

Tom Dehaene, lijsttrekker CD&V

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?

Tom Dehaene: “Het is duidelijk dat in de regio rond de luchthaven heel wat jobs kunnen gecreëerd worden in de komende jaren als men rekening houdt met een goed evenwicht tussen economische groei, werkgelegenheid en de leefbaarheid van de luchthavenregio en de dorps- en stadskernen. Door bij de economische ontwikkeling en het aansnijden van nieuwe bedrijventerreinen rekening te houden met de mobiliteit en de ruimtelijke draagkracht van het gebied moet het mogelijk zijn om economische groei te realiseren en de leefbaarheid te verbeteren.”

- 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?

“Het belangrijkste is dat er van een realistisch groeiscenario wordt uitgegaan, waarbij het aanbieden van oplossingen voor de groeiende problemen inzake mobiliteit en verkeer in de regio een essentieel onderdeel moet blijven van het START-project. Zo zijn de belangrijke investeringen in het openbaar vervoer duidelijk een stap in de goede richting. Het aantal werknemers dat met het openbaar vervoer naar de luchthaven komt is sinds 2001 verviervoudigd. Ook de Diaobolo-ontsluiting en het op- en afrittencomplex van de E19 naar Antwerpen zijn belangrijke realisaties. Ook de piste van nieuwe tramlijnen naar de luchthaven moet zeker onderzocht worden. Ook de ring moet dringend aangepakt worden met een verhogen van het aantal baanvakken en het scheiden van lokaal verkeer voor de aanwezige bedrijvzones en transitverkeer. Als 2011 niet kan gehaald worden, zal ook hier moeten rekening mee worden gehouden bij het formuleren van de ambities voor economische ontwikkeling”, aldus Tom Dehaene.

- 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?

“Natuurlijk moeten er gezamenlijke geluidsnormen komen in onderling overleg. Elk gewest moet naast de lusten ook een deel van de lasten dragen van de aanwezigheid van een luchthaven. Een goed spreidingsplan kan zich dus niet enkel tot vliegroutes in Vlaanderen beperken.”

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?

“Het is duidelijk dat er bijkomende ruimte moet gemaakt worden voor bedrijvigheid in de regio. Waar dit mogelijk is moet er zeker gekeken worden naar het hergebruik van ongebruikte bedrijventerreinen, waar nog heel wat ruimte is. Maar dit alleen zal niet volstaan en daarom lijkt het ons in een eerste fase nuttig om inderdaad de ambitie van de afbakening van het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel zo snel mogelijk te realiseren, namelijk de creatie van 120 hectaren nieuwe bedrijventerreinen, op voorwaarde dat ook de nodige investeringen worden gedaan om de mobiliteitsdossiers parallel aan te pakken om de draagkracht van de streek niet aan te tasten.

Flanders logistics is een speerpunt binnen VIA en moet inderdaad gerealiseerd worden”, zegt Tom Dehaene.

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 is duidelijk dat er iets moet gedaan worden aan de verkeerscongestie in de regio. De aanpassing van de R0, waarbij het doorgaand verkeer van het lokale verkeer wordt gescheiden zal de doorstroming en de veiligheid ongetwijfeld ten goede komen.”

- 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?

“CD&V sluit zich op korte termijn aan bij het standpunt van VOKA voor wat de omvorming van de A12 en de A8 betreft. Deze omvorming is meer dan noodzakelijk, in eerste instantie in functie van de verkeersveiligheid en uiteraard ook in functie van een betere doorstroming. Ook de zuidelijke

ontsluiting van de luchthaven moet zeker bekeken en beoordeeld worden op de mogelijke merites versus de eventuele nadelen. Voor wat de sluiting van de Brusselse Ring betreft vroeg CD&V eerder al binnen de Vlaamse Regering om dit minstens te onderzoeken. Dit zal echter allerminst een evidente keuze zijn.”

