



DE INDUSTRIËLE TOEKOMST VAN BRUSSEL HERDENKEN

Realiteit, uitdagingen en perspectieven



ABVV-FGTB
Brussel-Bruxelles



Verantwoordelijke uitgever

Florence Lepoivre

Met medewerking van

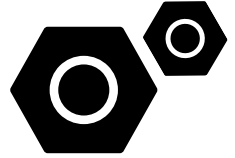
Mateo Robberecht, Samuel Droolans,
Eric Buysens, Florence Lepoivre en de
dienst Actie en Communicatie van
ABVV-Brussel.

INHOUDSTAFEL

01. Inleiding	5
02. Afbakening en methodologie: hoe definieer je industriële activiteit?	9
2.1. Definitie	13
03. Stand van zaken van de industrie in Brussel	19
3.1. Kenmerken van de industriële tewerkstelling in Brussel	22
3.2. Toegevoegde waarde	26
3.3. Locatie van industriële activiteiten in Brussel	28
3.4. Oppervlakte	30
3.5. Leegstand	31
04. Desindustrialisatie: oorzaken en vaststellingen	33
4.1. Wat belemmert het behoud en de ontwikkeling van industriële activiteiten in Brussel?	34
A - Gebrek aan beschikbare terreinen	34
B - Exploitatiebeperkingen en overlast	36
C - Regelgeving	36
D - Mobiliteit	37

05. Gewestelijke eisen voor de industrie	39
5.3. Een echt industriebeleid ontwikkelen in Brussel	39
5.2. Beschermen en ontwikkelen van industriegebieden	40
5.3. Mobiliteit als prioriteit	41
5.4. Opleiding en kwalificatie ontwikkelen	42
5.5. Objectiveren en ontwikkelen van sectoren die bijdragen aan de lokale ontwikkeling van Brussel	43
A - De agrovoedingssector	44
B - De recyclagesector	45
BESLUIT	49
BIBLIOGRAFIE	50
BIJLAGE	52





01. INLEIDING

Het is nu officieel: Audi Brussels, een van de laatste grote industriële sites in Brussel, sluit de deuren in februari 2025. Deze sluiting brengt het verlies van duizenden banen met zich mee: bijna 3.000 directe arbeidsplaatsen, ongeveer 500 banen bij onderaannemers die actief zijn op de site en rechtstreeks voor Audi werken, en 3.000 indirecte arbeidsplaatsen gelinkt aan de assemblage van auto's. Ook 54 hectaren bestemd voor industriële activiteiten riskeren verloren te gaan.

Het gewest verliest hierdoor rechtstreeks 20% van zijn industriële tewerkstelling.

Nochtans was Brussel enkele decennia geleden nog het grootste industriegebied van het land: eind jaren 1960 telde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ongeveer 160.000 industriële banen. Als het arrondissement Halle-Vilvoorde wordt meegeteld, bereikte dit aantal 220.000, waarmee het gewest Antwerpen (150.000) en de Waalse staal- en mijnbekkens zoals Luik (100.000) en Charleroi (70.000) ruim overtrof (Actiris, 2024; Vanderhoven, 2009).

Gelegen in een dicht stedelijk weefsel, specialiseerde de Brusselse industrie zich in sectoren zoals farmaceutica, leder, drukkerijen, uitgeverijen, de auto-industrie en elektrische vervaardiging (Actiris, 2024). De Brusselse industrie omvatte belangrijke internationale bedrijven zoals Volkswagen, Philip Morris en Côte d'Or.

Vanaf de jaren 1960 kreeg Brussel, net als de meeste grote Europese steden, te maken met de gevolgen van de achteruitgang van de industriële activiteiten.

Bedrijven verplaatsten geleidelijk hun productie naar het buitenland of naar moderne industrieterreinen aan de rand van grote stedelijke centra, zoals Vilvoorde of Halle (d'Assenza-David, 2021). Tegelijkertijd zorgde een aanzienlijke productiviteitsstijging in de industrie voor een daling van de werkgelegenheid in deze sector. De dynamieken van delocalisatie en transformatie van industriële tewerkstelling markeerden het begin van de industriële neergang in Brussel, wat leidde tot opeenvolgende collectieve ontslaggolven en talrijke sociale conflicten (Vandewattyne, 2015).

Voor ABVV-Brussel vormt de industriële problematiek een belangrijke uitdaging voor de toekomst van het Brussels Gewest. Dit thema moet worden bekeken vanuit verschillende invalshoeken: milieu-uitdagingen, veerkracht tegen klimaatverandering, de herziening van onze consumptiepatronen en de aanpassing van de arbeidsmarkt aan de structuur van de beroepsbevolking.

Nadenken over de plaats van industrie in de stad betekent echter niet dat men vervalt in een kapitalistische en productivistische ideologie. Integendeel, met dit document wil ABVV-Brussel zijn visie op industrie naar voren brengen vanuit het oogpunt van lokale en circulaire economische ontwikkeling, ten behoeve van de stad en haar inwoners.







02

02. AFBAKENING EN METHODOLOGIE: HOE DEFINIEER JE INDUSTRIËLE ACTIVITEIT?

In de eerste plaats is een duidelijke en nauwkeurige afbakening essentieel van wat we onder industrieel verstaan, en wat niet. Welke criteria moeten in aanmerking worden genomen? Onderzoeken we het type geproduceerde goederen? De bedrijfstakken? De schaal en standaardisering van de productie? De specialisatie van de werkruimte of de opsplitsing en mechanisering van taken? (Caliste et al., 2022).

Zoals in dit hoofdstuk zal worden uitgewerkt, is het formuleren van een definitie van industrie geen eenvoudige opgave. Het is belangrijk om een afbakening te vinden die niet beperkt blijft tot productieactiviteiten in strikte zin, het type arbeidsovereenkomst of het onderscheid tussen «handarbeid» en «geestelijke arbeid».

Volgens het GBP (gewestelijk bestemmingsplan), een essentieel regelgevend document voor ruimtelijke ordening in Brussel, worden nijverheidsactiviteiten gedefinieerd als «Machinale productieactiviteiten voor de vervaardiging of de bewerking van roerende goederen of voor de exploitatie van energiebronnen.».



Stedelijke industriële zones zijn bestemd voor productieactiviteiten, logistieke activiteiten, recyclage en afvalinzameling, en kunnen volgens een bijzonder bestemmingsplan (BBP) ook groothandel en diensten aan bedrijven omvatten.

Het GBP definieert productieactiviteiten als «Ambachtsactiviteiten, hoogtechnologische activiteiten, nijverheidsactiviteiten, activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten en van immateriële goederen. Worden met de productieactiviteiten gelijkgesteld, de beheer- of administratieve activiteiten, de opslag en de handelszaken die erbij behoren.»

Door bijhorende activiteiten en immateriële goederen aan het begrip productie te koppelen, biedt het GBP een brede afbakening die geen scherpe grenzen trekt tussen tertiaire, kantoor- en materiële productieactiviteiten. Showrooms, kantoren, filmstudio's en onderzoekscentra worden bijvoorbeeld ook beschouwd als productieve activiteiten. Op die manier maakt het GBP hun ontwikkeling in stedelijke industriegebieden mogelijk.

Dit roept echter vragen op, aangezien in Brussel de aanwezigheid van talrijke hoofdkantoren aanzienlijk bijdraagt aan de industriële toegevoegde waarde. Bovendien zijn veel banen in industriële sectoren gericht op onderzoek en ontwikkeling, management en commerciële activiteiten (Actiris, 2024).

Het definiëren van industrie is geen politiek neutrale oefening. Het bevoordelen of uitsluiten van een bedrijfstak binnen deze definitie kan aanzienlijke gevolgen hebben, zowel op het vlak van ruimtelijke ordening als op de stedelijke economie.

Ondanks deze beperkingen blijft de definitie van het GBP interessant. Ze sluit aan bij de realiteit van het Brusselse economische weefsel

en beïnvloedt, door haar regelgevend statuut, rechtstreeks de afbakening en ontwikkeling van de industrie (IEB, 2018).

Naast de moeilijkheid om wat industrieel is ruimtelijk te differentiëren van andere economische activiteiten, merken we ook dat veel tewerkstelling die als «industrieel» kan worden beschouwd, buiten de klassieke industriële sectoren wordt uitgevoerd. Denk bijvoorbeeld aan onderhoudsfuncties in sectoren zoals telecommunicatie, bouw of groothandel, uitgevoerd in het statuut van arbeider en technicus.

Het historische onderscheid tussen handenarbeid en geestelijke arbeid zijn in feite twee aspecten die nooit volledig te scheiden zijn, ongeacht de sector. Het manuele of geestelijke aspect van taken is van nature betwistbaar en wordt doorgaans vastgelegd in paritaire comités afhankelijk van de sector (Actiris, 2024).

Recente technologische en robotica-vooruitgang heeft de industriële activiteit drastisch veranderd. Tegenwoordig zijn de werknemers van Audi Brussels overwegend hooggeschoold, wat het moeilijk maakt om te bepalen of hun werk meer manueel of intellectueel is.

stevensrecycling.be, 2025



In een eerder industrieel plan van ABVV-Brussel in 2016, werd industrie gedefinieerd volgens de NACE-codes.

De NACE-codes onderscheiden de klassieke industrie in twee grote subgroepen:

- **Winning van delfstoffen:** winning van in de natuur voorkomende mineralen in vaste vorm, in vloeibare vorm of in vorm van gas, en de bijkomende bewerkingen die noodzakelijk zijn voor het vervoer en de afzet ervan. Dit type activiteit is tegenwoordig zeer beperkt op gewestelijk niveau (79 werknemers voor 3 vestigingen) (RSZ, 2022). Deze subgroep komt overeen met Code B volgens de NACE-codes¹.
- **Industrie:** fysische of chemische verwerking van materialen, stoffen of onderdelen tot nieuwe producten. Dit vertegenwoordigt het overgrote deel van de gewestelijke industriële activiteit. Deze subgroep komt overeen met Code C volgens de NACE-codes².

