

# SCHAARBEEK- VORMING

Economische en logistieke uitdagingen  
Op basis van gesprekken met institutionele  
spelers (voorjaar 2023)

MAART 2024

135 B

## COLOFON

---

### **Auteurs**

perspective.brussels. Departement Territoriale Kennis  
Elisa Donders, Dalila Ghodbane, Annabelle Guérin, Maarten Lenaerts, Veronica Pezzuti

Met de medewerking van  
Natalia Rieznik, Sven Vercammen, Patricia Paterno

Onder de coördinatie van  
Maarten Lenaerts

Onder leiding van  
Yves Van de Castele

### **Proefleescommissie**

Antoine de Borman, Maarten Lenaerts, Yves Van de Castele

### **Voltooiingsdatum**

Maart 2024 (op basis van gegevens tot mei 2023)

### **Fotocredits**

perspective.brussels/Pedro Correa

### **Vertaling**

Delen vertaald van het Frans naar het Nederlands door ElaN Languages  
Delen vertaald van het Nederlands naar het Frans door ElaN Languages

### **Voor meer info**

overzichten@perspective.brussels

### **Verantwoordelijke uitgever**

Antoine de Borman, Directeur-generaal  
perspective.brussels – Naamsestraat 59 – 1000 Brussel

### **Wettelijk depot**

D/2024/14.054/08

De hier gepresenteerde resultaten worden slechts ter informatie verstrekt. Ze hebben geen juridisch karakter.

Reproductie toegestaan op voorwaarde van bronvermelding. © 2024 perspective.brussels

## INHOUD

---

<b>Inleiding</b> .....	<b>4</b>
<b>Methodologie en structuur van het document</b> .....	<b>8</b>
<b>1 Economische situatie van de studieperimeter</b> .....	<b>11</b>
1.1 Context productie- en logistieke activiteiten .....	11
1.2 Economisch belang van de economische activiteit gelinkt aan de haven.....	19
1.3 Lokalisering van eigendommen en activiteiten.....	22
1.3.1 <i>Publiek grondbezit en voorkoopzones</i> .....	22
1.3.2 <i>Activiteiten en bedrijven in en rond de studieperimeter</i> .....	25
1.4 Samenvatting van de huidige economische situatie .....	34
<b>2 Economische en logistieke ambities van het gewest</b> .....	<b>35</b>
2.1 Kanaalplan.....	35
2.1.1 <i>Het plan</i> .....	35
2.1.2 <i>Stand van zaken van de uitvoering</i> .....	36
2.2 Shifting Economy.....	37
2.2.1 <i>Het plan</i> .....	37
2.2.2 <i>Stand van zaken van de uitvoering</i> .....	42
2.3 Good Move .....	44
2.3.1 <i>Het plan</i> .....	44
2.3.2 <i>Stand van zaken van de uitvoering</i> .....	47
2.4 Masterplan haven .....	48
2.4.1 <i>Het plan</i> .....	48
2.4.2 <i>Stand van zaken van de uitvoering</i> .....	51
2.5 Samenvatting van de keuzes in de plannen met betrekking tot de site Schaarbeek-Vorming ...	54
<b>3 Economische en logistieke projecten en uitdagingen voor Schaarbeek-Vorming</b> .....	<b>55</b>
3.1 Economisch programma.....	55
3.1.1 <i>Productieactiviteiten</i> .....	56
3.1.2 <i>Voedingsmiddelensector</i> .....	57
3.1.3 <i>Bouwsector</i> .....	59
3.2 Logistiek.....	61
3.2.1 <i>Stadsdistributie</i> .....	61
3.2.2 <i>Multimodale ontsluiting Schaarbeek-Vorming</i> .....	61

