog te vaak aan de taalgrens of provinciegrens. Om een gepast antwoord te bieden aan de heterogeniteit en variabiliteit van de factor arbeid wil LDD geografische mobiliteit op de arbeidsmarkt stimuleren, zowel interregionaal als internationaal. Een betere afstemming tussen arbeidsaanbod en arbeidsvraag resulteert in meer werkgelegenheid en hogere economische groei. Toenemende samenwerking tussen de VDAB, Actiris en Forem zorgde er in het verleden voor dat drempels inzake mobiliteit en een gebrekkige kennis van het Nederlands althans gedeeltelijk werden weggewerkt. Dergelijke inspanningen wil LDD verder opvoeren.

Gezien de communautaire scheef trekking dient verder ook de integratie van de VDAB en RVA in één ‘Vlaams Werkbureau’ zo snel mogelijk te worden bewerkstelligd. De bedoeling moet zijn dat dit nieuw op te richten ‘Vlaams Werkbureau’ op termijn in de tijd beperkte en degressieve werkloosheidsvergoedingen uitbetaalt, misbruiken bestrijdt, evenwichtige opleidingspakketten uitwerkt en efficiënt is op het vlak van de arbeidsbemiddeling.

LDD wil werkzoekenden die nood hebben aan een betere kennis van het Nederlands verplichten om een taalopleiding te volgen. Zij die geen Nederlands willen leren en zelfs een voor hen kostenloze cursus weigeren, moeten worden geschorst. Een genoten werkloosheidsuitkering is geen onvoorwaardelijk recht, maar dient gekoppeld te worden aan verplichte bijscholing en het daadwerkelijk en duidelijk aantoonbaar zoeken naar werk. Gezien het schrille contrast tussen de verschillende regio’s en mits de nodige inspanningen kunnen problemen inzake mobiliteit en

taalkennis zonder meer worden opgelost. Het is de Vlaamse overheid die hier het heft in handen moet nemen.”

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

“Arbeidsmobiliteit, zij het tussen landen, tussen regio’s, of tussen gemeenten, heeft vanzelf een positieve impact op de werkzaamheidsgraad. Landgenoten uit Wallonië en Brussel mogen voor LDD jobs in Vlaanderen invullen als ze daarvoor over de noodzakelijke competenties beschikken (ihb kennis van het Nederlands, cfr. vorige vraag). Elk land heeft bovendien het recht de migranten aan te trekken die het nodig heeft voor zijn economische behoeften. LDD moedigt daarom een systeem aan met een Europese ‘blue card’ voor economische migratie. Een verblijfsvergunning moet hierbij voor LDD gekoppeld worden aan een hernieuwbaar arbeidscontract van maximum vijf jaar, dat een goede controle op de arbeidsmarkt waarborgt. De arbeidsmigranten hebben vanuit onze visie meteen recht op dringende medische zorgen, maar andere sociale rechten bouwen ze maar op, in de mate ze daar ook financieel toe bijgedragen hebben.”

- 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?

“Zie mijn antwoorden op eerdere vragen.”

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

“Ja”