Het gebruik van de definitie van industrie volgens de NACE-codes brengt echter enkele beperkingen met zich mee in de Brusselse context. Zo wordt bijvoorbeeld de productie van stortklaar beton, de constructie van structuren en de fabricagewerkzaamheden die worden uitgevoerd op de bouwplaats volgens de NACE-codes beschouwd als industriële activiteit, terwijl er een specifieke classificatie bestaat voor de bouwsector volgens dezelfde codes. Omgekeerd wordt het bedrijf Viangro, een onderneming actief in de distributie en logistiek van voedingsproducten, niet opgenomen in de industriële activiteiten, maar valt het onder de code «groothandel».

1 Winning van steenkool en bruinkool ; Winning van aardolie en aardgas; Winning van metaalertsen; Overige winning van delfstoffen; Ondersteunende activiteiten in verband met de mijnbouw

2 Vervaardiging van voedingsmiddelen; Vervaardiging van dranken; Vervaardiging van tabaksproducten; Vervaardiging van textiel; Vervaardiging van kleding; Vervaardiging van leer en van producten van leer; Houtindustrie en vervaardiging van artikelen van hout en van kurk, exclusief meubelen; vervaardiging van artikelen van riet en van vlechtwerk; Vervaardiging van papier en papierwaren; Drukkerijen, reproductie van opgenomen media; Vervaardiging van cokes en van geraffineerde aardolieproducten; Vervaardiging van chemische producten; Vervaardiging van farmaceutische grondstoffen en producten; Vervaardiging van producten van rubber of kunststof; Vervaardiging van andere niet-metaalhoudende minerale producten; Vervaardiging van metalen in primaire vorm; Vervaardiging van producten van metaal, exclusief machines en apparaten; Vervaardiging van informaticaproducten en van elektronische en optische producten; Vervaardiging van elektrische apparatuur; Vervaardiging van machines, apparaten en werktuigen, n.e.g.; Vervaardiging en assemblage van motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers; Vervaardiging van andere transportmiddelen; Vervaardiging van meubelen; Overige industrie; Reparatie en installatie van machines en apparaten



// 2.1. DEFINITIE

Een vastgelegde definitie van wat industrieel is, en bijgevolg wat dat niet is, is noodzakelijk, vooral wanneer het gaat om het verzamelen van gegevens om indicatoren te ontwikkelen en een probleem nauwkeurig te bestuderen. Toch is het ook relevant om een definitie te vinden die voldoende flexibel en hybride is, zodat die ons stedelijk project en de politieke visie die we als stadsvakbond willen verdedigen, kan ondersteunen.

In het kader van deze oefening zullen we daarom twee definities hanteren: de eerste zal worden gebruikt voor statistische analyse, en de tweede stelt ons in staat om onze politieke en syndicale visie op industriële activiteit te ontwikkelen.

Voor de analyse en het gebruik van gegevens definiëren we «industrieel» als: activiteiten die betrekking hebben op de transformatie (fysiek, chemisch, manueel of anders) voor de vervaardiging van nieuwe producten, de verwerking van gebruikte producten en de levering van diensten aan productieve activiteiten. Deze definitie is geïnspireerd op de definitie van «industriële processen» volgens de NACE-codes. Het doel is om immateriële en materiële productie van elkaar te onderscheiden en ons studiegebied te beperken tot de NACE-codes: B, C, D, E, namelijk: de winning van delfstoffen, de industrie, de productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en gekoelde lucht, en de productie en distributie van water, afvalbeheer en sanering.

Naast de klassieke NACE-codes voor de industrie (B en C) omvatten de codes van D³ tot en met H bepaalde activiteiten van kleinere omvang die soms aansluiten bij onze visie op industrie. Dit zijn onder meer: groothandel in landbouw- en voedingsproducten; elektriciteitsproductie; afvalverwerking en -verwijdering; opslag; reparatie van motorvoertuigen of de bouw van spoorwegen. Deze activiteiten behoren tot sectoren die volgens de NACE-codes een groot aandeel hebben in de Brusselse economie en die sociaaleconomische verschillen van de historische industriële sectoren in Brussel.

De bouwnijverheid (code F - 12.000 banen), de groot- en detailhandel (code G - 54.000 banen) en vervoer en opslag (code H - 33.400 banen) omvatten een breed scala aan activiteiten die vaak ver verwijderd zijn van industriële activiteiten (zoals personenvervoer of vastgoedontwikkeling). Het opnemen van deze sectoren in onze definitie en in het gebruik van statistische gegevens zou de sociaaleconomische realiteit en de specificiteit van de Brusselse industriële sectoren aanzienlijk vertekenen en verdoezelen.

We hebben daarom besloten om ons te beperken tot de toevoeging van de codes D (productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en gekoelde lucht) en E (productie en distributie van water; afval en afval waterbeheer en sanering) in onze «statistische» definitie. Dit zijn kleinere sectoren, met een beperkter scala aan activiteiten, die moeilijk los te koppelen zijn van industriële activiteiten. Toch zal, zoals we later zullen zien, de opname van water- en afvalbeheer in onze definitie een zekere invloed hebben op sommige cijfers (met name de structuur van de industriële tewerkstelling).

3 D: Productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en gekoelde lucht; E: Distributie van water; afval- en afvalwaterbeheer en sanering; F: Bouwnijverheid; G: Groot- en detailhandel; reparatie van auto's en motorfietsen; H: Vervoer en opslag

Alle iconografische documenten en gegevens afkomstig van de RSZ vallen onder deze definitie van industrie (NACE-codes B, C, D, E). Het betreft gegevens van het tweede kwartaal van het desbetreffende jaar (voornamelijk 2022). Andere bronnen die we soms gebruiken (perspective.brussels, Inter-Environnement Bruxelles (IEB), Actiris, ...) hanteren een andere afbakening dan de onze. Deze bronnen richten zich voornamelijk op de verwerkende industrie in strikte zin. Het gebruik van deze gegevens blijft echter uiterst relevant en interessant voor onze aanpak.

In onze «hybride» definitie bundelen we alle «klassieke» industriële sectoren van de statistische definitie, evenals bepaalde activiteiten die we eerder hebben genoemd. Onze aanpak vraagt om een meer verfijnde inschakeling van industriële activiteiten dan die van de NACE-codes.

Recyclage, bepaalde vormen van groothandel, logistiek, opslag of de agrovoedingssector zijn bijvoorbeeld sectoren die logistieke, transformatie- en commerciële activiteiten combineren die zich op de grens van de industrie bevinden. Toch zijn deze activiteiten essentieel voor de ontwikkeling van productieve activiteiten en het goed functioneren van de stad. Ze maken volledig deel uit van de verwerkende industrie en de productieketen. Bovendien concentreren deze activiteiten vaak een laaggeschoolde, arbeidersgerichte en plaatselijke tewerkstelling en sluiten ze naadloos aan bij lokale stedelijke ontwikkelingsvraagstukken, circulariteit en de verkleining van onze ecologische voetafdruk.

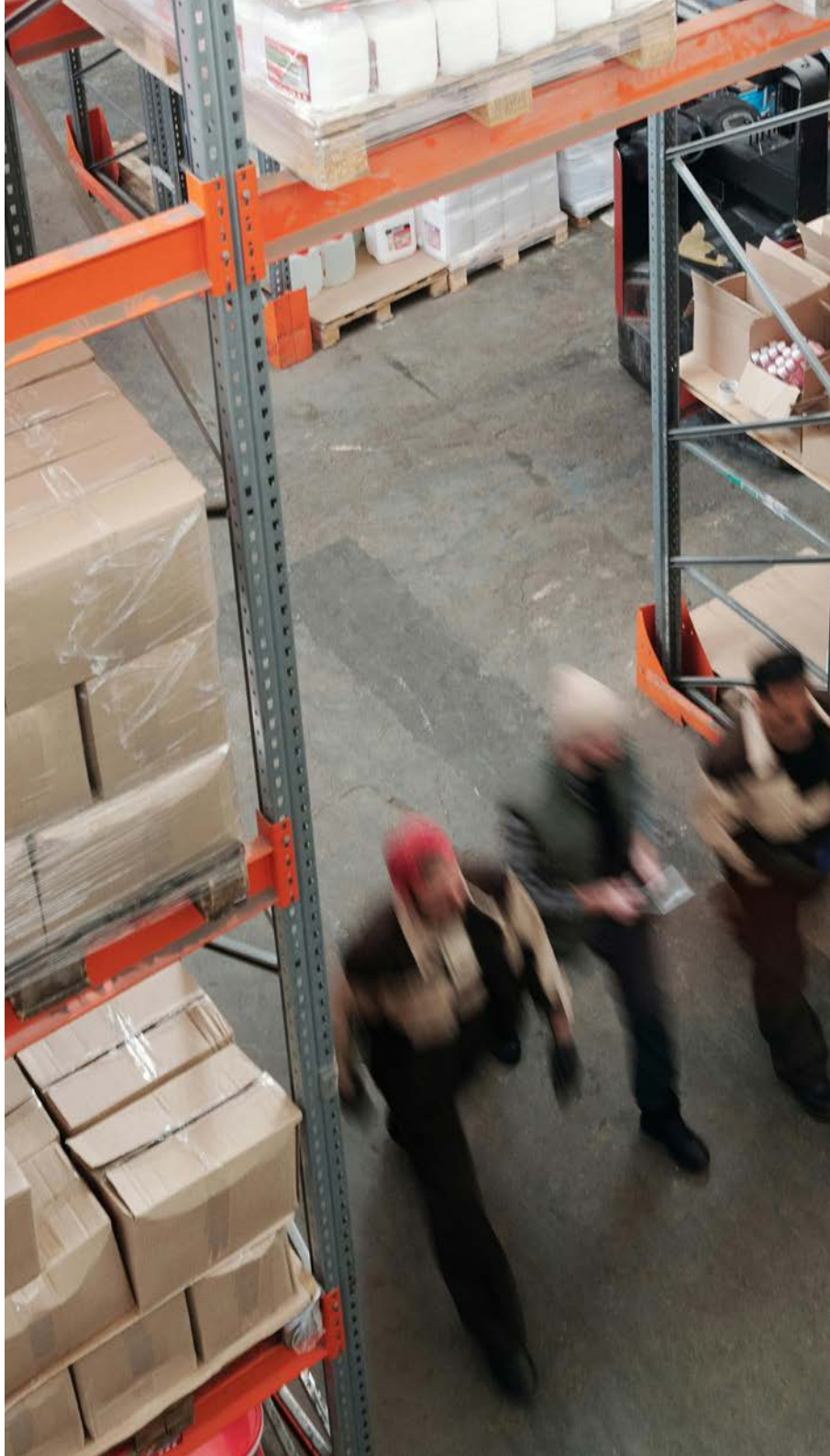
We willen het behoud en de ontwikkeling van deze activiteiten in het gewest garanderen. Dit zijn sectoren die beschermd en ontwikkeld moeten worden, niet alleen vanwege hun bijdrage aan de economie en de inwoners van Brussel. Net als de industrie in strikte zin, lijden deze sectoren onder concurrentie en de druk van andere stedelijke functies, zoals huisvesting of kantoren. Volgens ons hebben deze economische en productieve activiteiten een plaats in stedelijke industriegebieden.