3.2.3	<i>Uitbreiding containerterminal</i> .....	63
3.2.4	<i>Multimodale logistieke hub (studie)</i> .....	65
3.3	Stedelijk metabolisme.....	67
3.3.1	<i>Energie</i> .....	67
3.3.2	<i>Afval – grondstoffen</i> .....	69
3.3.3	<i>Infrastructuren voor openbaar vervoer</i> .....	73
3.3.4	<i>Water</i> .....	74
3.4	Algemeen overzicht van de visies/projecten.....	76
3.4.1	<i>Visies</i> .....	78
3.4.2	<i>Lopende projecten</i> .....	81
3.4.3	<i>Projecten in studie</i> .....	84
3.5	Samenvatting van de economische en logistieke uitdagingen voor Schaarbeek-Vorming.....	87
4	<b>Conclusie</b> .....	<b>88</b>

## INLEIDING

Dit rapport draagt bij aan een nieuwe visie voor de ontwikkeling van de strategische site Schaarbeek-Vorming. Het is gebaseerd op de perimeter die is gedefinieerd in het bestek voor de opdracht om een totaalvisie op de site te ontwikkelen. Deze perimeter is onderverdeeld in vijf subzones: MABRU-ECFG (zone 1), het bouwblok Leeuwoprit (zone 2) achter het station Schaarbeek-Reizigers, de voorhavencluster op de rechteroever (zone 3), de noordelijke gemengde industriezone/Buda (zone 5) aan de noordkant van het gewest en de ontwikkelingszone FSI<sup>1</sup> - NMBS (zone 4), die binnenkort zal worden vrijgemaakt (de ontmanteling van de spoorweginfrastructuur wordt momenteel afgerond). Om een meer globale kijk te krijgen op de economische ruimte in het noorden van het gewest en om eventuele kansen of interacties te identificeren, worden ook gebieden en projecten op de linkeroever in de analyse opgenomen. Hoewel de verschillende gebieden in het onderzoek zeer verschillende kenmerken hebben, delen ze allemaal de specificiteit dat er (bijna) geen huisvesting voorkomt, maar voornamelijk economische productieactiviteiten, logistiek en faciliteiten en diensten die de hele stad bedienen.

**FIGUUR 1: STUDIEPERIMETER VAN DE STRATEGISCHE SITE SCHAARBEEK-VORMING**



Bron: Bestek voor de opmaak van een totaalvisie voor de strategische site van Schaarbeek-Vorming (2023)

<sup>1</sup> Fonds voor Spoorweginfrastructuur, dat momenteel SFPIM Real Estate heet

Gezien de geografische en functionele ligging van de perimeter heeft het Gewest al lang de ambitie om de bestaande economische en logistieke functie te versterken en aan te vullen. Deze ambitie wordt weerspiegeld in planologische documenten zoals het GPDO en het GBP. In het laatste plan wordt deze zone bestemd als gebied voor stedelijke industrie (GSI) en gebied voor vervoer- en havenactiviteiten (GVH), met uitzondering van het bouwblok van de Vroegmarkt in het zuiden (zone 1), dat voornamelijk is ingekleurd als ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving (OGSO), en het braakliggende spoorwegterrein (zone 4), dat het enige gebied van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg (GGBUA) in het gewest is. De ontwikkeling van het GGBUA wordt geregeld door voorschriften 19, 29 en voorschrift K van het GBP, die specifieke beperkingen opleggen aan de ontwikkeling ervan. Er moet een regelgevend proces worden gedefinieerd om de ambities voor de zone te verwezenlijken. Voorschrift 19, gekoppeld aan de bestemmingskaart, bepaalt:

*“Het bestemmingsprogramma van het **gebied van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg** wordt hierna bepaald.*

*Dit gebied is bestemd voor spoorweginstallaties.*

*De inrichting ervan wordt vastgesteld bij bijzondere bestemmingsplannen, opgesteld volgens de bepalingen van de artikelen 60 tot 65 van de ordonnantie van 29 augustus 1991 houdende organisatie van de planning en de stedenbouw.*

*De spoorwegbestemming ervan wordt gehandhaafd, overeenkomstig het voorschrift betreffende de spoorweggebieden, zolang de noodzaak om er nieuwe bestemmingen te ontwikkelen niet door de Regering werd aangetoond en vastgesteld, namelijk, enerzijds de verwezenlijking van minimum 530.000 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte voor nieuwe kantoren en de renovatie van de vloeroppervlakten voor kantoren, verdeeld over de administratiegebieden en gebieden van gewestelijk belang op de wijze zoals hierna gedetailleerd :*

