
INITIATIEFADVIES

Voor een sterke industrie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Advies behandeld door

Wergroep Industrialisatie

Advies behandeld op

15 januari, 6 en 20 februari, 17 maart, 7 en 18 april
2025

Advies aangenomen door de Plenaire vergadering op 21 mei 2025

Brupartners bestaat uit 7 effectieve en 7 plaatsvervangende leden die **de representatieve werkgeversorganisaties** (BECI) vertegenwoordigen, 6 effectieve en 6 plaatsvervangende leden die **de representatieve middenstandsorganisaties** vertegenwoordigen, 2 effectieve en 2 plaatsvervangende leden die **de representatieve werkgeversorganisaties van de social-profitsector** (BRUXEO) vertegenwoordigen en 15 effectieve en 15 plaatsvervangende leden die **de representatieve werknemersorganisaties** vertegenwoordigen (6 ABVV, 6 ACV, 3 ACLVB).

Inhoudstabel

VOORAF	3
ADVIES	4
1. ALGEMENE BESCHOUWINGEN	4
1.1 <i>Overleg</i>	5
1.2 <i>Samenhang</i>	5
Tussen de beleidsniveaus	5
Tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn hinterland.....	5
1.3 <i>Definities</i>	6
1.4 <i>Welke industrie te Brussel?</i>	7
Zware industrie	8
Materiële productie-industrie	8
Immateriële productie-industrie	8
Hightechindustrie	9
Groene en circulaire industrie	9
Conclusies	9
1.5 <i>Wat zijn de uitdagingen van de industriële strategie en welke hefboomen om deze aan te nemen?</i> 10	
Grondbeleid	10
Scheppen van werkgelegenheid	11
Noden aan opleiding.....	12
Mobiliteit (verzadiging, bediening, bereikbaarheid).....	13
Begeleidingsmaatregelen	14
Financiële ondersteuning en economische ontwikkeling	14
Overheidsopdrachten	15
Onderzoek en ontwikkeling (O&O).....	15
Conclusies	16
1.6 <i>Welke vooruitzichten voor de industrie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: welke toekomst voor de Audi-site?</i>	16
Algemene vooruitzichten.....	16
Herontwikkeling van Audi Vorst	17
Andere sites	19

Vooraf

De-industrialisering is een globaal fenomeen dat al verschillende decennia alle Europese economieën treft. Hoewel de Brusselse economie vooral wordt gekenmerkt door de tertiaire sector, vormt de sluiting van de Audi Vorst-site een keerpunt voor de industriële sector in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze emblematische site, uitgebaat door de grootste industriële speler van Brussel, stond nog symbool voor de capaciteit van ons Gewest om een grootschalige industriële productie te huisvesten. De verdwijning ervan benadrukt dan ook de dringende noodzaak van een grondig denkproces gewijd aan de toekomst van de industrie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, teneinde een volledige verdwijning van het lokale productieweefsel te voorkomen.

Brupartners wees hierop reeds in 2018, in zijn initiatiefadvies betreffende een Brussels industrieplan: *“Het industrieel beleid is een thema waarvoor de patronale en syndicale verwachtingen op elkaar kunnen aansluiten: opleiding, de oprichting van industriële activiteiten, de bestending van het industrieel weefsel, de vrijwaring en promotie van gronden en oppervlakten waarvan gebruik kan worden gemaakt, mobiliteit, enz. Deze toenadering is een troef die beter moet worden aangewend om het scheppen van duurzame en kwaliteitsvolle arbeidsplaatsen te Brussel te verzekeren.”* ([Advies A-2018-91-ESR](#) p.3).

Aan het einde van de legislatuur 2014-2019 werd uiteindelijk een industrieel plan opgesteld onder leiding van minister van Economie Didier Gosuin. Dit plan, dat in januari 2019 werd aangenomen, stelde een vernieuwde visie voor op de ontwikkeling van het industriële weefsel te Brussel, met de klemtoon op herlokalisatie, circulaire economie en innovatie. Het was aan de volgende regering om het plan over te nemen en de maatregelen te bepalen die moesten worden genomen om de industriële toekomst van het Gewest veilig te stellen. **Brupartners** was echter teleurgesteld over de sterke focus van het plan op de industrie 4.0, die gericht is op innovatie, digitalisering, artificiële intelligentie en onderling verbonden toeleveringsketens, ten nadele van de meer traditionele industrie. Deze industrie, hoewel ze hinder veroorzaakt, vormt nog steeds een belangrijke bron van werkgelegenheid, vooral voor laaggeschoolden, en vervult een beslissende rol voor de verankering van de lokale economie, de veerkracht van toeleveringsketens en bij het voldoen aan de noden van de Brusselaars.

Tijdens de volgende legislatuur werden deze richtlijnen om de lokale productiecapaciteit in een duurzaam kader te versterken, grotendeels geïntegreerd in het luik “toegang tot vindplaatsen, lokale productie en logistiek” van de Shifting Economy” (NVDR: gewestelijke strategie voor economische transitie goedgekeurd in maart 2022 met als doel, de Brusselse bedrijven aan te moedigen om vanuit sociaal en/of milieuoogpunt voorbeeldige praktijken aan te nemen door de steun voor economische ontwikkeling te verhogen en – op termijn – een conditionering van de toegang).

Vandaag, in het licht van nieuwe economische, technologische en ecologische ontwikkelingen, is het absoluut noodzakelijk om deze beschouwingen te actualiseren en de voorwaarden te bepalen die nodig zijn om een industriële activiteit in stand te houden in een gewest dat gekenmerkt wordt door stedelijke verdichting, ecologische transitie en de evolutie van competenties.

Het is in dit vooruitzicht dat **Brupartners** een werkgroep heeft opgericht om de uitdagingen van de industrialisatie te evalueren en om concrete aanbevelingen voor de toekomst te formuleren. Het doel is om:

- De rol te bepalen die in het kader van de Brusselse economie aan de industrie moet worden toebedeeld;

- De problemen en uitdagingen te bepalen waarmee deze sector in een stedelijke context wordt geconfronteerd;
- Aanbevelingen te formuleren die zowel de veerkracht van de stedelijke industrie als de aantrekkelijkheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevorderen;
- Een visie aan te reiken voor de ontwikkeling van productieactiviteiten op de grote sites die in het Brussels gewest beschikbaar zijn (Audi Vorst, Schaarbeek-Vorming, TIR Logistics Centre en Solvay).

Dit advies moet een denk- en actie-instrument zijn voor de overheid en de economische actoren om een industrie te ondersteunen die aangepast is aan de uitdagingen van de 21^{ste} eeuw en verankerd is in de specifieke kenmerken van Brussel. **Brupartners** wijst erop dat hij ook de volgende adviezen heeft uitgebracht met betrekking tot de stedelijke industrie:

- Op 20 december 2018, het initiatiefadvies “Brussels Industrieplan” ([A-2018-91-ESR](#));
- Op 20 februari 2025, het initiatiefadvies “Share the City – ontwerp tot herziening van het GBP” ([A-2025-002-BRUPARTNERS](#)).

Brupartners nodigt iedereen, die geïnteresseerd is in het onderwerp van de stedelijke industrie, uit om eveneens de volgende publicaties te raadplegen:

- [Sociaal-economisch overzicht | BISA](#) ;
- [Overzicht van de productieactiviteiten \(perspective.brussels\)](#);
- [Activiteitenverslag 2018-2023 van de Shifting Economy in het kader van het activiteitenverslag](#);
- [Waarom en hoe Brussel herindustrialiseren | hub.brussels](#) ;
- [Rapport groene-jobs door Actiris, Deplasse & associés en EcoRes](#).