- 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 responsabiliseren van bedrijven rond hun mobiliteitsbeleid kan door middel van gerichte plannen en concrete actieplannen. Bedrijven kunnen hierbij inspelen op de mogelijkheden die de Vlaamse regering biedt via het Pendelfonds. Carpoolen en gebruik van openbaar vervoer kunnen hier een onderdeel van zijn, net als het verkennen van mogelijkheden van flexibele werktijden en werkplaatsen. Dit veronderstelt draagvlakcreatie via overleg met de bedrijven op de luchthaven en in de luchthavenregio.”

- 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?

“Bundeling van goederenstromen is één van de manieren om het goederenvervoer te verduurzamen. Het gebruik van stedelijke distributiecentra kan hieraan bijdragen. Dit kan dus inderdaad best bekeken worden als mogelijkheid. In Antwerpen doet men dit trouwens al.”

- 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?

“Multimodaal goederenvervoer is belangrijk, omdat het de maatschappelijke impact (externe kosten) kan beperken. Vervoer over de waterweg is duurzamer dan wegvervoer en wordt dan ook best gebruikt waar mogelijk. De Vlaamse overheid stimuleert het vervoer over het water door middel van het kaaimurenprogramma (80% subsidie door overheid voor de aanleg van een kaaimuur), maakt subsidies vrij om kleinere schepen in de vaart te kunnen houden en recent werden nog middelen vrijgemaakt om wacht- en rustplaatsen uit te bouwen voor de beroepsvaart.”

- 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?

“CD&V wenst dat het gebruik van het openbaar vervoer toeneemt, in de eerste plaats voor het woon-werk verkeer. In die zin is een ontsluiting van bedrijventerreinen iets waar dient aan gewerkt te worden. Het toekomstplan van De Lijn doet voorstellen om het huidige aanbod aan te vullen. Dat aanbod dient afgestemd te zijn op de vraag. Op die manier willen we lege of bijna lege bussen vermijden en dat ze beschikbaar zijn waar en wanneer nodig. In die zin is het ook goed indien er overleg komt betreffende een afstemming met het Iris-2 plan van het Brussels Gewest voor de gewestoverschrijdende verbindingen (wat ook gevraagd werd door de Vlaamse Regering in december 2008)”, aldus Tom Dehaene.

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?

“Er zijn op dit ogenblik 1200 vacatures op de luchthaven. Door de samenwerking tussen VDAB en Actiris is men erin geslaagd om meer dan 6000 werkzoekenden uit Brussel met deze vacatures in contact te brengen. Het laatste anderhalf jaar werden reeds een 1000-tal vacatures ingevuld met mensen uit de regio Brussel, wat een duidelijk teken is dat deze nieuwe aanpak begint te werken. De taalbarrière blijft nog een probleem, maar door een integrale aanpak van taalopleidingen (ook op de werkvloer), taalscans en jobscans lukt het steeds beter om de arbeidsmarkt in Brussel ook beter af te stemmen op de noden in de luchthavenregio. Een verdere investering en versterking van de inspanningen is daarom aangewezen.

Op termijn is het zeker zo dat het voor het behoud van de welvaart en economische groei in Vlaanderen, Brussel en het Waals Gewest interregionale mobiliteit een belangrijk deel van de oplossing zal moeten vormen. Gezien de impact van de vergrijzing in Vlaanderen in de komende jaren veel groter zal zijn en gezien de bestaande arbeidsmarktreserve in beide andere gewesten, is het logisch dat deze mobiliteit absoluut nodig zal zijn.

Eventuele maatregelen die genomen worden, mogen natuurlijk het Vlaams karakter van de regio niet aantasten, maar moeten erop gericht zijn om werknemers zo snel mogelijk de kans te geven om functioneel Nederlands te leren.

Naast taal vormt inderdaad mobiliteit een tweede obstakel, maar de bijkomende investeringen rond mobiliteit en in het openbaar vervoer die in elk geval zullen geleverd worden, waar nuttig gekoppeld aan nieuwe instrumenten zoals het Pendelfonds, moeten hierop reeds een antwoord kunnen bieden”, besluit Tom Dehaene.