*1° Administratiegebied Noord met inbegrip van de gebieden van gewestelijk belang Gaucheret en Helihaven : 230.000 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte voor te realiseren nieuwe kantoren ;*

*2° Administratiegebied Zuid : 250.000 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte voor te realiseren nieuwe kantoren ;*

*3° Administratiegebied Leopoldswijk : 50.000 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte voor te realiseren nieuwe kantoren en 150.000 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte voor te renoveren kantoren;*

*en, anderzijds, de onmogelijkheid om elders terreinen te vinden die geschikt zijn voor de bestemmingen bepaald in het programma van het gebied van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg.”*

Zoals aangegeven in voorschrift 19 wordt het GGBUA-programma, zodra de noodzaak om nieuwe bestemmingen te ontwikkelen is aangetoond en beslist door de regering, gedetailleerd beschreven in voorschrift K: **Vormingsstation**:

*“Dit gebied zal hoofdzakelijk worden bestemd voor productieactiviteiten en voor haven- en logistieke activiteiten, en dan meer bepaald overslag, distributie, verpakking, groothandel, vervoer en opslag.*

*Het zal ook kunnen worden bestemd voor kantoren, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, voor huisvesting, hotelinrichtingen, handelszaken en groene ruimten.*

*Het aanleggen van industriële spoorverbindingen is toegelaten. Die verbindingen mogen de wegen gelijkvloers oversteken indien de plaatselijke omstandigheden daartoe verplichten.*





*De verbinding met het gebied van de Voorhaven moet kunnen gebeuren onder dezelfde omstandigheden als welke bestaan op de dag dat het plan goedgekeurd op 3 mei 2001 wordt aangenomen.”*

Voorschrift 29, dat verwijst naar een gebied dat is afgebakend op de kaarten in verband met wegen en openbaar vervoer, luidt als volgt:

**“29. Het gebied van het stationsproject en van het gebied van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg**

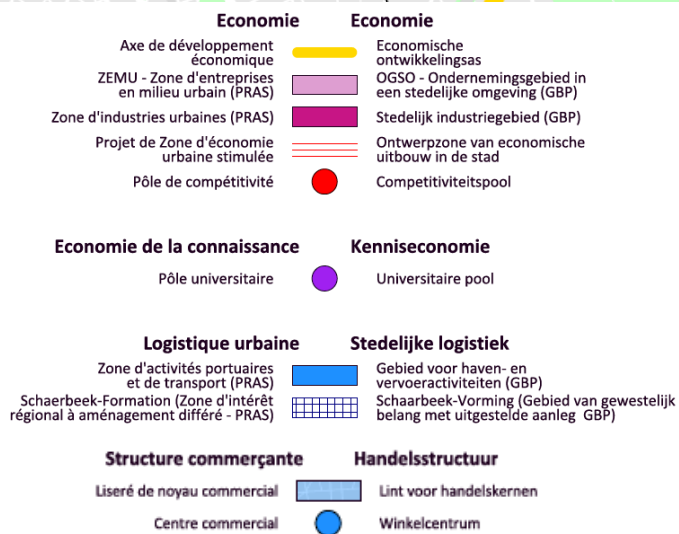
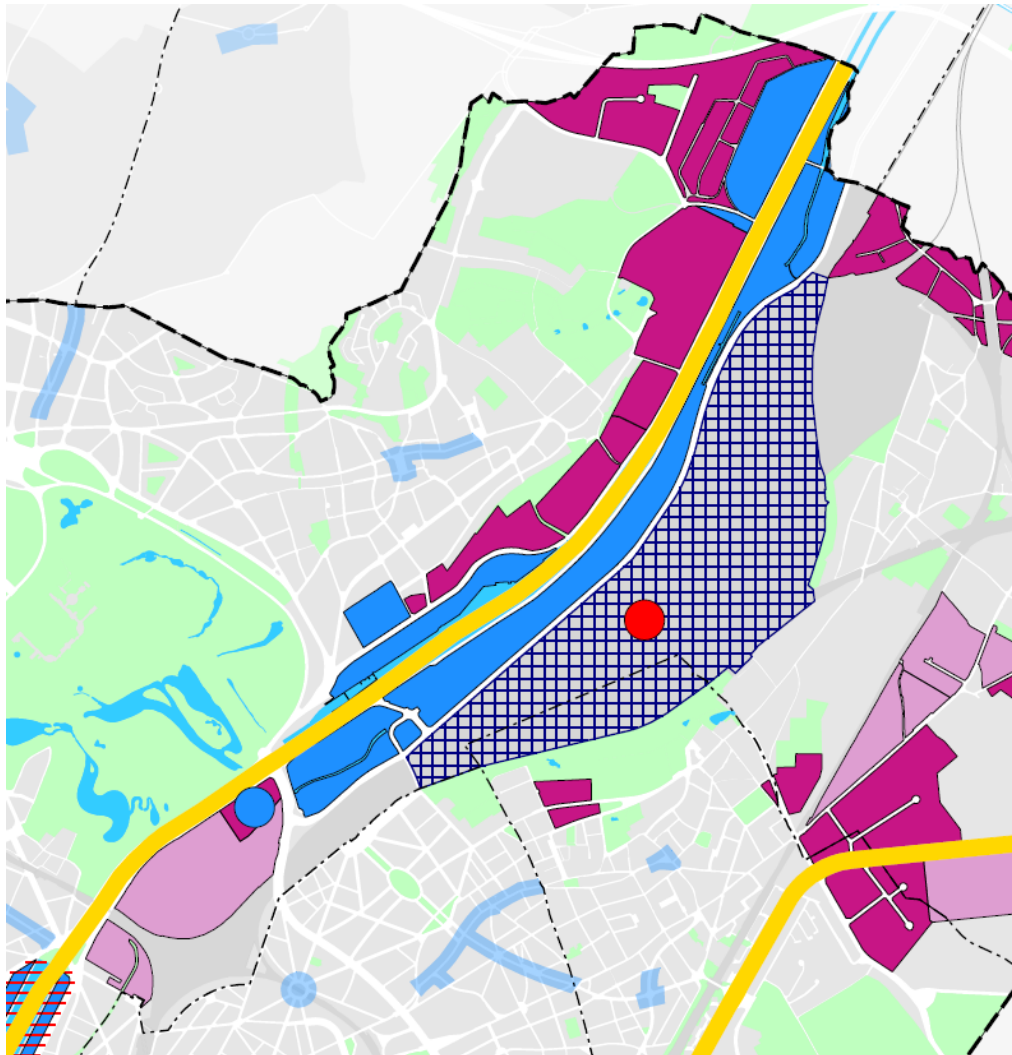
*29.1. Het gebied zoals afgebeeld op de kaarten van de wegen en het openbaar vervoer, omvattende het gebied van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg van het Vormingsstation, alsmede de spoorweggebieden tussen de Teichman- en Albertbrug en tussen het gebied van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg van het Vormingsstation en het industriegebied Buda, zal een station herbergen en zal bediend worden door het wegnnet en het openbaar vervoernet van het plan, om de ontwikkeling ervan te waarborgen.”*

Figuur 2 toont de economische ontwikkeling van de zone zoals vooropgesteld in het GPDO. Het voorziet in de ontwikkeling van een logistieke competitiviteitspool in Schaarbeek-Vorming. Het doel van deze polen is de concentratie van economische spelers aan te moedigen en bedrijven, opleidingscentra en onderzoekseenheden samen te brengen. Het GPDO ontwikkelt een meer specifieke visie voor deze pool Schaarbeek-Vorming, die uitgaat van het richtschema voor de ontwikkeling van de zone dat in 2013 door de Gewestregering werd goedgekeurd. Sommige structurele aspecten van dit richtschema zijn echter niet langer relevant, wat meteen verklaart waarom er nu een nieuwe visiestudie wordt uitgevoerd.