Advies

1. Algemene beschouwingen

Brupartners verwijst eerst en vooral naar zijn initiatiefadvies over een Brussels Industrieplan, dat op 20 december 2018 werd aangenomen ([A-2018-91-ESR](#)). Een aantal van de hierin geformuleerde opmerkingen zijn ook in dit initiatiefadvies verwerkt, niet omdat ze voorrang hebben op de andere beschouwingen die in 2018 werden gemaakt, maar omdat ze de nieuwe beschouwingen onderbouwen en versterken.

Brupartners wijst er ook op dat de Europese verordening voor een “nettonul-industrie” (een initiatief dat voortvloeit uit het industriële plan van het Groene Pact van Europa om de productie van schone technologieën in de EU te verhogen)¹ moeilijk te verzoenen valt met de specifieke kenmerken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Rekening houdend met de specifieke beperkingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (in het bijzonder op het vlak van ruimtelijke ordening en industriële typologie) is het namelijk essentieel om voorrang te geven aan activiteiten die rechtstreeks in een stedelijke context kunnen worden uitgevoerd.

¹ [Verordening voor een nettonulindustrie - Europese Commissie](#)

1.1 Overleg

Brupartners benadrukt het belang en de hoogdringendheid van de sociaaleconomische uitdagingen en vraagt aan de toekomstige regering om snel een Brussels industriebeleid uit te stippelen en goed te keuren, meer bepaald door een coherent plan voor te stellen voor de herontwikkeling van industrieterreinen. Hij vraagt de toekomstige regering dan ook om, zodra deze is geïnstalleerd, dit vraagstuk op te nemen en snel de nodige acties te voeren om een antwoord te bieden op de uitdagingen waarmee Brussel wordt geconfronteerd.

Gezien de belangrijke sociaaleconomische impact nodigt **Brupartners** de regering bovendien uit om de industriële strategie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit te werken en de sociale partners hierbij te betrekken via de zogenaamde overlegmethode van de “gedeelde prioriteiten”. **Brupartners** moedigt tevens de oprichting aan van ad hoc-overlegorganen die kunnen worden geactiveerd in functie van de actualiteit, zoals de gewestelijke taskforce “Audi” die zich toelegt op de voorbereiding van de toekomst van de site.

1.2 Samenhang

Tussen de beleidsniveaus

Het industriebeleid is ontegensprekelijk transversaal en impliceert de inzet van een brede waaier van bevoegdheden (ruimtelijke ordening, economie, werkgelegenheid, milieu, stedenbouw, fiscaliteit, mobiliteit, onderzoek en ontwikkeling, enz.). Dit beleid moet dus de hele regering aangaan en alle bevoegde Brusselse besturen moeten erbij worden betrokken (met name perspective.brussels, de MSI, urban.brussels, citydev.brussels, Brussel Mobiliteit en parking.brussels...). Het is met name essentieel om een industriële strategie te bepalen die aansluit bij de werkzaamheden die momenteel worden gevoerd in het kader van de algemene herziening van het GBP (“Share the City”).

Het veelomvattend karakter van dit vraagstuk vereist bovendien een nauwe samenwerking met de Gemeenschappen (onderwijs en beroepsopleiding) en de gemeenten (fiscaliteit, mobiliteit, samengaan van grondgebruik en ruimtelijke ordening).

Brupartners hamert op de noodzaak van een intraregionale en intergemeentelijke coherentie, maar gaat nog verder en benadrukt de noodzaak om het industriële vraagstuk aan te pakken vanuit een metropolitaans perspectief (in het bijzonder met betrekking tot de onderlinge economische afhankelijkheid en mobiliteitskwesties), d.w.z. in volledige samenwerking met de beide andere gewesten.

Tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn hinterland

Brupartners wijst erop dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een unieke positie inneemt onder de grote Europese steden wat betreft de relatie met zijn hinterland en de verdeling van de industriële activiteiten met zijn periferie. In tegenstelling tot andere grootsteden wordt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest namelijk geconfronteerd met tal van politieke, administratieve en juridische belemmeringen die een vlotte doorstroming van het verkeer met zijn metropolitaanse zone bemoeilijken. Bovendien komt deze specificiteit bovenop de (welgekende) mobiliteitsbeperkingen. Deze vormen op zich al een belangrijke barrière tussen Brussel en zijn hinterland.

Om nog maar te zwijgen van het feit dat het gebrek aan beschikbare gronden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat de vestigings- en uitbreidingsmogelijkheden beperkt, ook een belangrijke rem vormt op de sociaaleconomische ontwikkeling.

Brupartners benadrukt dat deze structurele belemmeringen aanzienlijke kosten met zich meebrengen en de ontwikkeling van dynamieken ernstig beperken die nochtans essentieel zijn, zoals circulariteit en circuits van hergebruik – of nog - de ontwikkeling van *urban mining*². Dit zijn stuk voor stuk oplossingen die zouden moeten bijdragen tot een optimalisering van de stedelijke activiteiten.

In deze context vindt **Brupartners** het essentieel dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op zijn grondgebied industriële activiteiten kan huisvesten die, hoewel ze onderworpen zijn aan aanzienlijke exploitatiebeperkingen, rechtstreeks verband houden met de basisbehoeften van de bevolking (huisvesting, voeding, verwarming, enz.) of een dienstverlenende taak vervullen voor de stad. Dit soort activiteiten moet bijgevolg als prioritair worden erkend in geschikte gebieden. **Brupartners** is van mening dat dit soort activiteiten moet worden beschermd tegen de NIMBY- (Not In My Backyard) en BANANA-reflex (Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anyone), in het kader van de raadplegings- en burgerparticipatie-instrumenten.

Brupartners herinnert bovendien aan de beperkingen van de doelstelling van gemengde functies, in de mate waarin bepaalde industriële activiteiten, die moeilijk (of zelfs onverenigbaar) zijn met huisvesting, ontwikkelingszones met één functie vereisen. Het is dus essentieel om vooruit te plannen en geschikte terreinen voor te behouden, tegen een betaalbare prijs en binnen het Gewest zelf.

Tot slot benadrukt **Brupartners** dat, terwijl andere grote steden dit soort activiteiten naar de rand kunnen verplaatsen, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een verfijnde en proactieve territoriale strategie moet hanteren om zijn productieweefsel te vrijwaren en een endogene economische ontwikkeling te ondersteunen, gebaseerd op een gedetailleerde analyse van de levenscycli van de ondernemingen teneinde het proces (duurtijd) zo kort mogelijk te houden om te beantwoorden aan de veranderende noden.

Brupartners vraagt tevens om uit te gaan van de “Metropolitaanse Gemeenschap” die werd opgericht in het kader van het compromis dat werd bereikt over de splitsing van het kiesarrondissement Brussel-Halle-Vilvoorde, teneinde de ontwikkeling van nauwe economische betrekkingen tussen Brussel en zijn hinterland te bevorderen en de bijzondere wet van 19 juli 2012 tot aanvulling van artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen toe te passen.

1.3 Definities

Omwille van de duidelijkheid stelt **Brupartners** voor om de verschillende soorten industrie te onderscheiden op basis van de volgende categorieën:

- **Zware industrie** (ijzer en staal, chemie, raffinage, enz.), met een grote impact op haar omgeving en die veel hulpbronnen en land gebruikt.
- **Materiële productie-industrie**, d.w.z. activiteiten die afgewerkte of halfafgewerkte materiële goederen produceren. Deze productieactiviteiten worden gekenmerkt door hun arbeidsintensiviteit en logistieke infrastructuur.