We vinden echter dat de ontwikkeling van deze sectoren aan bepaalde criteria moet worden gekoppeld. Zo stemt de logistieke sector, essentieel voor het goed functioneren van de industrie, niet altijd overeen met de visie op de stad die we willen verdedigen. Dit type activiteit heeft vaak een lage arbeidsintensiviteit per hectare. We pleiten ervoor om dit type



activiteit in industriële zones te ontwikkelen op voorwaarde dat een voldoende tewerkstellingsdichtheid per m² wordt gerespecteerd. Deze activiteiten moeten ook een echte economische of sociale meerwaarde bieden voor de lokale ontwikkeling voor Brussel. Hiervoor hanteren we dezelfde criteria als citydev.brussels, namelijk minimaal 50 personen per hectare.

Een lokale economische ontwikkeling voor het gewest bedacht voor en door zijn inwoners, rechtvaardigt dat in onze definitie sectoren worden opgenomen die zich in de periferie bevinden van wat historisch als industrieel wordt beschouwd.

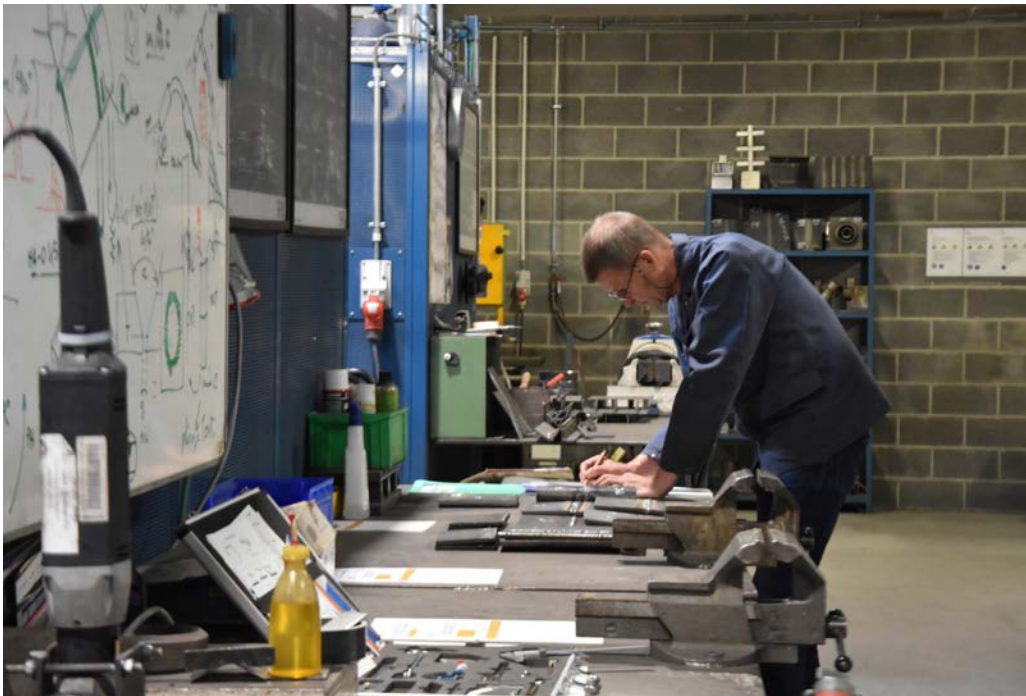




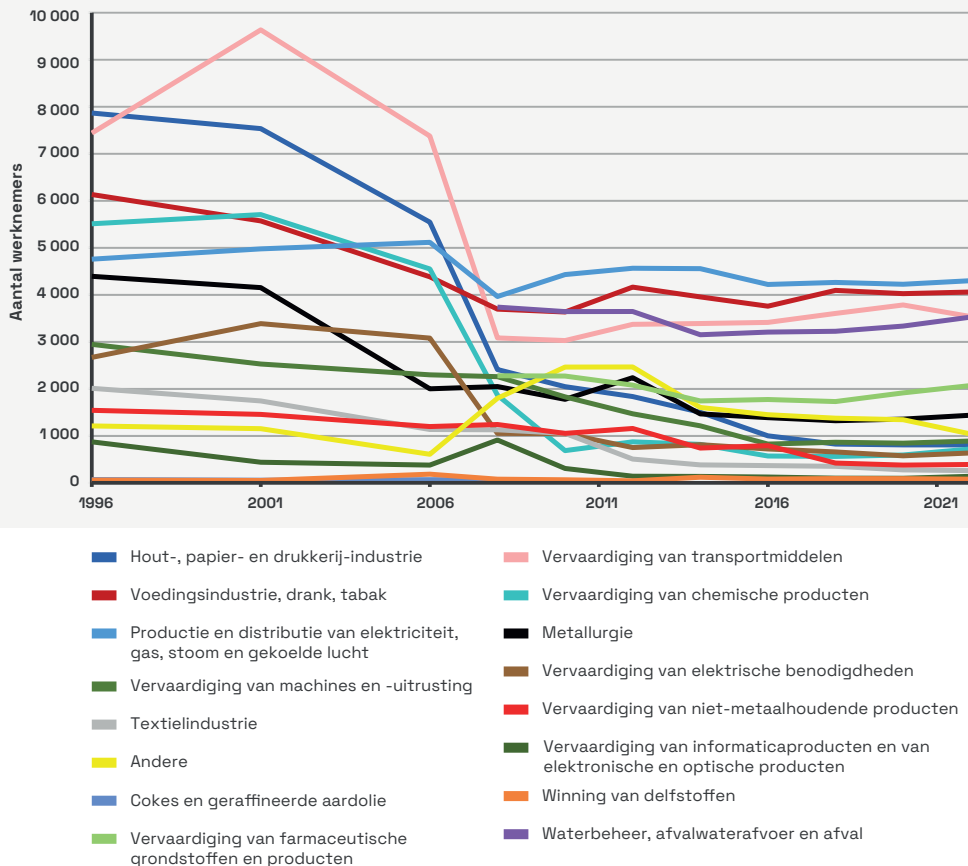
DEB

03. STAND VAN ZAKEN VAN DE INDUSTRIE IN BRUSSEL

De desindustrialisatie van het Brussels gewest begon eind jaren zestig. Het aantal industriële banen daalde van 160.000 naar 47.500 in 1996. Vandaag, bijna 30 jaar later, is dit cijfer ongeveer 23.000 (RSZ, 2022).



Aantal werknemers per sector in Brussel tussen 1996 en 2022

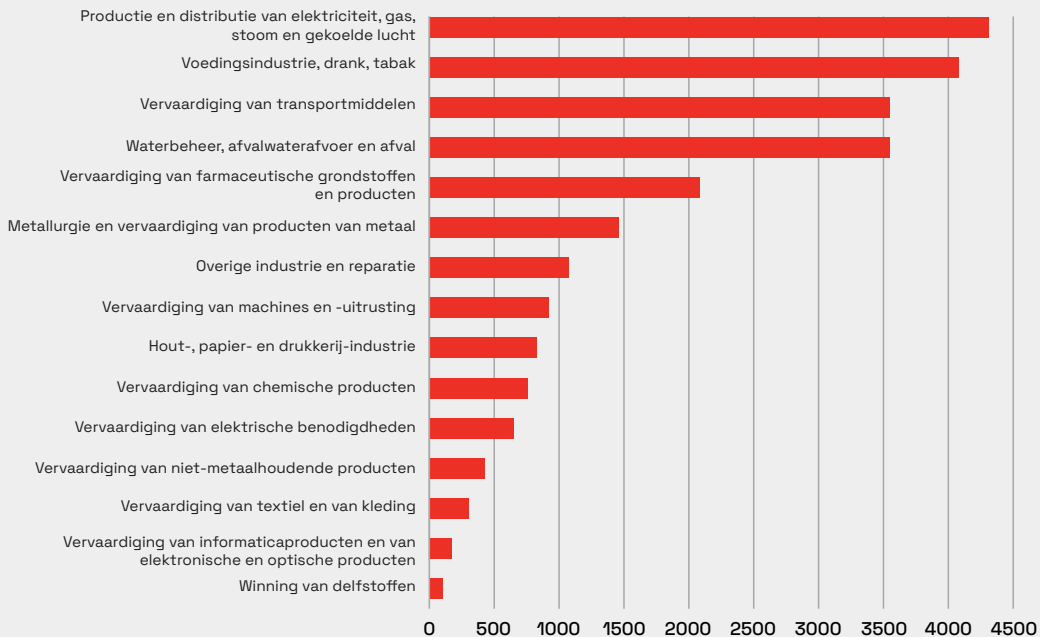


ABW Brussel, 2024 bron: RSZ, 2022

Deze grafiek toont de achteruitgang van de tewerkstelling in alle industriële sectoren sinds het einde van de jaren negentig. Zo is het aantal banen in de chemische industrie gedaald van 5.500 in 1996 naar 700 vandaag. De hout-, papier- en drukkerij-industrie telde in 1996 nog 7.800 banen, tegenover slechts 800 vandaag. De vervaardiging van transportmiddelen, die in 2001 nog 9.500 banen opleverde, telt nu slechts 3.500 banen. Alleen de farmaceutische industrie, de productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en gekoelde lucht, en het beheer van water en afval hebben hun tewerkstellingspeil relatief stabiel weten te houden: gemiddeld is er sinds 1996 een daling van slechts 10% in deze sectoren⁴ (RSZ, 2022).