Een van de aspecten die zijn geëvolueerd sinds de goedkeuring van het richtschema zijn de ambities op het vlak van klimaat en milieu, die aan belang hebben gewonnen (openlegging van de Zenne en het coulisselandschap, ecologische ambities en het groenblauwe netwerk, klimaatambities voor productieactiviteiten, vermindering van de uitstoot van broeikasgassen enz.). Daarnaast is de (her)ontwikkeling van bepaalde infrastructuren voor openbare diensten urgent geworden. Stedelijke integratie, inclusief multimodale bereikbaarheid van de zone, wordt gezien als essentieel voor de werking ervan. Deze elementen maken deel uit van de strategische ontwikkelingsprincipes voor de zone, die in het voorjaar van 2022 werden bevestigd door de Brusselse Gewestregering.

De zone speelt ook een rol op het niveau van het grootstedelijke gebied. Projecten die aan de andere kant van de gewestgrens worden ontwikkeld, hebben invloed op de ontwikkeling van de zone, met name op het vlak van economie en mobiliteit. Daarom belicht dit document ook een aantal belangrijke projecten in Vlaanderen.

**FIGUUR 2: KAART 5 VAN HET GPDO: ECONOMISCHE ONTWIKKELING**



Bron: GPDO, 2018



# METHODOLOGIE EN STRUCTUUR VAN HET DOCUMENT

Gezien het strategische belang van de zone Schaarbeek-Vorming werden al verschillende studies en denkoefeningen uitgevoerd (globaal en/of thematisch/specifiek). Deze documenten staan boordevol informatie en ideeën. Het doel van dit document is niet om deze verschillende bronnen te reproduceren of samen te vatten. Het richt zich op een specifiek onderwerp, namelijk de economische en logistieke aspecten, waarbij het enerzijds een stand van zaken maakt van de zone (niet exhaustief) en anderzijds de uitdagingen identificeert op basis van bilaterale gesprekken met enkele publieke sleutelspelers. Deze keuze is ingegeven door het feit dat dit een van de belangrijkste thema's is voor de ontwikkeling van de site, dat er geen recente studie over de economische en logistieke aspecten bestaat in de zone en dat meerdere publieke spelers direct of indirect betrokken zijn bij de manier waarop deze thema's zullen worden behandeld op de site. De economische en logistieke sector evolueert voortdurend en snel, dus vonden we het belangrijk om recente informatie over dit onderwerp te verzamelen.

Deze studie is bedoeld als aanvulling op andere thematische studies die onlangs zijn uitgevoerd of momenteel worden afgerond, waaronder met name de intergewestelijke mobiliteitsstudie over het noordelijke deel van het kanaal en de studie over het groenblauwe netwerk en de openlegging van de Zenne, uitgevoerd door Leefmilieu Brussel (fase 1 is afgerond en fase 2 is in 2023 gestart).

In de beschikbare tijd hebben we een aantal publieke spelers kunnen ontmoeten die actief zijn op het gebied van economisch beleid en een paar spelers in het veld in het voorjaar van 2023 (zie onderstaande tabel). Dit werk is niet exhaustief bedoeld, maar eerder verkennend. Het doel is om de belangrijkste trends, ambities en economische en logistieke uitdagingen te verduidelijken en tastbaar te maken. Daarom is het belangrijk om deze informatie aan te vullen en te confronteren met die van andere bronnen of betrokkenen (instellingen, bedrijven, beroepsfederaties, experts enz.). Ze moet ook vergeleken worden met de uitdagingen die betrekking hebben op de andere hierboven vermelde thema's, om tot een globale visie te komen.