² « *Urban mining* » betekent letterlijk « *stedelijke mijnontginning* ». Deze term heeft concreet betrekking op de exploitatie van hulpbronnen in voorwerpen, stedelijke infrastructuur en afvalstoffen (zoals elektronische uitrustingen en gebouwen) om hieruit waardevolle materialen te halen en deze te recyclen.

- **Immateriële productie-industrie** (culturele en creatieve productie, videogames, design, audiovisuele productie) die gekwalificeerde arbeidskrachten of specifieke en digitale infrastructuur vereist.
- **Hightechindustrie** (micro-elektronica, biotechnologie, robotica, farmaceutica) die eveneens de beschikbaarheid van geschoolde arbeidskrachten en een innovatief ecosysteem (universiteiten, laboratoria) vereist.
- **Groene en circulaire industrie** (afvalverwerking, hernieuwbare energie, ecobouw en *urban mining*) die noodzakelijk is voor de veerkracht van steden en de lokale economie.

Brupartners benadrukt ook de nauwe band tussen de industriële sector en “logistieke” activiteiten. Ongeacht de industriële categorie die in beschouwing wordt genomen, is elke industriële activiteit afhankelijk van een efficiënte logistiek om de aanvoer van grondstoffen, het beheer van de productiestromen en de distributie van eindproducten te garanderen. Deze logistieke dimensie is dan ook een essentiële factor waarmee rekening moet worden gehouden bij elk denkproces over hoe de industriële activiteit, ongeacht het type, kan worden ondersteund en ontwikkeld. Om een harmonieuze integratie in het stedelijk en economisch weefsel en een intelligent evenwicht tussen productie-industrie en verantwoorde logistiek te verzekeren, is het dus absoluut noodzakelijk dat de vestiging van logistieke activiteiten, die voldoen aan strenge criteria op het gebied van werkgelegenheid (zie hieronder), milieu-impact en bijdrage aan de circulaire economie, kan worden aanvaard in gebieden voor stedelijke industrie (GSI) en gebieden voor haven- en transportactiviteiten (GHTA).

1.4 Welke industrie te Brussel?

Brupartners benadrukt de noodzaak om het bestaande industriële weefsel van Brussel te vrijwaren. De stedelijke industrie speelt namelijk een sleutelrol in de creatie van lokale werkgelegenheid, de herlokalisatie van bepaalde sectoren, de ecologische transitie en het behoud van productieactiviteiten. De strategische waarde van de industriële sector moet bijgevolg erkend worden om een coherent en oordeelkundig beleid van economische ontwikkeling uit te tekenen.

De industrie te Brussel kan niet worden herleid tot een louter administratieve lezing van de NACE-codes, aangezien het gebruik van deze codes alleen niet volstaat om de diversiteit en complexiteit van het gewestelijk economisch weefsel te vatten. De NACE-codes mogen dus niet de enige referentiebron zijn om de zogenaamde “industriële” sectoren te identificeren.

Brupartners is van mening dat de industriële strategie rekening moet houden met sectoren die ten dienste staan van de stad en haar inwoners, aangepast zijn aan de kenmerken van alle werknemers (kwalificaties, personen met een handicap, enz.) en tegemoetkomen aan concrete behoeften - zoals agrovoeding, bouw, logistiek, waterbeheer, afval, sortering en recyclage. Deze sectoren dragen bij tot de veerkracht en autonomie van het Gewest en verkleinen de afstand tussen de productie van materiële goederen en de Brusselse consument. Deze sectoren bieden ook een aanzienlijk potentieel voor lokale, niet-delokaliseerbare banen voor mensen met een breed scala aan vaardigheden. Daarom moeten deze sectoren als prioritair worden beschouwd.

Brupartners benadrukt ook dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, als kruispunt van tal van gebieden, zijn strategische rol als logistieke en economische toegangspoort ten volle moet kunnen vervullen. Het gewestelijk industriebeleid moet daarom bijdragen tot zijn nationale, Europese en internationale uitstraling.

Zware industrie

Brupartners pleit ervoor om de zware industriële activiteiten die al aanwezig zijn in het Gewest te beschouwen als belangrijke economische spelers.

Gezien de behoeften aan gronden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is **Brupartners** van mening dat, indien er geen grond beschikbaar is om nieuwe zware industrie te huisvesten, overleg met de andere gewesten een van de mogelijkheden is. Hij stelt voor om dergelijke ontwikkelingen te overwegen in de metropolitaanse zone zodat de zware industrie toegankelijk blijft voor de Brusselse werknemers.

Materiële productie-industrie

De Shifting Economy kent ongetwijfeld een belangrijke plaats toe aan lokale productie, ambachten, stedelijke landbouw – of nog – aan de bouw en aanverwante activiteiten. Toch is **Brupartners** van mening dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn ambitie om de materiële productiesectoren meer te ondersteunen nog zou kunnen versterken.

Brupartners wijst erop dat de prioritaire sectoren die in het kader van de Shifting Economy zijn bepaald (voeding, hulpbronnen en afvalstoffen, bouw, culturele en creatieve industrieën, mobiliteit, gezondheid) niet altijd overeenstemmen met zijn opvatting van de industrie, die in zijn initiatiefadvies van 2018 wordt gedefinieerd als een activiteit die eindproducten of halffabricaten produceert. Volgens **Brupartners** moeten de subsectoren worden geïdentificeerd die binnen de in de Shifting Economy genoemde sectoren aan deze definitie voldoen en een bijzonder beschermingsbeleid vereisen omdat zij overlast veroorzaken en veel ruimte innemen.

Hoewel deze industrietakken potentieel hinder veroorzaken die onverenigbaar is met de woonfunctie (lawaai, stof, geurhinder...), vormen zij ook een belangrijke bron van werkgelegenheid en dragen deze bij – of zijn zelfs essentieel – voor de economische dynamiek en het goed functioneren van een gebied.

Bovendien kan de productie van (eind)producten de toeleveringsketen en het aantal tussenpersonen tot aan de eindconsument in Brussel verkorten.

Brupartners acht het enerzijds noodzakelijk om de vestiging van materiële productiebedrijven te voorzien in afgebakende, gescheiden monofunctionele zones met aangepaste wegen, en anderzijds om de bedrijven in gemengde zones – het gaat vaak om kleinere structuren – waar ze het meest onder druk staan en het meest bedreigd worden, te behouden en te ontwikkelen. Alle zijn namelijk onmisbaar voor de logistieke ontwikkeling van de industrie en het Gewest als geheel.

Brupartners raadt dan ook ten eerste aan om de bestaande zones die bestemd zijn voor materiële industriële productieactiviteiten te behouden. In dit verband is het absoluut noodzakelijk om de oppervlakte die momenteel bestemd is voor GSI en GHTA (met inbegrip van grote grondreserves zoals Schaarbeek-Vorming, het TIR Logistics Centre, Solvay en Audi) te behouden, met name door het verbieden van masterplannen (RPA) of bijzondere bestemmingsplannen (BBP) in afwijkende gevallen. Anderzijds beveelt **Brupartners** aan om de oppervlakte die bestemd is voor materiële productieactiviteiten te verdichten of zelfs te vergroten.

Immateriële productie-industrie

Hoewel ze in het GBP onder dezelfde functie zijn ingedeeld, benadrukt **Brupartners** dat immateriële productieactiviteiten niet te maken krijgen met de klassieke problemen waarmee materiële productie-industrieën worden geconfronteerd (geluids- en geuroverlast; behoefte aan ruimte; logistiek, enz.).