⁴ Zie tabel in de bijlage: Aantal werknemers per sector in Brussel tussen 1996 en 2022

Aantal arbeidsplaatsen per bedrijfstak in Brussel



ABVV Brussel, 2024 bron: RSZ, 2022

In 2024 zijn de belangrijkste sectoren voor industriële werkgelegenheid: de productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en gekoelde lucht (4.300 werknemers), de agrovoedingssector (4.000 werknemers), de productie van transportmaterieel (3.500 werknemers - voornamelijk Audi), het beheer van water en afval (3.500 werknemers), de farmaceutische industrie (2.100 werknemers) en tot slot de metaalindustrie (1.450 werknemers). De rest van de industriële werkgelegenheid is verspreid over talrijke sectoren, die elk enkele honderden banen tellen.

// 3.1. Kenmerken van de industriële tewerkstelling in Brussel

De industrie is bij uitstek een mannelijke sector: 73% van de banen wordt ingenomen door mannen. Dit cijfer varieert echter naargelang het arbeidsstatuut. Zo wordt 13% van de arbeidersbanen ingevuld door vrouwen, terwijl dat oploopt tot 36% voor de bediendenbanen (RSZ, 2022).

De meeste industriële banen situeren zich in de privésector, met slechts 13,2% in de publieke sector, waar bijna alle banen te vinden zijn in waterbeheer, afvalwaterafvoer en afval (voornamelijk Vivaqua). Als we deze sector uit de berekeningen halen, is slechts 2,5% van de industriële banen in Brussel afkomstig uit de publieke sector (RSZ, 2022).

60% van de werknemers in de industriële sectoren zijn pendelaars afkomstig uit de twee andere gewesten van het land (GHODBANE et al., 2024). Interregionale mobiliteit is daarom een belangrijke uitdaging waar aandacht aan moet worden geschonken.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden de industriële banen voornamelijk ingenomen door bedienden (57%). Het aandeel

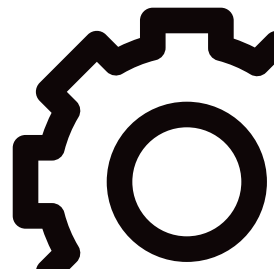


arbeidersbanen in de industrie bedraagt 35%. Er zijn echter belangrijke verschillen tussen de activiteiten. Zo zijn 58% van de werknemers in de agrovoedingsindustrie arbeiders, terwijl in de farmaceutische sector slechts 13% met een arbeiderscontract werkt. Tot slot wordt 8% van de banen ingevuld door ambtenaren, opnieuw bijna uitsluitend in de sector waterbeheer, afvalwaterafvoer en afval (RSZ, 2022).

In 2021 bestond de Brusselse industrie uit 69% hooggeschoolde werknemers, 16,9% middengeschoolden en 14% laaggeschoolden (Actiris, 2023). Ter vergelijking: het aandeel laaggeschoolde werknemers in de industrie is relatief laag in vergelijking met andere sectoren. Zo bereikt dit in de bouwsector 35%, in administratieve en ondersteunende diensten (zoals schoonmaak en onderhoud) 35,5%, en in de horeca en transport- en opslagsector 31% (Actiris, 2023). Administratieve en ondersteunende diensten (zoals schoonmaak) boden in 2021 bijna 40.000 arbeidersbanen, wat een derde van de arbeidersbanen in het gewest vertegenwoordigt (Actiris, 2024).

Naast de desindustrialisatie is ook het opleidingsniveau van werknemers in de Brusselse industrie gestegen. Deze toename in kwalificaties en het grote aandeel bedienden wordt deels verklaard door de herstructurering van de industriële activiteiten (IEB, 2018).

Zoals eerder vermeld, zijn veel banen in de industriële sectoren gericht op kantoor- en dienstactiviteiten en vereisen zij hooggekwalificeerd personeel. Bovenop deze herstructurering van de industriële activiteiten, merken we een dualisering binnen de industriële werkgelegenheid. De minst gekwalificeerde arbeidersfuncties (die niet geautomatiseerd kunnen worden) worden vaak ingevuld via interimcontracten. Met deze contracten kunnen werkgevers zich aanpassen aan de economische schommelingen. Op Belgisch niveau schatte de NBB in 2012 dat de industrie alleen al verantwoordelijk was voor 46% van de uitzendkrachten in voltijdse equivalenten.

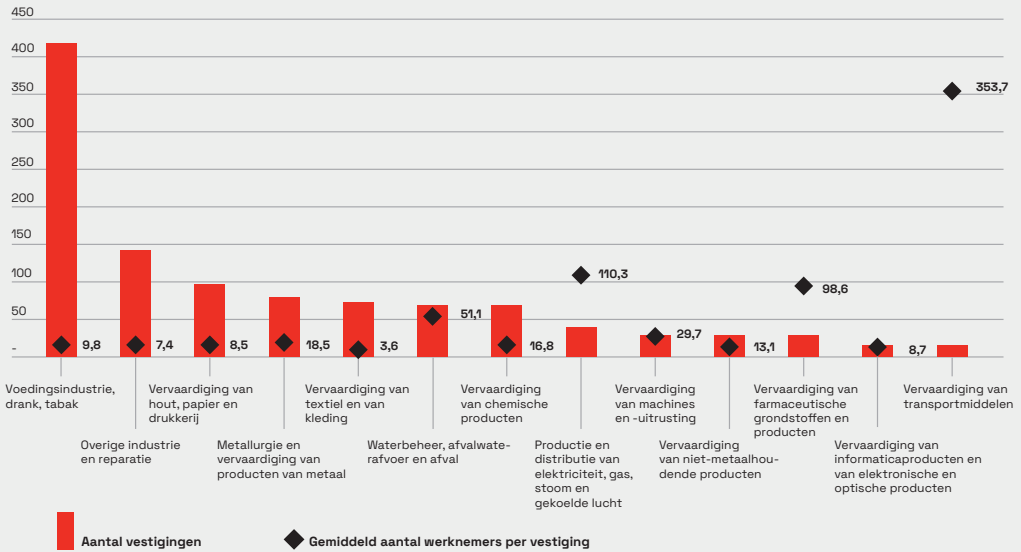


Deze bevindingen sluiten aan bij de uitspraken van geograaf Gilles Van Hamme: «Dit was al zo in de jaren 1990, maar toch zal het behoud van de industrie of de herindustrialisatie de tewerkstellingsproblematiek niet oplossen of banen creëren voor laaggeschoolden. De echte arbeiders in Brussel vandaag, ongeacht hun arbeidsstatuut, zijn degenen die werken in de horeca en in de winkels. Dat is de arbeidersklasse van vandaag, en ze is minder beschermd en minder gesyndiceerd» (L'Écho, 2024).

Al deze gegevens weerleggen het wijdverspreide idee dat de Brusselse industrie gelijk staat aan arbeidersfuncties en laaggeschoolde werknemers. Met een hoger opleidingsniveau en een voortdurend dalend aantal banen lijkt het onrealistisch dat de Brusselse industrie in haar huidige vorm een antwoord kan bieden op de structurele vraag naar laaggeschoolde banen in Brussel.

Toch past enige nuance bij deze vaststelling indien we overgaan tot een meer gedetailleerde analyse per sector. Zo wordt de agrovoedingssector, zoals eerder al aangegeven, gekenmerkt door een groot aandeel arbeidersbanen en laaggeschoolde functies (41% van de werknemers had in 2014 geen diploma hoger onderwijs) (IEB, 2018). Beroepen in de vleesverwerking zijn bijvoorbeeld vaak moeilijk te mechaniseren en zijn relatief toegankelijk voor laaggeschoolde werknemers. Het zijn beroepen waarin praktijkervaring en leren hand in hand gaan. De automobielenindustrie heeft ook een groot aandeel arbeiders, goed voor 75% van haar werknemers (Actiris, 2024).

Aantal vestigingen per industriesector in Brussel, 2022



ABVV Brussel, 2024 bron: RSZ, 2022

Brussel telt ongeveer duizend industriële vestigingen. De Brusselse industrie wordt gekenmerkt door kleine bedrijven met gemiddeld enkele tientallen werknemers. De sectoren met de meeste vestigingen hebben ook het laagste tewerkstellingspeil. Sectoren zoals de farmaceutische industrie, de vervaardiging van machines, het water- en afvalbeheer, energie en de vervaardiging van elektrische apparatuur hebben de hoogste werkgelegenheidsdichtheid per vestiging en zijn ook de grootste werkgevers (RSZ, 2022).

In twintig jaar tijd is het aantal vestigingen met meer dan 100 werknemers afgenomen met meer dan 70%. De kleinste structuren, met minder dan 10 werknemers, zijn iets veerkrachtiger gebleken tegenover de regionale desindustrialisatie, met een daling van 40% in dezelfde periode (GHODBANE et al., 2024). De agrovoedingssector is de enige grote werkgever, gekenmerkt door een groot aantal kleine bedrijven met gemiddeld ongeveer tien werknemers.

// 3.2. Toegevoegde waarde

In termen van toegevoegde waarde speelt de industrie een ondergeschikte rol in de gewesteconomie. In 2022 vertegenwoordigde de verwerkende industrie slechts 2,8% van de totale toegevoegde waarde van de Brusselse economie (BISA, 2022). Ter vergelijking: financiële en verzekeringsactiviteiten vertegenwoordigden 18,6% van de toegevoegde waarde, overheidsadministratie 13,6%, en de informatie- en communicatiesector droeg 7,7% bij aan de regionale toegevoegde waarde.