We hebben ook een aantal behoeften onderzocht op het gebied van publieke voorzieningen die grote ruimtes vereisen en daarom moeilijk te integreren zijn in het reeds geconsolideerde stedelijke weefsel. Als onderdeel van dit proces hebben we een ontmoeting gehad met het Gewestelijk Agentschap voor Netheid (GAN). Andere spelers die ook ruimtelijke behoeften op de site hebben geformuleerd, zoals de MIVB, konden niet worden benaderd in het tijdsbestek van de studie. Eigenaars van terreinen en andere operatoren die rechtstreeks verbonden zijn met de site (zoals SFPIM, MIVB, NMBS en Infrabel) werden in dit stadium evenmin ontmoet, hoewel ze ruimtelijke noden hebben geformuleerd. Het is belangrijk om deze spelers bij de verdere werkzaamheden te betrekken.

**FIGUUR 3: LIJST VAN DE GESPREKKEN DIE ZIJN GEHOUDEN TER VOORBEREIDING VAN DIT DOCUMENT**

Instelling	Personen	Datum	Belangrijkste onderwerpen
Leefmilieu Brussel (LB)	Pietro Fragapane, Tine Cooreman	6/2/2023	Shifting Economy
hub.brussels	Arnaud Texier	7/2/2023	Noden van bedrijven
Brussel Economie en Werkgelegenheid (BEW)	Griet Decort, Geert Roctus, Ester Vaernewyck	7/2/2023	Shifting Economy, logistiek, productieactiviteiten
Brussel Mobiliteit (BM)	Charlotte De Broux, Maarten Verschaffelt	10/2/2023	Good Move, logistiek
Stad Brussel	Margot Brulard, Hervé Delhove, Philippe Itschert, Caroline Jadot, Shazna Syed Azor Ali, Milena Vleminckx	13/2/2023	Gemeentelijke visie van de stad Brussel, projecten
Leefmilieu Brussel (LB)	Sandrine Vokaer, Tine Cooreman	13/2/2023	Logistieke uitdagingen Good Food
Haven van Brussel	Anthony Callens	23/2/2023	Masterplan van de haven, logistieke projecten, concessies
Gewestelijk Agentschap voor Netheid (GAN)	Yves Frémal, Florence Provost, Jérémy Hellemans	10/3/2023	Visie en projecten van Net Brussel
Citydev	Pierre Demeuter, Ine Leen Sorgeloos	23/3/2023	Visie en projecten citydev
MABRU/ECFG	Laurent Nys (MABRU), Philippe Devigne (ECFG)	27/3/2023	Huidige economische activiteiten in het gebied

Het document bestaat uit vier delen:

1. Het begint met een stand van zaken van de huidige economische situatie. Dit hoofdstuk is opgesplitst in twee delen: eerst een beschrijving van de globale context van de productieve economie in Brussel, gevolgd door een meer gedetailleerde identificatie van de bedrijven en eigendommen binnen de perimeter.
2. Het tweede deel beschrijft het huidige kader dat wordt bepaald door de verschillende gewestelijke beleidsmaatregelen met betrekking tot de economie en meer specifiek het Kanaalgebied. De inhoud van de plannen met betrekking tot de uitdagingen van de site wordt samengevat en aangevuld met een stand van zaken over de uitvoering ervan, gebaseerd op de informatie die is verstrekt tijdens gesprekken met de verantwoordelijke instanties.
3. Het derde deel richt zich op zone 4, waar de terreinen onbezet zijn en momenteel toebehoren aan de federale overheid (SFPIM en NMBS). Dit deel is opgebouwd rond drie thema's:
  - Productieve economie, dat de sectoren van de economie behandelt die het vaakst werden genoemd tijdens de gesprekken: productieactiviteiten, de voedingsmiddelensector en de bouwsector;
  - Logistiek, dat zowel over logistieke infrastructuur als over de multimodale ontsluiting van de zone gaat;

- Stedelijk metabolisme, dat zich bezighoudt met de infrastructuur die samenhangt met bepaalde stromen die inherent zijn aan de stad (energie, afval/recycling, openbaar vervoer en water), op een niet-exhaustieve manier, waarbij het zich beperkt tot de infrastructuur en voorzieningen die al aanwezig zijn of gepland zijn in de zone.
  - Aan het einde van het hoofdstuk worden de visies en belangrijke projecten die in het gebied worden ontwikkeld of bestudeerd op kaart weergegeven.
4. De conclusie vat de belangrijkste punten samen die uit deze studie naar voren zijn gekomen en waarmee rekening moet worden gehouden bij de ontwikkeling van de visie voor Schaarbeek-Vorming.