Daardoor kunnen immateriële productiesectoren beter gedijen in het kader van gemengde functies en zijn ze beter vergelijkbaar met dienstverlenende activiteiten. Ze kunnen dus concurreren met of minder interessant zijn voor vastgoedontwikkelaars en -promotoren in het kader van projecten met gemengde functies (economie en huisvesting). Deze situatie leidt tot een potentiële hiërarchisering binnen eenzelfde economische bestemming ten nadele van de materiële productiesectoren. Bij de visie op en de analyse van gemengde functies moet met deze dimensie rekening worden gehouden.

Hoewel de immateriële productie-industrie uiteraard zijn plaats heeft in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gezien de werkgelegenheid die deze genereert en zijn grote compatibiliteit met een stedelijke omgeving, vraagt **Brupartners** niettemin dat de industriële strategie een duidelijk onderscheid maakt tussen de immateriële en materiële productie-industrie. Deze strategie moet er bovendien voor zorgen dat gronden worden voorbehouden aan materiële productieactiviteiten in monofunctionele zones (zie hierboven).

Hightechindustrie

Brupartners benadrukt de sterke toegevoegde waarde en de strategische innovatie van de hightechindustrie. Bovendien is dit soort industrie goed aangepast aan een stedelijke context. In een context van technologische en geopolitieke veranderingen kent deze sector bovendien een toenemende dynamiek, met name op het gebied van defensie en veiligheid (drones, artificiële intelligentie, cyberveiligheid).

De aanwezigheid van talrijke universiteiten en hogescholen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een echte troef die kan worden aangewend om oplossingen door te voeren voor een optimale uitwisseling van kennis, processen en infrastructuur.

Deze sector vormt een strategische hefboom voor de economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het is dan ook van essentieel belang om de hightechindustrie op volwaardige wijze te betrekken bij het denkproces over de industriële toekomst van het Gewest.

Groene en circulaire industrie

Brupartners is van mening dat het industriebeleid van een gebied ook rekening moet houden met de bijdrage van activiteiten aan het functioneren van de stad en met hun rol in het efficiënt milieubeheer van het Gewest, met name op het gebied van het beheer van stedelijke stromen (water, energie, materialen, afval, mobiliteit).

Om positieve externe effecten te garanderen (stimulering van lokale sectoren, ondersteuning van innovatie en de creatie van industriële ecosystemen, enz.), moet een industriële strategie een positieve impact hebben op het behoud of de creatie van korte ketens (waardoor de verplaatsingsbehoeften en de wijzigingen in de gewestelijke regelgeving bij vertrek uit het Brussels grondgebied worden beperkt) en bijdragen aan de circulaire economie.

Brupartners benadrukt enerzijds dat veel activiteiten van dit type (*urban mining*, sortering/recycling, enz.) bijzonder veel ruimte innemen en anderzijds dat het wenselijk is om deze activiteiten zo lokaal mogelijk te vestigen. Daarom beveelt **Brupartners** aan om ervoor te zorgen dat de oppervlakte, die is voorbehouden aan GSI en GHTA, voldoende is om hun vestiging te garanderen.

Conclusies

Brupartners is van mening dat de industriële ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verschillende uitdagingen moet invullen: het creëren van gekwalificeerde en laaggeschoolde banen met een economische waarde, respect voor het leefmilieu, bijdrage aan de stedelijke werking,

bescherming van de bestaande industriële activiteit, integratie in het lokaal economisch weefsel en co-existentie van de verschillende functies.

De relevantie van de vestiging van bepaalde economische activiteiten, met name productieve en logistieke activiteiten, moet dan ook zorgvuldig worden geanalyseerd om een optimaal en coherent gebruik van het grondgebied te verzekeren.

1.5 Wat zijn de uitdagingen van de industriële strategie en welke hefbomen om deze aan te nemen?

Grondbeleid

Toegankelijkheid/beschikbaarheid

Brupartners herinnert eraan dat het gewestelijk grondbeleid de bestaande zones die bestemd zijn voor materiële productieactiviteiten moet behouden, de verdichting van industriezones mogelijk moet maken en zelfs de oppervlakte die bestemd is voor materiële productieactiviteiten moet uitbreiden.

Bovendien moet het grondbeleid rekening houden met de behoefte aan ruimte voor logistieke activiteiten die inherent zijn aan industriële activiteiten.

De door het GBP vastgelegde industriegebieden worden steeds dichter bebouwd en bereiken een verzadigingspunt. Er is onvoldoende ruimte voor de industrie en de bestaande gebouwen worden nauwelijks gemoderniseerd of uitgebreid. Daardoor is de capaciteit om nieuwe activiteiten aan te trekken beperkt. De vraag naar de evolutie van het bestaande gebouwenbestand en de optimalisatie/aanpassing van de infrastructuur wordt dan ook cruciaal om aan de huidige en toekomstige noden te voldoen.

Ten slotte wijst **Brupartners** erop dat een van de specifieke uitdagingen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de beschikbaarheid van grote ruimten is (d.w.z. terreinen van minstens een hectare) en meer in het algemeen het beheer van de openbare gronden. Het verlies van de controle door de overheid over een zeer strategisch gebied, zoals blijkt uit het geval van Audi Vorst, is in dit opzicht een voorbeeld van situaties die in de toekomst moeten worden vermeden.

Ook al is het beleid van ruimtelijke ordening, zoals vastgelegd in het GBP, het belangrijkste instrument waarover de overheid beschikt om aan grondbeheersing te doen, toch vraagt **Brupartners** ook om:

- Het bestaande mechanisme van voorkoopperimeters te activeren, waardoor overheidsinstanties bij voorrang en tegen dezelfde prijs als de kandidaat-koper een onroerend goed of een terrein dat te koop wordt aangeboden in nauwkeurig afgebakende zones kunnen verwerven, met als doel het industriële of havenkarakter van de zone met voorkoopprecht te vrijwaren;
- Fiscale mechanismen in te voeren om speculatie en grondbehoud tegen te gaan. Zoals hij reeds aangaf in zijn advies van 2018 over het Brussels Industrieplan, moet ook de kwestie van de gewestelijke winning van de meerwaarde van gronden ingevolge een wijziging van het GBP volgens **Brupartners** aan bod komen.

Deze mechanismen moeten strikt worden omkaderd en tot doel hebben de reconversie van productieve ruimten, met name voor woningen of kantoren, te beperken.

Lokalisatie/coherentie/mapping

Vandaag zijn de laatste grote grondreserves voor industriële doeleinden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest Schaarbeek-Vorming, het TIR Logistics Centre dat moet worden herbestemd tot een stedelijk distributiecentrum, en de sites van Solvay en Audi.

Om een optimaal en coherent gebruik van het grondgebied te garanderen, beveelt **Brupartners** aan om een gedetailleerde mapping te verrichten teneinde de verdeling en lokalisering van de industriële activiteiten tussen en op deze verschillende sites zo veel mogelijk te optimaliseren (zie hieronder).

Gemengde functies

Na zich uitvoerig te hebben uitgesproken over gemengde functies in het kader van zijn advies “Share The City” ([A-2025-002-BRUPARTNERS](#)) herhaalt **Brupartners** dat hij de handhaving van een evenwichtige functionele mix als een van de belangrijkste uitdagingen beschouwt, met name tussen residentiële en economische functies, waarbij bijzondere aandacht moet worden besteed aan productieactiviteiten die een plaats moeten behouden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In dit opzicht is **Brupartners** van mening dat de ondernemingsbieden in de stedelijke omgeving (OGSO) hun doelstellingen op het vlak van gemengde functies en ontwikkeling van stedelijke bedrijven niet hebben bereikt. **Brupartners** dringt dan ook aan op een grondige evaluatie van de effecten van de OGSO en op een herdefiniëring van deze zones om in de eerste plaats logistieke en productieve activiteiten beter te integreren.

