

Patricia Ceysens, lijsttrekker OpenVLD

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?

Patricia Ceysens: “De luchthaven is inderdaad een belangrijke motor voor tewerkstelling voor onze regio, maar ook voor Vlaanderen. Uit een recente studie is gebleken dat meer mensen aan de slag zijn in de luchtvaartsector in ons land dan in de automobielsector. Het potentieel van onze luchthaven moet dan ook zo efficiënt mogelijk benut zodat we maximaal aantal nieuwe jobs in de regio kunnen realiseren. In het kader van de Ontwikkelingsvisie 2025 voor deze regio moeten alle initiatieven ter zake op elkaar afgestemd worden.”

- 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?

“De Ontwikkelingsvisie 2025 heeft 18 deelprojecten voorgesteld met het oog op een toekomstgerichte uitbouw van de luchthaven. Tewerkstelling, wonen, mobiliteit zijn belangrijke elementen in de Airport regio die we steeds moeten afwegen en met elkaar in evenwicht brengen.”

- 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?

“Er dient een onderhandelaar te worden aangesteld die zal onderhandelen met de gewestregeringen en de federale overheid. Hiertoe kan het initiatief best worden genomen door het federale niveau.”

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?

“We hebben in onze provincie nood aan bijkomende ruimte voor bedrijven en KMO's. Op dat vlak hebben we ook een grote achterstand in te halen t.o.v. de andere provincies. Willen we de werkgelegenheid, maar ook de welvaart in die regio op peil houden dan moet de volgende Vlaamse regering daar een absolute prioriteit van maken”, zegt Patricia Ceysens.

- 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?

“Er werd tot op heden reeds bijkomend 200ha bestemd in Vlaams-Brabant. In het kader van de lopende afbakening van het strategisch gebied rond Brussel (VSGB) en de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Leuven zal er ook ca. 300ha worden bestemd. Verder dienen ook de provincie (400ha) en de gemeenten (300ha) nog een aanzienlijke inspanning te leveren. Alles samen komen we op die manier toch al dicht bij de in het Regionaal Structuurplan Vlaanderen beloofde 1.350 ha. Open Vld wil er mee voor zorgen dat deze honderden hectaren bedrijventerreinen zo snel mogelijk

effectief bestemd en ontwikkeld kunnen worden. Dit zal de komende jaren een enorme boost geven aan de economische groei en bijkomende tewerkstelling in onze provincie.”

- 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?

“Wij onderschrijven uiteraard de uitgangspunten van S.T.A.R.T. en de verdere uitvoering ervan. De studie ter zake is zeer degelijk en genuanceerd. Ze geeft verschillende insteken en een aanpak via de 18 strategische projecten die nu volledig moeten gerealiseerd worden. De studie heeft een pakket aan strategische projecten opgesteld die de operationele onderbouw vormen van het ontwikkelingsperspectief. Er wordt duidelijk aangegeven welke beleidsmaatregelen nodig zijn om de langetermijndoelstelling te realiseren.

Er werd inderdaad al heel wat gerealiseerd. Bijvoorbeeld op het vlak van de reconversie en herontwikkeling van terreinen in de luchthavenregio. In het Vlaams relanceplan ‘Herstel het vertrouwen’ dat ik op 14 november 2008 op de regeringstafel heb gelegd en dat ook is goedgekeurd, is beslist dat op korte termijn de publieke, maar zeker ook privé-investeringen moeten versnellen. We hebben dat ook gedaan. Na jaren van studiewerk en overleg heeft de Vlaamse regering op mijn aansturen in februari van dit jaar het masterplan Vilvoorde-Machelen eindelijk goedgekeurd. Een snelle beslissing van de Vlaamse regering zal de creatie van duizenden jobs mogelijk maken in een gebied dat nood heeft aan nieuwe tewerkstelling.”

- 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?

“Kijk, onze regio bekleedt een unieke positie in Vlaanderen, we bevinden ons op het knooppunt van alle belangrijke wegen, we omarmen letterlijk de hoofdstad Brussel en we zijn de poort tot Europa en de wereld. Die unieke positie van logistiek centrum moeten we voluit uitspelen en voor de toekomst veiligstellen en versterken.

Uiteraard worden de actiepunten uit VIA ernstig genomen.”

- 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?

“Het eindrapport moet bekeken worden als de samenvatting van de consensus die werd gevonden tijdens de besprekingen met alle betrokken gemeenten en andere partners (een 70-tal in totaal). Niet meer en niet minder. Dit wil niet zeggen dat dit ook het eindplaatje is. Alle alternatieven die Voka aanreikt zullen meegenomen worden in de plannen. En ja, daarin zal ruim aandacht besteed worden aan bedrijventerreinen. Het zal wel belangrijk zijn om hiervoor een draagvlak te vinden bij de betrokken gemeenten. Voka kan daarbij een partner zijn. Maar op een bepaald moment zullen knopen moeten doorgesneden worden want ik zie ook niet graag gebeuren dat mogelijke investeerders uiteindelijk hun plannen zouden realiseren over de taalgrens.

Via de korte termijn herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zullen in onze provincie ook twee bijzondere economische knooppunten voorzien worden. Dit zorgt dan meteen voor een juridische verankering voor de ontwikkeling van de zone Meise-Westrode.”

- 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?