# 1. ECONOMISCHE SITUATIE VAN DE STUDIEPERIMETER

In het eerste en tweede deel maakt dit hoofdstuk de balans op van de productieve economie in het Brussels Gewest, en meer bepaald in de (noordelijke) Kanaalzone. Het bevat analyses van de delocalisering van bedrijven, oppervlaktes en volumes, stedelijke distributie, werkgelegenheid en toegevoegde waarde.

In het derde en laatste deel van het hoofdstuk worden de huidige activiteiten in het gebied gedetailleerd in kaart gebracht, inclusief de verschillende soorten bedrijven en faciliteiten, publiek en privaat grondbezit en gebieden waar voorkeuren gelden.

## 1.1 CONTEXT PRODUCTIE- EN LOGISTIEKE ACTIVITEITEN

### Bedrijfsmigratie in een groeiende stad

Een recente analyse, uitgevoerd door het BISA<sup>2</sup>, van bedrijfsverplaatsingen in de periode 2009-2020 bevestigt de dynamiek van de randverstedelijking van economische activiteiten. Hoewel verhuizen geen frequent verschijnsel is in het leven van bedrijven (2-2,5 %/jaar) en het merendeel van de bedrijfsmigraties binnen de stedelijke regio plaatsvindt, wijzen de cijfers op een tendens voor bedrijven om weg te trekken van het centrum als gevolg van veranderingen in de stedelijke omgeving. Over het algemeen ziet deze trend een migratie over korte afstanden (5-10 km), uitgevoerd door bedrijven die meestal actief zijn in economische profitsectoren zoals de industrie, commerciële persoonlijke diensten (zoals kleinhandel) en bepaalde zakelijke diensten (zoals groothandel of informatie en communicatie). Voor andere economische sectoren, zoals vervoer en opslag, is het migratiesaldo bijna nul.

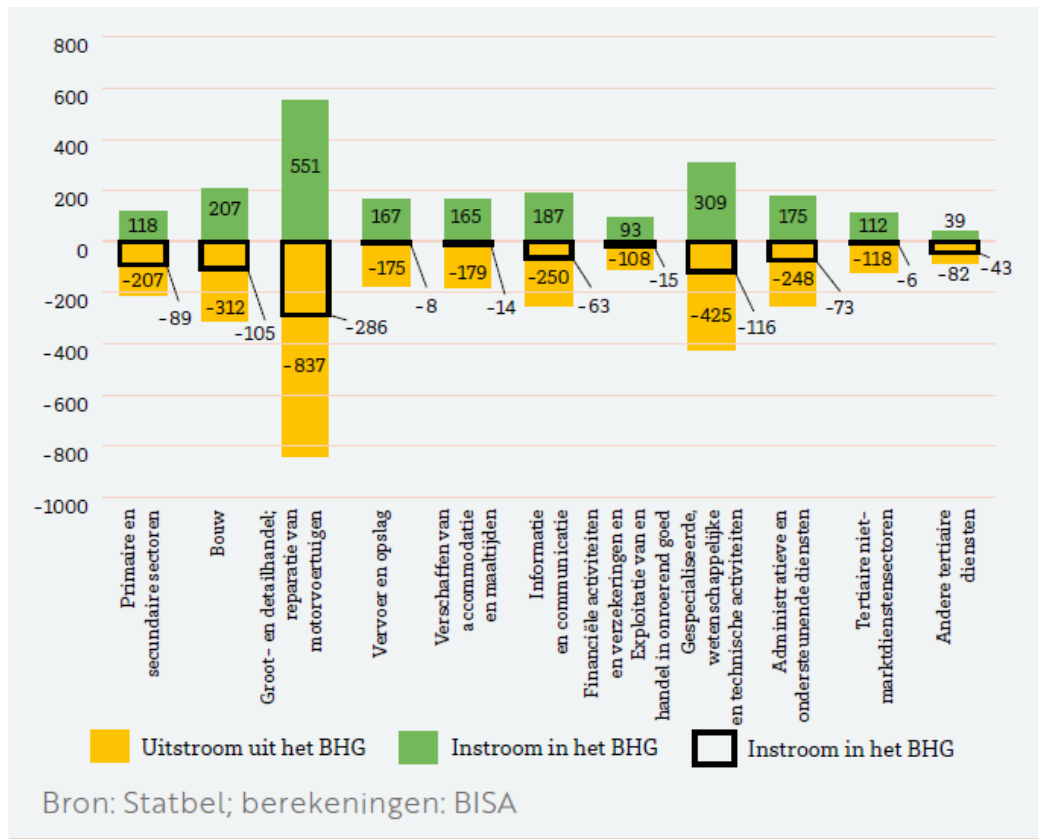
Deze migratie vindt plaats van omgevingen waar het aanbod aan grond en onroerend goed beperkt is (zoals voormalige stedelijke industriegebieden of woonwijken) naar plaatsen waar dit aanbod overvloediger is (zoals bedrijventerreinen).