Bovendien benadrukt **Brupartners** het feit dat bepaalde productieactiviteiten onverenigbaar zullen blijven met de woonfunctie.

Conditionering

Brupartners vraagt om toe te zien op de geschiktheid van de toegangsvoorwaarden tot bepaalde ruimten. Hij stelt met name de relevantie ter discussie van het systematisch koppelen van de terbeschikkingstelling van gronden in het kanaalgebied aan het gebruik van de waterweg.

Scheppen van werkgelegenheid

Brupartners benadrukt met aandrang de sociaaleconomische rol die de industriële sector vervult wanneer deze werkgelegenheid aanbiedt.

Wat betreft de relevantie van de vestiging van bepaalde productieactiviteiten (en dus ook de daarmee samenhangende logistieke activiteiten), moet uiteraard rekening worden gehouden met de impact van een activiteit op de werkgelegenheid in een bepaald gebied (d.w.z. het aantal banen dat wordt gecreëerd op een oppervlakte die door een economische activiteit wordt ingenomen), alsook met het type gecreëerde banen en de mate waarin deze aansluiten bij de sociaaleconomische kenmerken van de Brusselse bevolking. Deze sociaaleconomische rol is des te belangrijker omdat de werkgelegenheid in de industriële sector kansen biedt voor gekwalificeerde en laaggeschoolde banen in andere sectoren (dienstensector, BAW...) als gevolg van de behoeften die voortvloeien uit de productieactiviteiten (logistiek, onderhoud, financiële diensten, handel, distributie...). Het zou echter te kort door de bocht zijn om de relevantie van een industriële site enkel en alleen te beoordelen op basis van de werkgelegenheidsdichtheid per hectare. Een project kan bijvoorbeeld ook relevant zijn vanwege de specifieke profielen waarnaar het vraagt, zijn lokale verankering, zijn circulariteit of zijn bijdrage aan de economische soevereiniteit van het Gewest.

Daarnaast is het noodzakelijk dat de industriële sector duurzame banen aanbiedt, met doorgroeimogelijkheden, respect voor de rechten van de werknemers en waardige arbeidsomstandigheden. De kwaliteit van de aangeboden banen moet dan ook een leidraad zijn bij de beoordeling van industriële projecten.

Aangezien de industriële sector bovendien zeer divers is – van voedselproductie tot logistiek, van fabricage tot herstelling en energietransitie – biedt deze een brede waaier aan werkgelegenheid voor alle kwalificatieniveaus, ook voor personen met een handicap, met name in bedrijven voor aangepast werk die een reeks taken uitvoeren die verband houden met de industriële activiteit (upcycling, ambachten, bouw, voedselverwerking, enz.). Het is dan ook van essentieel belang dat het industriebeleid getuigt van ambitie wat betreft de diversiteit van het aanbod aan banen.

Ten slotte vraagt **Brupartners** om in Brussel reconversiecellen of andere instellingen met hetzelfde doel op te richten waar werknemers, die het slachtoffer zijn van een faillissement, een bedrijfssluiting of een collectief ontslag, zich professioneel kunnen omscholen.

Bij wijze van conclusie is **Brupartners** van mening dat het zich baseren op het criterium 'werkgelegenheidsdichtheid' alleen te kort door de bocht en ontoereikend zou zijn. Het is essentieel om een holistische benadering te ontwikkelen door een kwalitatieve en multifactoriële visie op industriële werkgelegenheid te hanteren bij de beoordeling van de relevantie van projecten. Er moet namelijk rekening worden gehouden met criteria zoals het creëren van economische waarde, de milieu-impact, de bijdrage aan de circulaire economie of aan de stedelijke dynamiek, om te garanderen dat de vestiging van economische activiteiten harmonieus aansluit bij het algemeen functioneren van de stad, de stedelijke veerkracht versterkt en bijdraagt tot de overgang naar een duurzaam model dat rekening houdt met de lokale dynamiek. Aangezien het een zowel politieke als technische uitdaging is om de verschillende criteria op elkaar af te stemmen en te wegen, benadrukt **Brupartners** dat de sociale partners bereid zijn om samen te werken met de overheid om de impact van industriële projecten op de werkgelegenheid te Brussel zo nauwkeurig mogelijk te evalueren.

Noden aan opleiding

De door view.brussels bestelde studie over de impact van de groene economische transitie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest³ wijst op de moeilijkheid om een globaal beeld te bekomen van de bestaande opleidingen die leiden tot “groene banen”. In Brussel bestaat er namelijk een breed aanbod aan opleidingen, gaande van initiële opleidingen tot bijscholingen die worden gegeven door verschillende Franstalige en Nederlandstalige actoren (scholen, opleidingscentra, bedrijven, openbare en private instellingen), wat het overzicht van het hele opleidingsaanbod niet ten goede komt.

Brupartners is van mening dat een kadaster van alle opleidingen die verband houden met beschikbare beroepen in de industrie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de leesbaarheid en coördinatie van het bestaande opleidingsaanbod zou verbeteren – door overlappingsen te voorkomen – en het mogelijk zou maken om sneller te bepalen welke opleidingen nog moeten worden ontwikkeld, rekening houdend met de noden van het ecosysteem. Dit kadaster, dat in overleg met de betrokken instanties en actoren moet worden opgesteld, is des te noodzakelijker omdat de industrie voortdurend in beweging is. Het opleidingsaanbod moet dan ook regelmatig worden aangepast aan de veranderende noden van de bedrijven op het vlak van vaardigheden en profielen. Daarbij mag ook niet worden vergeten dat jongeren, werkzoekenden en werknemers in omscholing moeilijkheden ondervinden bij

³ [Analyse van de impact van de groene economische transitie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest](#)

het vinden van een opleiding die aan hun behoeften beantwoordt. Een volledig kadaster zou hen in staat stellen om zich sneller te oriënteren.

Brupartners acht het eveneens essentieel dat er voldoende toegankelijke instrumenten ter beschikking worden gesteld om werkzoekenden en werknemers om te scholen voor industriële beroepen waar vraag naar is, zowel intersectoraal als intrasectoraal. In dit verband meent hij dat het project « kies voor de zorg »⁴, dat is opgezet om omscholing naar de gezondheidszorg te stimuleren (mogelijkheid om een betaalde opleiding te volgen terwijl men al in dienst is bij een toekomstige werkgever), interessant en veelbelovend is.

Brupartners vindt het zorgwekkend dat vrouwen nog steeds ondervertegenwoordigd zijn in tal van industriële sectoren (met name in de STEM-sectoren (science, technology, engineering and mathematics) die nog steeds grotendeels door mannen worden gedomineerd) en meent dat het belangrijk is om toe te werken naar een gendergelijkwaardige industrie. Het is dan ook van essentieel belang dat het overheidsbeleid op het vlak van industrie een ambitieuze genderbenadering omvat, met duidelijke doelstellingen en concrete maatregelen.

Brupartners acht het bovendien noodzakelijk om bewustmakingscampagnes te voeren om technische en beroepsopleidingen en beroepen op te waarderen. Het imago van deze beroepen moet worden verbeterd door hun maatschappelijk nut, hun rol in de ecologische transitie en de werkgelegenheidsperspectieven die ze bieden, ook in innovatieve en gekwalificeerde functies, te benadrukken.