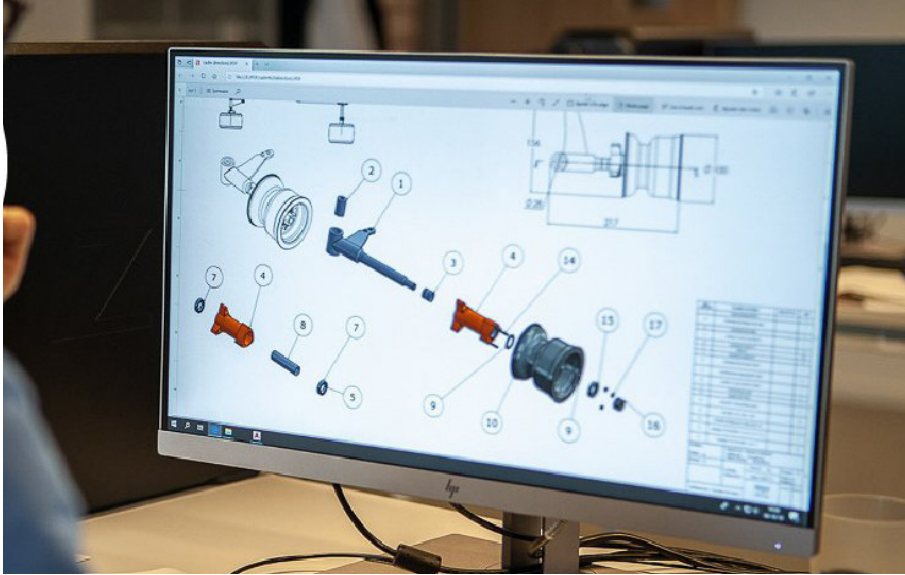
Het is dan ook geen verrassing dat het stadsgewest wordt gekenmerkt door een sterke tertiaire economie. De vijf belangrijkste sectoren die in Brussel toegevoegde waarde genereren, behoren tot de dienstensector.

Deze tertiarisering van de economie is ook merkbaar in de industrie, waar, zoals eerder aangegeven, een aanzienlijk deel van de industriële banen bestaat uit management- en commerciële functies (Actiris, 2024).

Regionale toegevoegde waarde per bedrijfstak in 2022

Financiële activiteiten en verzekeringen	18,6 %
Openbaar bestuur	13,6 %
Overige gespecialiseerde wetenschappelijke en technische activiteiten	11,0 %
Informatie en communicatie	7,7 %
Exploitatie van en handel in onroerend goed	7,1 %
Groot- en detailhandel	7,0 %
Onderwijs	6,2 %
Transport en opslag	5,9 %
Administratieve en ondersteunende activiteiten	4,8 %
Gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening	4,7 %
Industrie	2,8 %
Productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en gekoelde lucht	2,5 %
Andere	10,5 %

(Bedrijfstakken en indeling op basis van NACE-BEL (2008), BISA 2022)



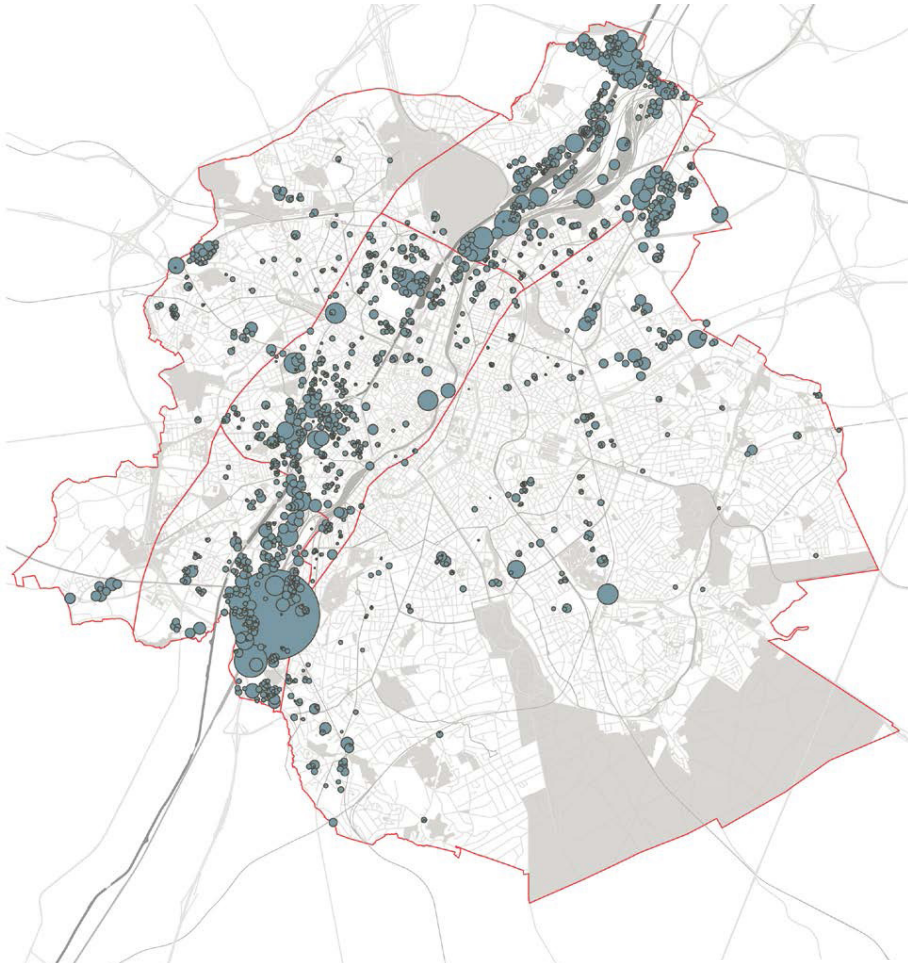
Al jarenlang neemt het aandeel van de industrie in de economische activiteit van het gewest af. In 1995 vertegenwoordigde de toegevoegde waarde van de verwerkende industrie nog 7,4% van het Brusselse totaal, volgens BISA.

Brussel en andere westerse metropolen met een sterke tertiaire economie worden vaak omschreven als «postindustriële steden». Tijdens de periode van desindustrialisatie hebben deze steden zich inderdaad gespecialiseerd in de immateriële schakels van de waardenproductie.

Desondanks blijven deze stedelijke polen volledig afhankelijk van activiteiten zoals de winning van grondstoffen, de assemblage van computerapparatuur en de bouw van metrostellen. Hoewel het directe aandeel van de industrie in deze stedelijke economieën is afgenomen, blijven ze dus nauw verbonden met de rest van de productieketen van materiële goederen (IEB, 2018).

// 3.3. Locatie van industriële activiteiten in Brussel

Cartografie van de industriële activiteiten in Brussel



perspective.brussels, Overzicht van de productieactiviteiten, 2024



Deze kaart, die de locatie en oppervlakte van werkplaatsen en opslagruimten in 2024 weergeeft, biedt een nauwkeurig overzicht van de geografische spreiding van industriële activiteiten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Over het algemeen zijn de productieve activiteiten geconcentreerd langs het kanaal, in een noord-zuidas. De Zenne, en later het kanaal, speelde een centrale rol als transport- en communicatiekanaal in de industriële en commerciële geschiedenis van het gewest. Langs deze as ontstonden productieve activiteiten en arbeiderswijken. Vandaag de dag is deze voorkeur voor locaties langs het kanaal nog steeds zichtbaar en bepalend in het Brusselse stedelijke landschap.

De voortdurende concentratie van industriële activiteiten langs deze as wordt tegenwoordig minder verklaard door het gebruik van de waterweg, maar eerder door de integratie in de strategische wegennetwerken, de spoorwegen en de reeds bestaande gebouwde infrastructuur. Het is dit stedelijke industriële weefsel, bestaande uit grote ruimten, werkplaatsen en opslagruimten in gebieden waar de grondprijzen relatief betaalbaar blijven, dat de vestiging en het behoud van productie-activiteiten in deze historische as bevordert (DE VOGHEL et al., 2018).

Een meer gedetailleerde analyse toont echter aan dat deze geografie niet helemaal homogeen is. De centrale stedelijke gebieden bevatten een groot aantal kleine, dichte en aangrenzende industriële ruimten, vaak in relatief oude gebouwen (GHODBANE et al., 2024).

Aan de uiteinden van de kanaalas verschillen de industriële ruimten in vorm en type van die in het stadscentrum: ze zijn groter, meer verspreid en recenter (minder dan 50 jaar oud) en georganiseerd in industriezones. Deze ruimtelijke verschillen gaan gepaard met verschillen in de soorten activiteiten. Hier bevinden zich de grootste bedrijven in het gewest, zoals Audi Brussels en Sabca, evenals ruimte-intensieve activiteiten zoals groothandel en logistiek.

De nabijheid van andere vervoermodi, zoals de ring, het spoorwegennet en de luchthaven van Zaventem, verklaart deels deze perifere configuratie. Stedelijke expansie en de zoektocht naar beschikbare terreinen hebben ook bijgedragen aan deze locatiekeuze. Het zuidelijke deel van de industriële as wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van werkplaatsen, terwijl het noorden wordt gedomineerd door opslagruimten en logistieke activiteiten (perspective.brussels, 2018).



perspective.brussels, 2024

// 3.4. Oppervlakte

Tussen 2018 en 2021 verloor het gewest ongeveer 185.000 m² aan werkplaatsen en opslagruimten. Hiervan werd bijna 160.000 m² herbestemd, voornamelijk voor woningen (GHODBANE et al., 2024).

In 2018 telde het Brussels gewest 4.707.134 m² industriële ruimten: 42% werkplaatsen en 46% opslagruimten (BISA, 2018).

In 1997 bedroeg de oppervlakte gewijd aan productieve activiteiten nog 5.722.412 m². In 2011 was dit gedaald tot 4.730.000 m², een verlies van ongeveer 1.000.000 m² in 15 jaar, waarvan 800.000 m² in de kanaalzone (IEB, 2018).

Hoewel Brussel nog steeds enkele «grote industrieën» herbergt, zoals Audi Brussels (tot februari 2025), Sabca, Coca-Cola en Viangro, wordt het industriële weefsel van het gewest vooral gekenmerkt door een netwerk van kleine en middelgrote ondernemingen (KMO's).

Vooraf de industriële ruimten in het stadscentrum en in gemengde wijken maken plaats voor andere functies, met herbestemmingen grotendeels naar woningen of gemeenschappelijke voorzieningen. Het noordelijke en zuidelijke deel van de kanaalas blijken beter bestand tegen deze druk, waar het aantal opslagruimten en werkplaatsen relatief stabiel blijft.

