

## Joris Van Hauthem, lijsttrekker Vlaams Belang

### 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?

*Joris Van Hauthem: “De luchthaven zal een onmiskenbare economische groeipool blijven. Het zal de brede luchthavenregio zijn die zal moeten zorgen voor het creëren van meer tewerkstelling of – in de huidige context van economische crisis - het op peil houden van de tewerkstelling.*

*We hekelen in dit verband de voortdurende obstructiepolitiek vanuit Franstalige, Brusselse hoek, die er blijkbaar op gericht is Zaventem te herleiden tot een regionale luchthaven of zelfs – zoals af en toe wordt gesuggereerd – tot een verplaatsing van de luchthaven naar Wallonië.*

*Daarom is een stabiel juridisch kader noodzakelijk. Zo’n stabiel kader betekent niet alleen, maar ondermeer, een definitieve regeling voor de geluidshinder. In die context was de beslissing van de eerste paarse regering, om de nachtvluchten te concentreren boven de noordrand, nefast. Die beslissing, en de daarop volgende pogingen om te komen tot een spreiding, hebben immers het reeds broze maatschappelijk draagvlak in de regio volledig weggeslagen. Bovendien zijn we op een gegeven ogenblik terecht gekomen in een soort van “gouvernement des juges”, waarbij rechtbanken bepaalden hoe vliegtuigen dienden op te stijgen. Niet zelden spraken rechtbanken elkaar tegen. De Vlaamse regering is inzake de geluidshinder uitgegaan van vier principes: een billijke spreiding, het inlassen van stiltemomenten, en dit alles op een veilige manier die ook technisch haalbaar moet zijn. Dit lijken ons gezonde principes.*

*Het knelpunt voor een stabiel kader blijft het Brussels Gewest, dat nog steeds bijzonder strenge geluidsnormen hanteert die de ontwikkeling van de luchthaven, waarbij ieder zijn deel van de lasten op zich neemt, onmogelijk maakt. Onze partij heeft in het Brussels Parlement zo ongeveer als enige meermaals aangedrongen op het loslaten van die te strenge normen en op de afstemming ervan op de Vlaamse geluidsnormen.*

*Wat het scenario 3 uit de ontwikkelingsvisie 2025 betreft, waarbij zowel de directe als de indirecte tewerkstelling tegen 2025 zou moeten verdubbelen, stellen wij ons vragen bij de haalbaarheid van de totaliteit van deze doelstelling inzake vooral ruimtelijke draagkracht, zeker wanneer men de mobiliteit niet parallel aanpakt. Bovendien rijst de vraag of de doelstellingen van de ontwikkelingsvisie niet dienen aangepast te worden aan de vertraging van de wereldeconomie als gevolg van de huidige financiële crisis en economische recessie.*

*Waar men zeker mee moet stoppen is het ontwikkelen van woonzones in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven. Dit blijven doen is de garantie dat nieuwe actiegroepen het licht zullen zien, waardoor de ontwikkeling van de luchthaven helemaal gehypothekeerd wordt.”*

## 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?

*“We zijn altijd zeer sceptisch geweest ten aanzien van de het VSGB. Het is wel zo dat ten aanzien van het oorspronkelijk RSV, het aantal te verstedelijken gebieden in aantal is afgenomen.*

*Even afstand genomen van het luchthavengebied zelf, betekent het VSGB het verlaten door de Vlaamse regering van een ruimtelijk orderingsbeleid dat in de jaren zeventig in een communautair geladen context werd ontwikkeld en dat erop gericht was de regio Halle-Vilvoorde niet te laten fungeren als een “overvloei gebied” van Brussel.*

*Steeds meer duikt het concept op van een grootstedelijk gebied Brussel, de Brusselse metropool. Uiteraard beseffen wij dat Brussel socio-economisch groter is dan de negentien gemeenten van het Brussels Gewest, en dat er bijgevolg een interactie is tussen Brussel en Halle-Vilvoorde. Het probleem is dat een bepaalde Franstalige politieke klasse in Brussel dit meteen vertaald in politieke termen, met name de politiek-administratieve uitbreiding van het Brussels Gewest. Dergelijke houding besmet de verhoudingen tussen Brussel en zijn hinterland.*

*Nieuwe ruimte voor bedrijven is noodzakelijk. Het uitstellen door de Vlaamse regering van het ontwikkelen van bedrijventerreinen ‘tout court’ is inderdaad nefast voor de ontwikkeling van de luchthavenregio. Wij pleiten in eerste instantie voor de reconversie en het ontwikkelen van reeds bestaande terreinen waar mogelijk, en nadien het aansnijden van nieuwe terreinen. De luchthaven zelf biedt nog mogelijkheden.*

*De Vlaamse regering dient veel forser te investeren in het saneren van oude bedrijfssites dan nu het geval is. De vergelijking met wat Nederland besteedt aan bodemsanering is inderdaad schrijnend. Indien men kiest voor inbreiding in eerste instantie om de open ruimte zoveel als mogelijk te vrijwaren, moeten daar de nodige middelen tegenover staan.*