Ten slotte zorgen de opkomst van de artificiële intelligentie en van nieuwe technologieën voor een transformatie van de arbeidsmarkt en daarmee ook van de opleidingsbehoeften. Deze technologieën maken de ontwikkeling van nieuwe vaardigheden noodzakelijk om aan de eisen van de arbeidsmarkt te voldoen, maar bieden ook nieuwe manieren van leren en onderwijzen (persoonlijke trajecten, immersief leren, geautomatiseerde leerplatforms, enz.). Hoewel deze kansen bieden voor de manier waarop opleidingen worden gegeven, vereisen ze ook een grondig denkproces over de toegankelijkheid voor iedereen en over ethische aspecten en inzake gegevensbescherming.

Mobiliteit (verzadiging, bediening, bereikbaarheid)

Brupartners benadrukt dat de levensvatbaarheid en aantrekkelijkheid van economische activiteiten nauw verband houden met het mobiliteitsbeleid en is van mening dat mobiliteit een belangrijke pijler vormt voor een coherente industriële strategie. In een context die wordt gekenmerkt door een hoge stedelijke dichtheid, overbelaste wegen en een politieke wil om de CO₂-voetafdruk van het vervoer te verkleinen, is de bereikbaarheid van industriële en logistieke zones van cruciaal belang om het concurrentievermogen van bedrijven te vrijwaren en een efficiënte doorstroming van goederen en grondstoffen te garanderen.

Brupartners is dan ook van mening dat het mobiliteitsbeleid met name de volgende doelstellingen moet nastreven:

- Optimaal gebruik van het spoorverkeer en van de binnenvaart. In dit verband moet het gebruik van het kanaal van Brussel worden beschouwd als een strategisch alternatief voor het wegverkeer. Het is dan ook van essentieel belang dat de huidige havenactiviteiten worden behouden en dat de infrastructuur van het kanaal wordt ontwikkeld.

⁴ www.kiesvoordezorg.be/.

- Volledige medewerking van de openbare vervoersbedrijven (MIVB, TEC, De Lijn en NMBS) om meer een 'metropolitane' visie te ontwikkelen;
- Oprichting van multimodale logistieke platforms om de bediening door alle soorten voertuigen te vergemakkelijken (met name de ontwikkeling van logistieke hubs en 'nano-hubs');
- Harmonisatie van het wegennet met de GSI/GHTA;
- Delen van de infrastructuur (in ruimte en tijd) voor een efficiënte en duurzame logistiek;
- Toegankelijkheid van de wijken voor leveringen (ook 's nachts) door meer uniformiteit tussen gemeentelijke regels en overleg tussen handelaars, overheden en besturen (meer bepaald om de leveringszones te bepalen en te lokaliseren);
- Optimalisering van de toegankelijkheid van specifieke zones (autoluwe zones (ALZ)). De ANPR-technologie biedt in dit verband waarschijnlijk mogelijkheden;
- Vastleggen van een duidelijk regelgevend kader voor het beheer van de logistieke mobiliteit en het vrachtverkeer aan de noordelijke en zuidelijke toegangswegen tot het Gewest (met name op de assen "A12", "Havenlaan" en "Vilvoordelaan"). Dit kader moet ervoor zorgen dat vrachtwagens vlot toegang krijgen tot de GSI en GHTA en dat logistiek vervoer in deze zones een zekere voorrang krijgt, waarbij een harmonieus samengaan met zachte mobiliteit en openbaar vervoer wordt verzekerd.
- Integratie van uitdagingen die verband houden met de elektrificatie van het wagenpark (ontwerp van de laadpalen om aan de groeiende vraag te voldoen, beschikbaarheid van laadpalen en aanpasbaarheid van laadpalen aan de specifieke behoeften van professionele gebruikers);
- Opvolgen van veelbelovende initiatieven, zoals het project voor gedeelde bestelwagens.

Meer in het algemeen is **Brupartners** van mening dat de specifieke mobiliteitsbehoeften die inherent zijn aan productie- en logistieke activiteiten een ambitieus plan vereisen dat specifiek aan dit thema is gewijd.

Ten slotte herinnert **Brupartners** eraan dat hij er herhaaldelijk op heeft aangedrongen dat het mobiliteitsbeleid in zijn geheel wordt geïntegreerd in het proces van "gedeelde prioriteiten".

Begeleidingsmaatregelen

Door industriële actoren bij te staan in hun initiatieven en bij te dragen tot een vlotte samenwerking tussen overheden en economische actoren, versterken de begeleidingsmaatregelen de economische aantrekkingskracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, door een gunstig klimaat te creëren voor de ontwikkeling en het behoud van bedrijven op het grondgebied. Deze zijn dan ook essentieel voor een doeltreffend industriebeleid.

Brupartners benadrukt dan ook het belang van doeltreffende begeleidende maatregelen in het kader van de industriële strategie.

Brupartners is bovendien van mening dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nieuwe sensibiliserings- en voorlichtingscampagnes zou kunnen opstarten of opvoeren om de Brusselse industriële ondernemingen beter bekend te maken bij zowel het grote publiek als andere ondernemingen, met als doel de korte ketens in B2B en B2C te versterken.

Financiële ondersteuning en economische ontwikkeling

Financiële steunmaatregelen maken investeringen, innovatie en economische ontwikkeling mogelijk. In dit verband is **Brupartners** van mening dat de toegang tot (publieke of private) financiering een

belangrijke hefboom moet zijn voor een doeltreffend industriebeleid. Bovendien moet overheidsfinanciering afhankelijk worden gesteld van het behoud van de bestaande werkgelegenheid en gebaseerd zijn op een transparante toekenningsprocedure op basis van objectieve en controleerbare criteria.

Deze voorzieningen, die bedoeld zijn om de aantrekkelijkheid van het grondgebied te verhogen, ondersteunen de werkgelegenheid en de ontwikkeling van bedrijven. Ze beperken ook het risico op delokalisering.

Brupartners benadrukt dat industriële spelers, die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gevestigd zijn, vaak geneigd zijn om het grondgebied te verlaten naarmate ze groeien. Deze tendens kan worden verklaard door verschillende factoren, waaronder de beschikbaarheid en de prijs van gronden, macro-economische dynamieken (zoals in het geval van Audi), de aantrekkelijkheid van economische ecosystemen, de toegang tot overheidsfinanciering en andere overwegingen zoals mobiliteit en fiscaliteit.

In dit verband moeten de effecten worden geëvalueerd van een eventueel beginsel van “overdraagbaarheid van economische steun” dat tot doel heeft een territoriaal coherent gebruik van overheidsmiddelen te waarborgen, meevallereffecten te voorkomen en een grotere rechtvaardigheid bij de toewijzing van overheidsmiddelen tussen de gewesten te verzekeren.

Brupartners verduidelijkt dat het beginsel van de overdraagbaarheid van economische steun moet worden opgevat als een mechanisme, dat een onderneming die economische steun van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft ontvangen en besluit om haar hoofdactiviteit naar een ander gewest te verplaatsen, verplicht om de steun aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest terug te betalen of om via een mechanisme van interregionale samenwerking het ontvangende gewest in staat te stellen het gewest van herkomst financieel te compenseren.

Overheidsopdrachten

Een beleid inzake overheidsopdrachten dat rekening houdt met criteria, die gericht zijn op de lokale industrie, de vraag stimuleren en innovatie aanmoedigen, versterkt het concurrentievermogen van het economisch weefsel. **Brupartners** benadrukt dat overheidsopdrachten, wanneer ze op deze manier worden uitgewerkt, strategische hefbomen vormen om een industriebeleid te ondersteunen.