De afname van beschikbare industriële ruimten leidt tot een toenemende verzadiging en druk op de zones die aan industrie zijn gewijd, evenals op de actoren binnen deze sectoren (GHODBANE et al., 2024).

Toch blijft de vraag van industriële actoren naar ruimte om zich te vestigen in Brussel of om er te blijven groot. Het grootste obstakel lijkt het gebrek aan beschikbare ruimten te zijn.

// 3.5. Leegstand

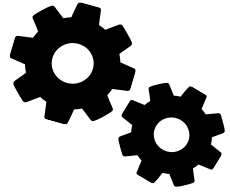
Volgens de Inventimmo-database, beheerd door citydev.brussels, stonden in september 2024 ongeveer 209.000 m² aan werkplaatsen en opslagruimten leeg (te koop of te huur), wat overeenkomt met 4,4% van het totale industriële vastgoedbestand (GHODBANE et al., 2024).

Het relatief lage leegstandspercentage en de voortdurende afname van industrieoppervlakten wijzen op de druk die dit segment van de vastgoedmarkt kenmerkt. Bijna geen enkele ruimte blijft langer dan drie jaar leegstaan. In elke vastgoedmarkt is een bepaald niveau van tijdelijke leegstand essentieel om de druk te beperken. Langdurige leegstand lijkt vooral het oudere industriële vastgoed te treffen. Juist in dit segment vinden de meeste herbestemmingen plaats naar andere functies, terwijl modernere panden die te koop of te huur staan, doorgaans worden hergebruikt voor productieve activiteiten (DE VOGHEL en al., 2018).

Ook hier wordt duidelijk dat het in de gemengde, dichtbevolkte en centrale wijken bijzonder moeilijk is om industriële activiteit te behouden. Deze activiteit wordt daar geleidelijk verdrongen door functies die economisch rendabeler zijn.

A person wearing a white lab coat and safety glasses is working with a large, glowing orange cylindrical object. The person is leaning over the object, which appears to be a large-scale scientific experiment or a piece of equipment. The background is dark, and the overall scene is illuminated by a strong orange light emanating from the object.

04



04. DESINDUSTRIALISATIE: OORZAKEN EN VASTSTELLINGEN

De desindustrialisatie begon in de jaren 1960 en trof de meeste Europese steden en industriële streken. Brussel werd bijzonder zwaar getroffen door dit fenomeen en is vandaag een van de minst geïndustrialiseerde steden van Europa (Plan Gosuin, 2018).

De transformatie van industriële activiteiten in Europa kan worden verklaard door verschillende factoren. De toegenomen productiviteit leidde tot een daling van de werkgelegenheid en een verschuiving naar dienstensectoren.

Zo produceert Europa vandaag evenveel staal als in de jaren 1970, maar met veel minder arbeidskrachten. Een studie schat dat tussen 2000 en 2007 de toegenomen productiviteit verantwoordelijk was voor 65% van de daling in industriële werkgelegenheid in Frankrijk (IEB, 2018).

De globalisering van de economie heeft geleid tot een herstructurering van productieketens. Productiesites werden verplaatst naar meer competitieve gebieden waar de productiekosten lager zijn, terwijl de leidinggevende activiteiten in de zogenaamde «ontwikkelde» landen bleven, wat de overgang naar een steeds sterkere tertiaire economie versnelde.

Na de schok van de desindustrialisatie herstelde Brussel zich economisch dankzij de uitbreiding en ontwikkeling van tertiaire activiteiten en diensten. Deze heropleving vereiste dat Brussel zijn positie als hoofdstad van het land, centrum van de Europese instellingen en knooppunt van nationaal en internationaal bestuur en controle versterkte.

Zoals we hebben gezien, weegt de industriële activiteit in Brussel, in alle sectoren samen, nauwelijks door op de economie van het gewest. De eerder genoemde cijfers en vaststellingen bevestigen de verdere achteruitgang van de industrie in Brussel.

In het volgende hoofdstuk analyseren we de specifieke belemmeringen voor het behoud en de ontwikkeling van industriële activiteiten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



// 4.1. Wat belemmert het behoud en de ontwikkeling van industriële activiteiten in Brussel?

A - Gebrek aan beschikbare terreinen

In een stedelijke omgeving zoals Brussel, waar de grond schaars is en de behoefte aan woningen en collectieve voorzieningen groot, is de concurrentie tussen functies altijd aanwezig.

Productieve activiteiten vereisen aanzienlijke oppervlakten om te kunnen blijven bestaan en zich te ontwikkelen. Ze zijn per m² minder winstgevend dan woningen of kantoren, zogenaamde «sterke» functies waaraan vaak de voorkeur wordt gegeven in stedenbouwkundige projecten.

Brussel is een stadsgewest zonder hinterland. Het heeft dus niet de mogelijkheid om industriële activiteiten in goedkopere en minder dichtbevolkte gebieden aan de rand te ontwikkelen. Het mislukken van het opzetten van een metropoolgebied rond Brussel versterkt de druk op de industriële sector in het gewest.

De vraag van bedrijven om zich in Brussel te vestigen of er te blijven is groot. Volgens citydev.brussels waren tien jaar geleden vier van de vijf vragen tot herlocatie afkomstig van bedrijven die binnen Brussel wilden blijven. Deze trend is zelfs versterkt, van 62% in 2009 tot 84% in 2012. Er was, en is deels nog steeds, een grote vraag naar vestiging in het gewest, maar het gebrek aan beschikbare en geschikte terreinen belemmert het behoud en de ontwikkeling van industrie in Brussel.

De hoge grondprijzen in Brussel vormen eveneens een obstakel voor het behoud van productieve activiteiten in stedelijke gebieden, vooral omdat deze activiteiten grote oppervlakten vereisen (Actiris, 2024).

B - Exploitatiebeperkingen en overlast

Industriële activiteiten veroorzaken verschillende vormen van overlast: transport, geuren, lawaai, stof, enz. Dit soort activiteiten past moeilijk bij andere stedelijke functies en wordt vaak negatief beoordeeld door omwonenden.

Door de strenge exploitatievoorwaarden zijn deze activiteiten vaak niet-functioneel en zijn ze weinig veerkrachtig in gemengde wijken of in voorheen exclusieve industriële gebieden waar gemengde functies worden geïntroduceerd.

Aan de andere kant passen immateriële productieve activiteiten, die minder overlast veroorzaken, beter bij dichte en gemengde stedelijke zones. Tenzij er een rechtstreekse herbestemming naar woningen plaatsvindt, krijgen deze activiteiten vaak de voorkeur.

C - Regelgeving

De overheidsinstanties hebben met de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) in 2013 bijgedragen aan de toenemende druk op stedelijke industriegebieden. De invoering van de OGSO's (ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving) maakte de bouw van woningen mogelijk in voorheen monofunctionele gebieden die voornamelijk waren bedoeld voor productieve of havenactiviteiten.

Paradoxaal genoeg zijn logistieke activiteiten niet toegestaan in de OGSO's. De keuze bij het gebruik van de gewestelijke grondreserves is duidelijk gemaakt in het nadeel van economische productieve zones.

Deze regelgevende wijziging heeft geleid tot speculatie op de grond- en vastgoedmarkt, het verzwakken van productieve activiteiten ten gunste van woningen en, in bredere zin, tot gentrificatie van bepaalde gebieden langs het kanaal.

In slechts enkele jaren is het historische industriële weefsel en de sociaaldemografische samenstelling van de centrale wijken gedeeltelijk veranderd. Het ontwerp van het “demografisch GBP” voorzag in de wijziging van 20% van de gebieden voor stedelijke industrie (GSI) naar ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving (OGSO).

D - Mobiliteit

Mobiliteit is een enorm probleem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het wordt gekenmerkt door een groot aantal pendelaars - voornamelijk inkomend -, een onderbenut spoor- en waterwegennet, een zeer dicht wegennet en structureel ondergefinancierde infrastructuur, zoals tunnels, de metro en het GEN.

Deze kenmerken leiden tot aanzienlijke congestie, wat het vervoer van personen en goederen bemoeilijkt. Brusselse werknemers hebben moeite om hun werkplek te bereiken, vooral wanneer deze zich in de rand bevindt (uitgaande pendelaars). Bovendien worden beroepsverplaatsingen in Brussel steeds problematischer.





DES

05. GEWESTELIJKE EISEN VOOR DE INDUSTRIE

De sluiting van Audi Brussels moet een wake-upcall zijn voor de overheden. Het gewest moet een echt industriebeleid invoeren dat gericht is op het beschermen van het bestaande en het ontwikkelen van sectoren die een sociale en economische meerwaarde bieden voor het gewest en zijn inwoners.

// 5.1. Een echt industrieel beleid in Brussel ontwikkelen

- De publieke controle op grond moet worden gegarandeerd, zodat productieve en industriële activiteiten kunnen worden behouden of ontwikkeld.
- Alle steunmaatregelen voor bedrijven in de industriële sector moeten worden gekoppeld aan het behoud van industriële activiteiten en de werkgelegenheid.
- Economische steun aan de industrie moet contractueel worden vastgelegd op basis van de creatie van kwaliteitsvolle banen, duurzame investeringen en respect voor sociaal overleg.

ABVV-Brussel vraagt een hervorming van het GBP:

- Het GBP moet afwijkende BBP's (bijzondere bestemmingsplannen) en RPA's (Richtplannen van aanleg) maximaal beperken en de toepassing ervan in GSI's (gebieden voor stedelijke industrie) verbieden.
- Er is een gewestelijk mechanisme nodig dat de grondwaardewinsten regelt bij wijzigingen in het GBP (en andere regelgeving).
- Er wordt voorgesteld een « vrijwaringsclausule » in te voeren om te voorkomen dat bedrijven die al gevestigd zijn in een GSI dat wordt omgezet in een OGSO, worden verplicht omvangrijke uitbreidings-, renovatie-, transformatie- of heropbouwwerken uit te voeren.
- Het is wenselijk om de ontwikkeling van logistieke activiteiten in OGSO's toe te staan, op voorwaarde dat ze voldoende werkgelegenheid creëren (volgens de normen van citydev.brussels) en passen binnen een circulaire economie.
- Immateriële productieve activiteiten moeten worden uitgesloten van gebieden voor stedelijke industrie.