*Meer in het algemeen stelt zich de vraag of het niet mogelijk is althans een deel van de economische activiteit te deconcentreren naar het verdere hinterland van de luchthaven. We denken meer bepaald aan het ontwikkelen van bedrijventerreinen in kleinstedelijke gebieden in het Hageland, dat dan ook verder dient ontsloten te worden en verbonden met de luchthavenregio. Op die manier zou een dreigende congestie van de luchthavenregio vermeden kunnen worden. Die congestie dreigt indien de economische ontwikkeling niet gepaard gaat met de aanpak van het mobiliteitsvraagstuk,” aldus Joris Van Hauthem.*

### **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?
- 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 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?
- 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?
- 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 mobiliteitsproblematiek is door de Vlaamse regering te laat aangepakt, in elk geval niet parallel met de economische ontwikkeling van de luchthavenregio. De plannen om de Ring ter hoogte van Zaventem te verbreden/optimaliseren was oorspronkelijk gepland in 2011, maar is al verschoven naar 2014-2016.*

*Op de Ring moet dringend een scheiding gemaakt worden tussen het doorgaand verkeer en het lokale verkeer, ook al moet dat gepaard gaan met een bepaalde optimalisering.*

*Voor ons is het sluiten van de Ring ten zuiden van Brussel echter een cruciaal gegeven in het deels ontlasten van het nu reeds overbelaste noordelijke en oostelijke deel. Wij vrezen dat men zonder deze sluiting dweilt met de kraan open.*

*Ook de omvorming van de A12 en de A8 tot autosnelweg is voor ons een optie, evenals de zuidelijke toegang tot de luchthaven.*

*We zijn het ook eens met de multimodaliteit van het vrachtverkeer. Het is zonde dat hier niet meer werk van is gemaakt.*

*Experimenten zoals het Pendelfonds dienen zeker uitgetoet te worden. Het is wel opvallend dat men het altijd heeft over de moeilijke bereikbaarheid van de luchthavenregio vanuit Brussel, en hoe daar aan te remediëren. Voor wie echter ten westen van de Ring woont, is de luchthavenregio op dit ogenblik met het openbaar vervoer zo goed als onbereikbaar. Ook met eigen vervoer is het bereiken van bedrijventerreinen in de luchthavenregio een problematische zaak. Men staat bijna stil van Dilbeek tot Zaventem.*

*Het Toekomstplan 2020 van De Lijn lijkt veelbelovend. Er hangt echter een enorm prijskaartje aan vast. Vooraleer een blanco cheque aan De Lijn te geven, dient eerst nagegaan of de bestaande middelen wel oordeelkundig werden/worden ingezet. De intra-regionale mobiliteit binnen grote delen van Halle-Vilvoorde laat nog veel te wensen over. Bovendien zijn sommige opties niet realistisch. Zo is ondermeer een sneltram gepland op de N8 tussen Ninove en Brussel, waardoor de capaciteit van de deze verbindingsweg wordt gehalveerd, en men files zal krijgen van in Brakel”, zegt Joris Van Hauthem.*

#### **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?
- Bent u het eens met de stelling van Voka dat de 70% werkzaamheidsgraad in Wallonië en Brussel enkel kan gerealiseerd worden door interregionale arbeidsmobiliteit?
- 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?
- Wenst u, net als Voka, dat deze taalpolitiek doorgetrokken wordt naar alle gemeenten van Halle-Vilvoorde, aangezien deze allemaal met dezelfde problemen kampen?

*“Voka spreekt over een werkzaamheidsgraad van 70% in Vlaams-Brabant en richt zich daarvoor in eerste instantie op de bestaande arbeidsreserve in Brussel. Wij verwijzen toch even naar onze bedenking dat, mits een bepaalde deconcentratie van economische activiteiten –indien mogelijk– richting Hageland, men ook daar een arbeidsreserve kan aanspreken.*

*Het is inderdaad schrijnend vast te stellen dat de werkloosheidsgraad in Brussel torenhoog is, terwijl men in de luchthavenregio verveeld zit om arbeidskrachten. Mobiliteit en taalkennis zijn de grote obstakels.*

*Intra-regionale arbeidsmobiliteit dient dus aangemoedigd. Wellicht heeft het feit dat er zo weinig intra-regionale arbeidsmobiliteit is, ook te maken met de arbeidswetgeving inzake werkloosheid en de toepassing op het terrein daarvan.*

*Voka wil dat de Vlaamse overheid en het bedrijfsleven drastisch investeren in een "offensieve taalpolitiek". Daar valt veel over te zeggen, maar men moet ook de Brusselse overheid op haar plichten en verpletterende verantwoordelijkheden ter zake wijzen. De Franse Gemeenschap en de COCOF hebben meertaligheid via het onderwijs –in casu specifiek de kennis van het Nederlands– altijd afgedaan als nutteloos, en doen dat nog. Ook het Brussels Gewest heeft, via Actiris – veel te laat ingezien dat investeren in het leren van onder meer en zeker het Nederlands, de kansen van de werklozen in Brussel op de (Vlaams-Brabantse) arbeidsmarkt gevoelig verhoogt. Indien men dus een "offensieve taalpolitiek" wil voeren ten aanzien van de arbeidsreserve in Brussel, moet dat een gezamenlijke inspanning zijn waarbij ook de Franse Gemeenschap en het Brussels Gewest voor hun verantwoordelijkheid worden geplaatst", besluit Joris Van Hauthem.*