

Lodewijk De Witte, gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant

Een algemene vaststelling is dat er van de Vlaamse Rand een grote aantrekkingskracht blijft uitgaan. Dat blijkt uit de sterke aangroei van de bevolking en uit de talrijke aanvragen om nieuwe projecten en initiatieven te ontwikkelen. Dat de Vlaamse Rand voor velen aantrekkelijk blijft, is verheugend en positief. Maar het stelt ons ook voor grote uitdagingen. Hoe kunnen we alles een goede plaats geven? Hoe kunnen we al het nieuwe inpassen in een leefbare, sociale, duurzame omgeving?

Drie belangrijkste verwezenlijkingen?

- Institutioneel is er een enorme stap gezet met de splitsing van het bestuurlijk arrondissement Halle-Vilvoorde. Het voor de inwoners meest tastbare voordeel van de splitsing is dat er, door de oprichting van een zelfstandig parket en politiearrondissement voor Halle-Vilvoorde, een eigen beleid mogelijk wordt voor de belangrijke veiligheidsproblematiek.
- Het aantal anderstaligen in de Vlaamse Rand groeit gestaag. Dat vraagt om begeleiding en taallessen. Er zijn veel inspanningen gedaan om daarvoor meer mensen in te zetten en betere methodes in te voeren. Scholen met veel anderstalige kinderen krijgen steun, pedagogisch en van extra leerkrachten. Op speelpleinen en in sportclubs is er coaching van anderstaligen. De VDAB voert een sluitend taalbeleid voor anderstalige werkzoekenden. Het Huis van het Nederlands oriënteert naar de passende taalcurricula. Er kwamen veel maatregelen voor taalbegeleiding tot stand. Die inspanningen moeten we minstens volhouden en liefst uitbreiden.
- Het besef dat een oplossing voor de mobiliteit de hoogste prioriteit moet krijgen, is algemeen doorgedrongen. De consensus is gegroeid dat daarvoor zowel het openbaar vervoer, het gebruik van de fiets als het wegverkeer sterk moeten worden verbeterd. En dat we die verschillende wijzen van verplaatsen zo slim mogelijk moeten organiseren. De ideeën en plannen hoe dat allemaal kan, zijn uitgewerkt en een aantal daarvan zijn al omgezet in realisaties. Dat de Vlaamse regering, de gemeentebesturen en het provinciebestuur in grote mate eenzelfde doel en visie op de verbetering van mobiliteit delen, is al een verwezenlijking op zich. Al moeten veel plannen nog worden uitgevoerd en betaald.

Drie belangrijkste teleurstellingen?

- Een stevige visie en plan over de ruimtelijke ordening, over welke ontwikkelingen waar worden toegelaten, ontbreekt tot vandaag. Er is wel een ruimtelijk

uitvoeringsplan (RUP) voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB) opgesteld, maar dat voldoet niet. Omdat er veel discussie en onenigheid over het goedgekeurde plan was en zelfs de opstellers ervan vandaag erkennen dat het RUP niet het goede antwoord is op veel vragen over mogelijke ontwikkelingen. Omdat belangrijke delen van het RUP ondertussen door het gerecht reeds zijn vernietigd of dreigen te worden vernietigd. En omdat er vergunningen of plannen voor megaprojecten zijn bekendgemaakt, waar veel betwisting en onzekerheid bestaat. Zodat het tasten in het duister blijft over waar en hoe ontwikkelingen in de Vlaamse Rand mogelijk zijn.

- In de Vlaamse Rand is er een schrijnende achterstand op het vlak van welzijnsvoorzieningen, zoals kinderopvang, thuiszorg, bijzondere jeugdbijstand, geestelijke gezondheidszorg ... Met de lokale besturen en het provinciebestuur is dat in kaart gebracht en uiteindelijk werd de nood aan een inhaaloperatie door de Vlaamse regering ook erkend en beloofd. Maar die inhaaloperatie gaat zo traag, dat het aan dit tempo nog decennia zal duren vooraleer het welzijnsaanbod in Halle-Vilvoorde op hetzelfde niveau als andere regio's in Vlaanderen kan komen.

- Een gezonde samenwerking en overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijft uit. In Brussel blijven ze over 'het hinterland' spreken. Over verschillende specifieke dossiers is er gelukkig positief en deskundig overleg, maar een overleg over het globale beleid, op basis van gelijkwaardigheid, is er niet en zit er ook niet aan te komen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de provincie Vlaams-Brabant tellen ongeveer evenveel inwoners, hebben allebei een grote dynamiek: de kansen op ontwikkeling van beide regio's moeten worden erkend. Er is nood aan een gelijkwaardige relatie en samenwerking. De vooropgestelde metropolitane structuren beantwoorden daar niet aan.

Drie belangrijkste uitdagingen?

- De grootste uitdaging blijft de mobiliteit, het verkeer. Het dagelijks stremmende verkeer zorgt voor stress, voor te veel uitstoot, voor schade aan de gezondheid en aan de leefbaarheid, voor economisch verlies. De ideeën en de plannen zijn er, enkele realisaties ook al. Er is nu nood aan een snelle realisatie van de maatregelen en plannen en daarvoor zijn beduidend meer investeringen nodig. Die uitdaging moet de Vlaamse regering waarmaken. Anders blijven een vlot Vlaams-Brabant en een vlot Vlaanderen een illusie.

- Aangenaam, gezond, betaalbaar wonen. De bevolking groeit, er zal behoefte zijn aan enkele tienduizenden bijkomende woningen. Waar voorzien we daar plaats voor,

zodat de mensen in een leefbare en gezonde omgeving een thuis kunnen vinden?
En vooral: hoe houden we dat betaalbaar voor iedereen? Hoe zorgen we dat jonge mensen niet moeten wegtrekken?

- De Vlaamse Rand is geen regio als een andere. De verstedelijking gaat ver en is verspreid over een groot aantal gemeenten. De groei en de veranderingen gaan sneller dan elders. De lokale besturen moeten de middelen krijgen om de groei en de veranderingen op te vangen. Daarvoor is er nood aan een specifiek statuut voor de gemeenten van de Vlaamse Rand, aan specifieke middelen uit het gemeentefonds. En de stad Vilvoorde moet eindelijk de erkenning als centrumstad krijgen.