// 5.2. Beschermen en ontwikkelen van industriegebieden

Het Brusselse herindustrialiseringsbeleid moet in de eerste plaats gericht zijn op het behoud van het bestaande. Het is essentieel om de industriële activiteiten in de gemengde zones en OGSO's te beschermen.

- Er moet een echt beleid worden ontwikkeld voor de renovatie en sanering van bestaande werkplaatsen en opslagruimten.
- Er zouden beperkingen moeten worden opgelegd aan de herbesteding van werkplaatsen en opslagruimten naar andere functies. Als productieve ruimtes niet langer aan de behoeften voldoen, kunnen compensatie-mechanismen worden overwogen om de activiteit te behouden of deze ruimtes nieuw leven in te blazen.
- De herbesteding van kantoorruimten en andere ruimtes naar productieruimtes moet worden vergemakkelijkt.

// 5.3. Mobiliteit als prioriteit

Mobiliteit moet een gedeelde prioriteit worden van de regering en de sociale partners, zowel voor de verplaatsingen van inwoners en werknemers als voor het transport van goederen. Mobiliteit moet worden aangepakt op metropolitaanse schaal.

Deze gedeelde prioriteit zou moeten omvatten:

- Een samenwerking tussen de MIVB, TEC, De Lijn en de NMBS om het reizen tussen Brussel en de rand te vergemakkelijken en te rationaliseren.
- Een optimalisatie van het gebruik van het spoor- en waterwegennet, met de afwerking van de GEN-plannen en de oprichting van multimodale logistieke platforms.
- De renovatie en financiering van nieuwe openbaarvervoerinfrastructuren, voornamelijk voor trams en bussen.
- Het bestuderen en analyseren van de industriële en logistieke mobiliteit, met de ontwikkeling van een gewestelijk mobiliteitsplan voor productieve en havenactiviteiten. Dit plan moet de verplaatsingen rationaliseren, schaalvoordelen realiseren en prioritaire logistieke routes vastleggen om de aanvoer van goederen in Brussel te vergemakkelijken, met aandacht voor specifieke mobiliteitsbehoeften van dienstverlenende bedrijven (lifttechnici, elektriciens, enz.).
- Het identificeren van de belangrijkste actoren die goederenstromen genereren en hen begeleiden bij optimalisatieprocessen.
- De ontwikkeling van het vervoer over water en de bestaande kanaal- en haveninfrastructuur. Het transport van goederen per schip, vaak het meest efficiënt in termen van broeikasgasemissies, moet worden aangemoedigd. Het is ook essentieel om de havenactiviteiten te behouden, die vandaag bedreigd worden in Biestebroek, de laatste plaats in het zuiden van Brussel waar binnenschepen kunnen keren.



// 5.4. Opleiding en kwalificatie ontwikkelen

Er zijn verschillende acties noodzakelijk om de competenties te versterken en in te spelen op de behoeften van het Brusselse industriële weefsel:

- Het ontwikkelen van een sectorale monitoring per industriële sector om de kwalificatiebehoeften te identificeren en daarop in te spelen met een aangepast opleidingsaanbod.
- Het bevorderen van samenwerkingen tussen productieve sectoren en het onderwijs.
- Het creëren of uitbreiden van bedrijfsopleidingsplannen (BOP) naar activiteitensectoren met toekomstperspectief in Brussel.
- Het combineren van een beleid van industriële ontwikkeling met een werkgelegenheids- en opleidingsbeleid.



// 5.5. Objectiveren en ontwikkelen van sectoren die bijdragen aan de lokale ontwikkeling van Brussel

Om een duurzame en regionaal verankerde economische ontwikkeling te bevorderen, is het essentieel om:

- Sectoren te identificeren die in staat zijn voldoende werkgelegenheid per hectare te genereren (cf. norm citydev.brussels) en die aansluiten bij de kenmerken van de gewestelijke arbeidsmarkt.
- Trans-sectorale en circulaire logica tussen complementaire activiteiten van verschillende sectoren op te zetten. Deze synergieën zouden schaalvoordelen en kruisbestuivingen op het gebied van innovatie stimuleren.

Wij stellen een korte analyse voor van twee sectoren die lijken te voldoen aan onze visie van endogene economische ontwikkeling van het Brussels gewest: de agrovoedingssector en de recyclingsector.

Deze reflectie moet worden verdiept en uitgebreid naar andere soorten industriële activiteiten, steeds met het oog op een lokaal verankerde ontwikkeling.



A - De agrovoedingssector

De agrovoedingssector omvat de verwerking van landbouw- en veeteeltproducten tot voedsel, waaronder sectoren zoals bakkerij, chocolaterie, dranken, vlees, fruit, oliën, zuivel en granen.

Zoals eerder vermeld, is deze sector een belangrijke bron van tewerkstelling in Brussel, met meer dan 4.000 werknemers. De sector wordt gekenmerkt door een groot aantal kleine bedrijven (meer dan 400) die gemiddeld 10 werknemers tewerkstellen. In vergelijking met andere sectoren is de tewerkstelling voornamelijk gewestelijk en bestaat deze grotendeels uit relatief kortgeschoolde werknemers.

De agrovoedingssector blijkt relatief veerkrachtig te zijn tegenover de desindustrialisatie, vergeleken met de rest van de verwerkende industrie (perspective.brussels, 2024). Indien deze sector goed wordt beschermd en ontwikkeld, kan hij aan bepaalde behoeften van de bevolking voldoen en tegelijkertijd lokale, laaggeschoolde arbeidskrachten te werkstellen.

Een diepgaande reflectie over deze sector en zijn mogelijkheden lijkt ons dus zeer relevant om een lokale, duurzame economische ontwikkeling in Brussel te bevorderen.

Toch wordt de agrovoedingssector, en in het bijzonder de slachtindustrie, momenteel bedreigd. De sluiting van de slachthuizen van Anderlecht, gepland voor 2028, zet de hele vleesketen onder druk. Daarnaast vormt een mogelijk verbod op onverdoofd slachten, los van ethische of religieuze overwegingen, een andere bedreiging voor de sector.

Een effectief verbod zou de vraag naar halal vlees, die in het gewest aanzienlijk is, niet doen verdwijnen. Een waarschijnlijk scenario is dat dieren die in België worden gefokt, naar het buitenland worden vervoerd voor de slacht en verwerking, om vervolgens diepgevroren naar Brussel te worden teruggebracht om aan de lokale vraag te voldoen. Dit duurdere en minder kwalitatieve scenario zou in strijd zijn met onze visie op een circulaire en duurzame economie.

B - De recyclagesector

De recyclagesector omvat het sorteren, verwerken en transformeren van afval. Deze sector is momenteel onderontwikkeld in de Brusselse circulaire economie. In dit hoofdstuk richten we ons op de recyclage van elektronische apparaten.

Net als in andere sterk verstedelijkte steden genereren de dienstenactiviteiten in Brussel een aanzienlijke hoeveelheid afval, waaronder IT-afval, dat kan worden hergebruikt en gerecycleerd. Dit afval vertegenwoordigt dus een kans voor een gewest waarvan de economie grotendeels op tertiaire activiteiten is gebaseerd.



Sommige vormen van afvalverwerking vereisen bovendien weinig ruimte, kunnen gemakkelijk in het stedelijk weefsel worden geïntegreerd en veroorzaken zeer weinig overlast of vervuiling voor naburige functies.

Naast de dienstenactiviteiten vormen ook de Brusselse huishoudens een belangrijke bron van elektronisch en IT-afval. Volgens IEB⁵ bewaart elk gezin gemiddeld 24 kg elektronisch afval.

De recyclagesector in de Brusselse economie inschakelen kan zowel het consumentengedrag veranderen om onze ecologische voetafdruk te verkleinen als een nieuwe tak van tewerkstelling voor laaggeschoolde arbeidskrachten kunnen creëren.

De recyclagesector wordt grotendeels gefinancierd via de betalende consument. Bij de aankoop van een elektrisch apparaat betaalt elke consument een Recupel-bijdrage, die wordt hergebruikt voor de inzameling en het sorteren van afval. Tegenwoordig zijn de banen in deze sector voornamelijk geconcentreerd rond sociale-economie-actoren, die transitiebanen creëren voor een kwetsbaar publiek.

Inzameling, sortering, demontage en reparatie vereisen menselijke middelen die vaak niet worden gedekt door de verkoopprijs van gerecycleerde apparaten of gewonnen materialen (IEB, 2018).

Het ontwikkelen van deze sector vanuit een duurzaam perspectief kan meerdere uitdagingen aanpakken: de circulaire economie versterken, lokale banen creëren en de ecologische impact van het Brussels Gewest beperken.

Hoewel deze productieve activiteit een echte sociale en ecologische meerwaarde heeft, blijft ze grotendeels afhankelijk van overheidsfinanciering. In de huidige context lijkt recycling onvoldoende winstgevend om zich in een competitieve markteconomie in te schakelen.



BESLUIT

Met deze analyse willen we, als vakbond in de stad, een reflectie bieden over de plaats van industrie in Brussel. Volgens ons moet industrie verankerd zijn in de sociaaleconomische en ecologische realiteit van het gewest, met als vertrekpunt het bestaande, om een duurzame en inclusieve ontwikkeling te bevorderen.

Brussel beschikt over aanzienlijke troeven: een industrieel weefsel dat is gestructureerd langs de kanaals, waar een dicht netwerk van kleine en middelgrote ondernemingen standhoudt; de stad is een belangrijk knooppunt voor communicatie en transport; en het gewest beschikt over een gediversifieerde beroepsbevolking.

Toch worden deze sterke punten ondermijnd door zeer specifieke stedelijke realiteiten: een hoge grondprijddruk als gevolg van het GBP, de hoge kosten van terreinen, de problemen veroorzaakt door verkeerscongestie en, in bredere zin, de achteruitgang van de industrie in de gewestelijke economie.