Onderzoek en ontwikkeling (O&O)

Een ambitieus O&O-beleid is essentieel om innovatie te ondersteunen en om het concurrentievermogen van de industrie te versterken. In dit verband dient opgemerkt dat Innoviris (op basis van statistieken van VOKA) erop wijst dat “voor elke nieuwe kenniswerker, die in Brussel aan de slag gaat, twee extra banen worden gecreëerd, waarvan één voor een laaggeschoold persoon”⁵.

Door investeringen in O&O te bevorderen, samenwerking tussen ondernemingen, universiteiten en onderzoekscentra aan te moedigen en de toegang tot financiering te vergemakkelijken, stelt een O&O-beleid de lokale industrie in de mogelijkheid om zich te positioneren op toekomstgerichte markten. Zonder een adequate ondersteuning bestaat het risico dat Brusselse bedrijven aan aantrekkelijkheid en innovatievermogen inboeten ten opzichte van de internationale concurrentie.

⁵ [Mémorandum 2024 van Innoviris](#) en [studie van VOKA](#)

Brupartners moet echter vaststellen dat zowel de Europese Unie (op internationaal vlak) als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (op nationaal vlak) een tekort aan investeringen in O&O vertonen.

Conclusies

Concurrentie, zowel internationaal als interregionaal, vormt een grote uitdaging voor het industriebeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Enerzijds moeten Brusselse ondernemingen het opnemen tegen buitenlandse spelers die soms gemakkelijker toegang hebben tot gronden, lagere productiekosten of aantrekkelijkere fiscale en financiële stimulansen genieten. Anderzijds kan interregionale concurrentie het risico op delokalisering vergroten indien andere gewesten een gunstiger klimaat bieden op het vlak van infrastructuur, mobiliteit of bedrijfsondersteuning.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet dan ook een ambitieus beleid uitwerken dat zoveel mogelijk gebruikmaakt van de genoemde hefboomen teneinde zijn industriële structuur te behouden en te ontwikkelen door zijn aantrekkingskracht te versterken.

1.6 Welke vooruitzichten voor de industrie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: welke toekomst voor de Audi-site?

Algemene vooruitzichten

De industrie speelt een fundamentele rol in de stedelijke economie en is van onmiskenbaar strategisch belang. Ze creëert werkgelegenheid, bevordert innovatie en maakt lokale productie mogelijk, waardoor de afhankelijkheid van invoer wordt verminderd. Het behoud van de industrie in de stad is dan ook van essentieel belang om een gediversifieerde economie te garanderen en een uitsluitend tertiaire en residentiële stadsontwikkeling te voorkomen.

Om deze uitdagingen aan te gaan, is het van cruciaal belang om de industriële organisatie in de stad te herzien en in te zetten op innovatieve en duurzame modellen. In plaats van ons neer te leggen bij de de-industrialisering van steden, moeten we de industriële sector tot een hefboom voor stedelijke transformatie maken door gespecialiseerde clusters te integreren die productie, werkgelegenheid en ecologische transitie met elkaar verzoenen en tegelijkertijd harmonieus in het stadsweefsel kunnen worden ingepast.

In dit perspectief kunnen verschillende ontwikkelingsassen worden overwogen:

- Clusters voor groene en circulaire industrie, met bedrijven gespecialiseerd in recycling, circulaire economie en hernieuwbare energie. Dergelijke clusters moeten bovendien koolstofneutraal zijn en streven naar een optimaal beheer van de blauwe en groene componenten;
- Hubs voor technologische productie en stedelijke logistiek, die de ontwikkeling van industriële KMO met een hoge toegevoegde waarde en de logistiek van de 'last mile' bevorderen;
- Gespecialiseerde clusters voor de assemblage en productie van componenten, met name in veelbelovende sectoren zoals de productie van batterijen, die een groot potentieel hebben voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (gezien de risico's die inherent zijn aan de productie en opslag van batterijen (brand, explosie) is het echter essentieel dat bij deze mogelijkheid wordt nagedacht over het beheer van deze gevaarlijke stromen, met name vanuit het oogpunt van de bescherming van de werknemers en de gevolgen voor de verzekeringssector);

- Ruimte voor industriële experimenten en innovatie, waar startups zouden werken aan de optimalisatie van industriële processen en de ontwikkeling van nieuwe technologieën.

De Brusselse industriële strategie moet ook steunen op fiscale stimulansen en economische steunmaatregelen om de aantrekkelijkheid van de industriële sector te verhogen (met name door het stimuleringsbeleid voor de betaalbaarheid van gronden in Brussel voort te zetten), investeringen aan te moedigen, de overgang naar een groenere industrie te versnellen, de creatie van lokale banen en “industriële” kmo's te ondersteunen en activiteiten met een hoge toegevoegde waarde in het Brussels economisch weefsel te verankeren. Dergelijke maatregelen moeten echter afhankelijk worden gesteld van de naleving van de door de begunstigden aangegane verbintenissen. Er moeten dan ook strenge follow-up- en controlemechanismen worden ingesteld om te garanderen dat deze fiscale stimulansen of economische steunmaatregelen ten volle ten goede komen aan de industriële transitie en niet louter een meevallereffect hebben.

Een voorwaarde voor het welslagen van een industriële strategie is ook een hoge mate van voorspelbaarheid, zodat economische actoren over duidelijke en zekere ontwikkelingsperspectieven beschikken (inzake ruimtelijke ordening, ontwikkeling van de site, fiscaliteit, enz.). In dit verband is het met name essentieel dat de Brusselse industriële strategie gebaseerd is op duidelijk omschreven criteria voor bodemgebruik die zijn aangepast aan de specifieke kenmerken van het grondgebied. Deze criteria moeten het mogelijk maken om het gebruik van de beschikbare ruimte te optimaliseren door economische aantrekkelijkheid, werkgelegenheid en een harmonieuze integratie van industriële activiteiten in het stedelijk weefsel met elkaar te verzoenen. Het gaat erom, een evenwicht te vinden tussen de ontwikkeling van performante industriële clusters en het behoud van de levenskwaliteit van de inwoners, en tegelijkertijd het hoofd te bieden aan de sociale en klimatologische uitdagingen.

Herontwikkeling van Audi Vorst

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar de druk op gronden erg groot is en waar industrieterreinen steeds schaarser worden, vormt het verdwijnen van grote sites, zoals die van Audi in Vorst, een grote uitdaging voor de toekomst van de stedelijke industrie.

De toekomst van de Audi-site biedt een unieke kans om de Brusselse industrie opnieuw uit te vinden, door innovatie, werkgelegenheid en duurzame ontwikkeling (hergebruik van materialen, vermindering van de koolstofvoetafdruk, enz.) met elkaar te verzoenen. Een gezamenlijke en gecoördineerde aanpak tussen de overheid, de sociale partners en de economische actoren is essentieel om het welslagen van deze industriële reconversie te verzekeren en om een ambitieus project te verzekeren dat ten goede komt aan het hele Gewest.

Hiertoe is het van cruciaal belang dat de richtlijnen voor het toekomstig herontwikkelingsproject van de site rekening houden met economische, stedenbouwkundige, landschappelijke, ecologische, energetische en mobiliteitsaspecten. Het algemene doel moet zijn om zowel een strategische afstemming op de gewestelijke prioriteiten en de sociale en economische behoeften te garanderen als een aanpassingsvermogen aan de werkelijkheid op het terrein.