“Reconversie moet gebeuren, al is het maar omwille van het feit dat veel van deze bedrijven moeten gesaneerd worden. Inbreiding is aangewezen, omdat we nu eenmaal in Vlaanderen behoedzaam moeten omspringen met de schaarse ruimte. Maar dat zal inderdaad niet volstaan willen we onze ambities voor méér werk in eigen streek hard maken. En dus, zullen we ook nieuwe gebieden – de zgn. greenfields – moeten benutten. Ook hier moet een evenwicht worden gevonden want ik besef dat het draagvlak voor het ongebreideld aansnijden van de schaarse open ruimte in Vlaanderen voor nieuwe bedrijventerreinen broos is. We moeten dus beide paden bewandelen en inzetten op beide complementaire instrumenten.”

- 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?

“Die sites saneren vergt inderdaad zware investeringen maar de knelpunten die opduiken bij reconversieprojecten blijken vaak zeer divers en soms uitermate complex te zijn. Die knelpunten zijn soms louter van juridische aard en niet per definitie altijd onmiddellijk op te lossen met het ter beschikking stellen van meer middelen. In het kader van de onderhandelingen over de brownfieldconvenanten die zijn opgestart zullen wij ook bekijken waar bijsturingen in de regelgeving nodig zijn en in welke mate nood is aan het verhogen van de beschikbare middelen.”

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?

“Om onze gemeentes leefbaar en aantrekkelijk te houden voor haar inwoners en de lokale middenstand is het aangewezen om het doorgaand verkeer en het lokaal bestemmingsverkeer te scheiden. Een structurele aanpassing van de R0 is noodzakelijk. Zo snel mogelijk dienen de gemaakte plannen ten uitvoer worden gebracht.”

- 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?

“Het sluiten van de ring heeft tot gevolg dat er aanzienlijk minder verkeer is op de R0-noord. De sluiting van de R0 kan niet los worden gekoppeld van de structurele aanpassing van het noordelijk deel.”

- 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 gaat in de goede richting. Voor de woon-werk-verplaatsingen kan eenzelfde principe worden gehuldigd als het STOP-principe bij het schoolvervoer. Afhankelijk van de afstand: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privé-vervoer. “

- 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 uitbouw van de distributiecentra moet worden afgetoetst met de ontwikkelingsvisie 2025. Deze kunnen niet los van elkaar worden bekeken. Maar het is zeker een piste om mee te nemen. Slim verkeer en transport van goederen is inderdaad de te volgen piste. Zelf heb ik, in het kader van een vlotte goederentrafiek in de havens projecten opgestart die de wachttijden voor het verhandelen van goederen tot een absoluut minimum moeten beperken.”

- 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?

“Mobiliteit is geen of/of-verhaal, maar een en/en-verhaal. Dus richten we ons inderdaad best tot de multimodale oplossing.”

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?

“Brussel-Vlaams-Brabant is wat werkgelegenheid betreft, inderdaad een tweerichtingsverkeer. Wanneer we de activiteitsgraad in Vlaams-Brabant kunnen verhogen, is dit ook in het voordeel van de Brusselaars. Jobs zijn de ideale hefboom tot het verhogen van de welvaart en het welzijn van de bevolking. Een doorgedreven activeringsbeleid hanteren is bijgevolg het beste sociale programma dat een regering kan voeren. Enerzijds moeten er effectief meer mensen aan het werk worden gezet zodat de werkzaamheidsgraad wordt verhoogd. Anderzijds moeten ‘inactiviteitsvallen’ worden tegengegaan zodat het steeds lonend blijft om te gaan werken. Concreet denken we daarbij aan: een verdere versoepeling van onze arbeidsmarkt; een verbetering van de mobiliteit tussen jobs (ieder individu moet kunnen genieten van bijscholing en vorming (‘levenslang leren’); Open Vld is ook een voorstander van ‘flexicurity’ waarbij een flexibele arbeidsmarkt wordt gecombineerd met een sterke sociale zekerheid. We moeten ook het bestaan van statutaire verschillen tussen arbeiders en bedienden wegwerken.”

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

“Dit kan een van de mogelijkheden zijn. Maar (zie antwoord hierboven) we mogen niet alle eieren in één mand leggen. Er zijn verschillende middelen om de werkzaamheidsgraad te verhogen.”

- 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?

“Je kan nooit genoeg talen kennen omdat ze de kans op het vinden van werk verhogen. En dat is ook een opdracht voor het onderwijs. We moeten gaan voor een sterke meertaligheid in het onderwijs. Taal is een belangrijke sleutel om de kansen voor jongeren te verhogen. Maar ook scholing en

vorming van werkzoekenden zijn belangrijk. Zij moeten in de eerste plaats de weg vinden naar taalopleidingen. Jobbeurzen kunnen ertoe bijdragen om taalopleidingen bekend te maken en werkzoekenden die in Vlaams-Brabant willen werken aan te sporen Nederlands te leren.”
Meertaligheid veronderstelt ook gastvrijheid. De kennis van de taal is cruciaal in het kader van de sociale participatie. Tegelijk pleit ik er echter voor dat ook Vlamingen die meertaligheid nastreven en de kennis van het Nederlands niet als ultiem en enig criterium hanteren vooraleer bvb. buitenlandse investeerders, die hier werk creëren en dus deels werknemer zijn maar vooral ook werkgever, in onze regio toe te laten.”

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

“We mogen geen grenzen stellen aan onze taalkennis.”