Geconfronteerd met deze uitdagingen is het essentieel om economische sectoren die essentiële diensten leveren aan de Brusselaars te identificeren, te ondersteunen en te valoriseren. Deze activiteiten objectiveren en analyseren brengt hun sociale en ecologische meerwaarde voor de stad en voor het welzijn van haar inwoners in kaart. Het promoten van een dergelijke visie vereist de ontwikkeling van een ambitieus en doortastend industriebeleid.

De Brusselse paradox – een stad die rijkdom creëert, maar wordt gekenmerkt door diepe sociale ongelijkheid – benadrukt de urgentie van een globale en coherente reflectie. Dit vereist een benadering die economische ontwikkeling, sociale rechtvaardigheid en ecologische transitie combineert rond de industriële uitdaging, om van Brussel een productieve, inclusieve en duurzame stad te maken.

BIBLIOGRAFIE:

ACTIRIS, Barometer van de jobkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maart 2023. Beschikbaar op: <https://clerfayt.brussels/sites/default/files/files-vd/pdf/barometer-jobkwaliteit-brussel.pdf>  geschoolde tewerkstelling

ACTIRIS, Industriële sector, Actualiteit en perspectieven, Monitoring & anticipatie, werkgelegenheid, opleiding en arbeidsmarktbemiddeling in Brussel [online], Augustus 2016. Beschikbaar op: https://www.actiris.brussels/media/c2wamunl/studie-industrie-nl_etude-h-ACDDE1CE.pdf

ACTIRIS, VIEW.BRUSSELS, Werkgelegenheid en werkloosheid bij arbeiders in het Brussels Gewest, Overzicht 2024 [online], september 2024. Beschikbaar op: <https://www.actiris.brussels/media/golfhwkt/2024-09-view-brussels-werkgelegenheid-werkloosheid-bij-arbeiders-cpr-h-2FB2A41C.pdf>

BE.BRUSSELS, INDUSTRIEPLAN, Visie en strategie voor de productieve activiteiten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Januari 2019. Beschikbaar op: https://didiergosuin.brussels/sites/default/files/documents-articles/plan_industriel_nl.pdf

BRUPARTNERS, Strategie 2025 voor Brussel, Een nieuwe economische dynamiek voor het Gewest, 16 juni 2015. Beschikbaar op: https://www.brupartners.brussels/sites/default/files/instances/Strategie_2025-NL.pdf?bcsi_scan_243d48a5b3bd1d82=0&bcsi_scan_filename=Strategie_2025-NL.pdf

BX1, Le nombre d'ouvrier en légère augmentation à Bruxelles, BX1 [online], 23 oktober 2024. Beschikbaar op: <https://bx1.be/categories/economie/le-nombre-douvrier-en-legere-augmentation-a-bruxelles/?theme=classic>

BX1, Malgré la désindustrialisation, l'emploi ouvrier se maintient dans la capitale, BX1 [online], 24 oktober 2024. Beschikbaar op: <https://bx1.be/categories/news/malgre-la-desindustrialisation-lemploi-ouvrier-se-maintient-dans-la-capitale/?theme=classic>

CALISTE, Lisa, CARNINO, Guillaume, Qu'est-ce que l'industrie ? Artefact [online], nr.°17, november 2022. Beschikbaar op: <https://journals.openedition.org/artefact/13273?lang=en>

DE BEULE, Michel, BOSWELL, Ralph, DOORNAERT, Alain, HANSENS, Bart, VANOBBERGHEN, Jean-Michel, Evolutie 1997-2011, Overzicht van de productieactiviteiten [online], nr.°1, februari 2012. Beschikbaar op: https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/obsactprod_1_0.pdf?bcsi_scan_243d48a5b3bd1d82=0&bcsi_scan_filename=obsactprod_1_0.pdf

DE FOSSE, Marianne, Historische stedelijke pakhuizen in Brussel: architectuur en bouw, Brussels studies [online], nr.°117, 27 november 2017. Beschikbaar op: <https://journals.openedition.org/brussels/1591>

DE LANGE, Bram, GODIN, Mattéo, MICHIELS, Pierre-François, Conjunctuurbarometer van het Brussels Gewest, BISA, Perspective.Brussels nr.°40 [online], lente 2024. Beschikbaar op: https://bisa.brussels/sites/default/files/publication/documents/24-I_BaroNL.pdf

DELRUE, Maxime, Quel avenir pour l'industrie à Bruxelles ? l'Echo [online], 31 augustus 2024. Beschikbaar op: <https://lecho.acceptance2.mediafin.be/economie-politique/belgique/bruxelles/quel-avenir-pour-l-industrie-a-bruxelles/10562076.html>

DE VOGHEL, Christophe, STRALE, Mathieu, BOSWELL, Ralph, COEKELBERGHS, Sophie, Logistiek vastgoed en stand van zaken 2017, Overzicht van de productieactiviteiten [online], nr.°4, Juni 2018. Beschikbaar op: https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/perspective-brochure_observatoire-04-2018_web.pdf?bcsi_scan_243d48a5b3bd1d82=0&bcsi_scan_filename=perspective-brochure_observatoire-04-2018_web.pdf

DONDERS, Elisa, GHODBANE, Dalila, GUERIN, Annabelle, LENAERTS, Maarten, PEZZUTI, Veronica, RIEZNIK, Natalia, VERCAMMEN, Sven, PATERMO, Patricia, Schaarbeek-Vorming, Economische en logistieke uitdagingen, op basis van gesprekken met institutionele spelers (voorjaar 2023). Perspective. Brussels [online], Maart 2024. Beschikbaar op: https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/sf_rapport_nl.pdf?bcsi_scan_243d48a5b3bd1d82=0&bcsi_scan_filename=sf_rapport_nl.pdf

FAINSILBER, Denis, La Belgique marie ses deux grands ports Anvers et Zeebrugge, Les échos [online], 28 april 2022. Beschikbaar op: <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/la-belgique-marie-ses-deux-grands-ports-anvers-et-zeebrugge-1403691>

GHODBANE, Dalila, COEKELBERGHST, Sophie, HANSON, Emilie, GODIN, Mattéo, Overzicht van de productieactiviteiten, Stand van zaken, Ruimtes voor voedselproductie in Brussel, Perspective.Brussels [online], nr.°5, november 2024. Beschikbaar op: https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/oap5_241128_web.pdf

IEB, Bruxelles industrielle ? Bruxelles en mouvements, Inter-environnement-Bruxelles, fédération de comités de quartier et groupes d'habitants, nr.°296, september-oktober 2018.

IEB, PLAN INDUSTRIEL, Vision et Stratégie pour les activités productives en Région de Bruxelles-Capitale, assemblée inter environnement Bruxelles [online], 14 mei 2019. Beschikbaar op: https://ieb.be/IMG/pdf/pre_sentation_du_pi_ieb.pdf

RSZ, Arbeidsmarktanalyse: kwartaalgegevens 2022. Beschikbaar op: <https://www.rsz.be/stats/arbeidsmarktanalyse-gedetailleerde-kwartaalgegevens>

ORBAN, Alexandre, SCOHIER, Claire, Evolution des activités productives en Région de Bruxelles-Capitale et besoins des habitants : les discours institutionnels à l'épreuve des faits. [online], 29 december 2017. Beschikbaar op: https://www.ieb.be/spip.php?page=impression&id_article=34257

LE SOIR, L'abattoir d'Anderlecht cessera ses activités en 2028 [online], 10 april 2024. Beschikbaar op: <https://lesoir.be/580066/article/2024-04-10/labattoir-danderlecht-cessera-ses-activites-en-2028>

VANDERMOTTEN, Christian, LECLERCQ, Els, CASSIERS, Tim, WAYENS, Benjamin, De Brusselse economie, Brussels studies [online], nr.°7, 26 januari 2009. Beschikbaar op: <https://journals.openedition.org/brussels/934?lang=nl>

BIJLAGE:

Aantal werknemers per sector in Brussel tussen 1996 en 2022.

Jaar	1996	2001	2006	2008
Winning van delfstoffen	60	51	185	80
Voedingsindustrie, drank, tabak	6 134	5 571	4 383	3 695
Textielindustrie	2 012	1 743	1 136	1 130
Hout-, papier- en drukkerij-industrie	7 867	7 534	5 545	2 410
Cokes en geraffineerde aardolie	70	57	69	69
Vervaardiging van chemische producten	5 510	5 706	4 549	1 866
Vervaardiging van farmaceutische grondstoffen en producten	-	-	-	2 279
Vervaardiging van niet-metaalhoudende producten	1 543	1 457	1 199	1 242
Metallurgie	4 394	4 153	2 000	2 048
Vervaardiging van informaticaproducten en van elektronische en optische producten	874	440	379	912
Vervaardiging van elektrische benodigheden	2 670	3 388	3 079	1 053
Vervaardiging van machines en -uitrusting	2 946	2 528	2 299	2 260
Vervaardiging van transportmiddelen	7 440	9 634	7 377	3 083
Productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en gekoelde lucht	4 758	4 976	5 115	3 965
Waterbeheer, afvalwaterafvoer en afval	0	0	0	3 738
Andere	1 211	1 152	609	1 800
Totaal	47 489	48 390	37 924	31 630

2010	2012	2014	2016	2018	2020	2022
65	45	120	81	92	90	79
3 695	4 163	3 956	3 759	4 094	4 024	4 059
1 054	507	382	368	353	277	261
2 046	1 836	1 501	1 002	825	808	808
-	-	-	-	-	-	-
687	873	818	572	562	594	721
2 272	2 078	1 742	1 773	1 730	1 915	2 071
1 054	1 158	741	792	422	378	392
1 777	2 237	1 467	1 387	1 323	1 356	1 440
307	142	137	125	101	99	139
1 047	751	812	721	658	575	636
1 830	1 470	1 214	826	864	845	891
3 028	3 371	3 389	3 414	3 605	3 785	3 537
4 431	4 565	4 557	4 220	4 264	4 225	4 301
3 642	3 646	3 150	3 207	3 224	3 335	3 526
2 464	2 466	1 604	1 449	1 377	1 343	1 039
2 9339	29 308	25 590	23 696	23 494	23 649	23 900



V.U. FLORENCE LEPOIVRE | ZWEDENSTRAAT 45, 1060 BRUSSEL