De Audi-site moet absoluut zijn industriële bestemming behouden en een monofunctionele ruimte voor industriële activiteiten blijven. Deze site moet dus absoluut zijn status als GSI behouden en de herontwikkeling ervan moet worden herbekeken als een belangrijke hefboom voor herindustrialisering.

Deze ambitie houdt in dat een sterke territoriale verankering moet worden gewaarborgd, dat een productieve bestemming moet worden gehandhaafd en dat strenge criteria moeten worden gehanteerd bij de selectie van de kandidaat(en) voor de herbestemming. Deze selectie moet gebeuren op basis van een grondige beoordeling van de intentieverklaringen van de kandidaat(en) voor herontwikkeling, waarin hij(zij) zijn(hun) strategische visie(s) uiteenzet(ten) (ruimtelijk voorstel, grondbezettingsplan, aantonen van financiële levensvatbaarheid, evaluatie van de gecreëerde lokale kwaliteitsbanen, bereidheid om gebruik te maken van de beschikbare infrastructuur, ambitie om een ecosysteem voor innovatie en transitie te ontwikkelen, en verbintenissen op het vlak van opleiding, inschakeling en het gebruik van Brusselse onderaannemers).

De Audi-site is ongetwijfeld het grootste industrieterrein in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De herbestemming ervan kan dan ook niet gebeuren zonder grondig na te denken over de toekomst van de industrie in de stad.

Aangezien een van de belangrijkste uitdagingen van het Brussels industriebeleid de toegang tot grote terreinen is die geschikt zijn voor productiebedrijven, en aangezien het Audi-terrein een van de laatste grote industrieterreinen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is, moet de herontwikkeling ervan worden beschouwd als een hefboom voor een herindustrialisering die beantwoordt aan sociaaleconomische noden (met name door het creëren van hoogwaardige banen) en past in een visie van een duurzame en veerkrachtige stad. Gelet op de omvang van de site (meer dan 50 hectaren) en de moeilijkheid om te voldoen aan de vraag naar gronden van meer dan een hectare, is een gemengde aanpak die niet afhankelijk is van één grote investeerder essentieel om de economische veerkracht te waarborgen.

Brupartners is meer bepaald van mening dat er op deze site een plaats moet worden voorbehouden aan de lokale Brusselse productie. In plaats van één grote onderneming aan te trekken, zou de aanleg van een modern industriepark de opkomst van een gediversifieerde industrie bevorderen die is aangepast aan de nieuwe economische en technologische uitdagingen.

Om de aantrekkelijkheid van de Audi-site te optimaliseren, moeten bovendien de voordelen van de bestaande logistieke verbindingen (aansluiting op het spoorwegnet, aanwezigheid van een hoogspanningslijn, levering van hogedrukgas en het partnerschap met Hydria in het kader van het “Reuse”-project dat industrieel water ter beschikking stelt) ten volle worden benut, want dit zijn stuk voor stuk belangrijke structurele troeven.

Een snelle herontwikkeling van de Audi-site – met inbegrip van een mechanisme tegen speculatie – is bovendien onontbeerlijk. De toekomst van deze site moet strategisch worden bekeken, om een omschakeling te garanderen die gunstig is voor de lokale economie en de werkgelegenheid, hierbij rekening houdend met de uitdagingen op het vlak van milieu en ruimtelijke ordening.

Ten slotte vraagt **Brupartners** om na te gaan hoe andere herbestemmingen van grote industriële sites zijn gevoerd en tot een succesvolle transitie hebben geleid. Om de toekomst van de Audi-site te bepalen, zou het bijzonder interessant zijn om inspiratie te putten uit goede praktijken die zijn toegepast om nieuwe investeerders aan te trekken, om de activiteiten op de sites te diversifiëren, thematische industrieparken op te zetten en om een goede samenwerking tussen de overheid en de privésector te waarborgen.

Andere sites

Een coherente en gedetailleerde visie op de activiteiten die moeten worden verdeeld en gelokaliseerd op de laatste grote industriële grondreserves in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is essentieel om een optimaal en coherent gebruik van het grondgebied te verzekeren. Naast Audi Vorst zijn ook Schaarbeek-Vorming, het TIR Logistics Centre en de Solvay-site te herontwikkelen.

Schaarbeek-Vorming

De herinrichting/reconversie van de site Schaarbeek-Vorming vormt een strategische kans voor de economische ontwikkeling van het Gewest. Met meer dan 40 hectaren vertegenwoordigt Schaarbeek-Vorming namelijk een belangrijke grondreserve in een context waarin de beschikbare economische ruimte te Brussel bijzonder schaars is. Bovendien is de ligging ervan een belangrijke troef voor de structurering van de logistieke en industriële stromen (behalve een rol binnen Brussel heeft deze site ook troeven voor het nationale verkeer (as Charleroi-Antwerpen) en het internationale verkeer (luchtvracht en verbinding met Nederland)).

Volgens **Brupartners** zijn de volgende herontwikkelingspistes het meest geschikt voor deze locatie:

- Een koolstofarme tri-modale hub (waterweg, spoorweg en wegnnet).

Om de efficiëntie van deze infrastructuur te garanderen, is het noodzakelijk om voldoende opslagruimte te voorzien die op coherente wijze is gedimensioneerd om een efficiënte overslag van goederen te verzekeren.

- Een bedrijvenpark.

Om de levensvatbaarheid en duurzaamheid van deze infrastructuur te garanderen, is het noodzakelijk om het gebruik van de waterweg te optimaliseren en te zorgen voor goede spoor- en wegverbindingen.

Door deze elementen te integreren, zou Schaarbeek-Vorming kunnen uitgroeien tot een vooraanstaand logistiek en economisch centrum dat een antwoord biedt op de uitdagingen inzake mobiliteit, energietransitie en optimalisatie van de gewestelijke infrastructuur.

TIR Logistics Centre

De ontwikkeling van het TIR-centrum tot een stedelijk distributiecentrum zou tegemoetkomen aan de noodzaak om de logistiek van 'de laatste kilometer in de stad' te optimaliseren. Deze infrastructuur, die gebaseerd is op een model met een externe voorraad met een sterke rotatie, een dynamisch beheer van de stromen en een optimale benutting van de ruimte, zou het mogelijk maken om goederen van vrachtwagens over te laden in kleinere stadsvoertuigen, waardoor de leveringen worden vergemakkelijkt en de impact van het zware verkeer in de stad wordt beperkt.

Bovendien is dit model, in tegenstelling tot klassieke logistieke platforms, minder uitgebreid en biedt het mogelijkheden voor verticale ontwikkeling (waardoor het grondgebruik wordt gemaximaliseerd), waardoor een mix van activiteiten mogelijk is en deze infrastructuur in het stedelijk weefsel kan worden geïntegreerd (op voorwaarde dat er nauw wordt samengewerkt tussen de economische actoren van de handel en de logistiek, om ervoor te zorgen dat de specifieke behoeften van elke sector elkaar aanvullen).

Solvaysite

Gesterkt door zijn industrieel erfgoed en zijn geavanceerde infrastructuur is **Brupartners** van mening dat de Solvay-site absoluut zijn status als GSI moet behouden om zijn sterke toegevoegde waarde op het gebied van onderzoek, ontwikkeling en innovatie te vrijwaren.

De ontwikkeling ervan moet de bestaande infrastructuur optimaal benutten en steunen op een sterke band met het universitair ecosysteem en zijn spin-offs, waardoor een dynamiek van innovatie en samenwerking tussen onderzoek en industrie wordt verzekerd.

*
* *