De analyse benadrukt daarom **het belang van specifieke economische locaties**, zoals bedrijventerreinen. Als gevolg hiervan is het reguleren van de inplanting van bedrijven meer een kwestie van ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid dan van maatregelen omtrent economische aantrekkelijkheid. In deze context is de bestaande concurrentie tussen stedelijke functies nadelig voor de evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling van het Brusselse stadsgewest.

---

<sup>2</sup> BISA, 2022. Focus nr. 54: "De gevolgen van de migratie van de maatschappelijke zetel van Belgische bedrijven voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" en Focus nr. 55: "Welke ondernemingen vestigen zich in of verlaten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?"

**FIGUUR 4: MIGRATIESALDO IN HET BHG PER SECTOR VAN ECONOMISCHE ACTIVITEIT, TUSSEN 2009 EN 2020**



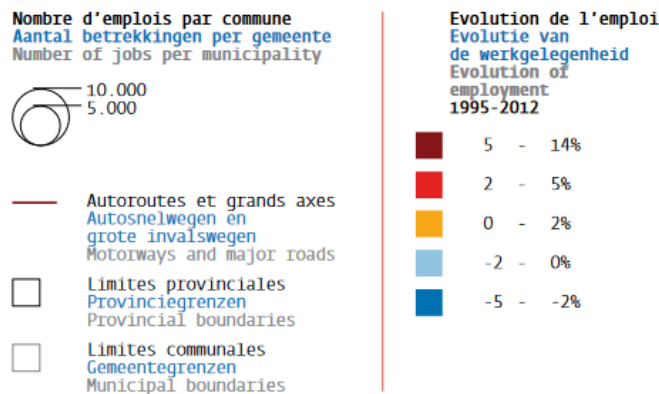
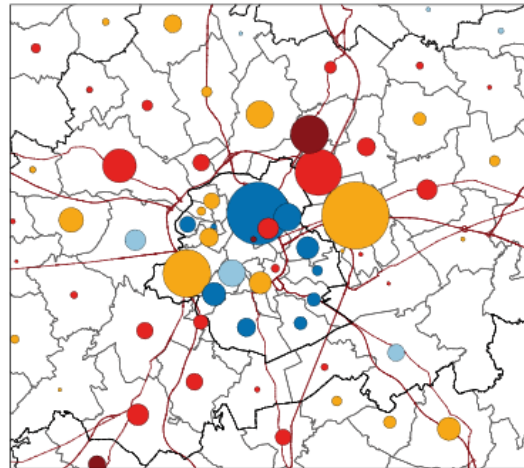
Bron: BISA, 2022. Focus nr. 55: "Welke ondernemingen vestigen zich in of verlaten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?"

### Logistiek vastgoed

De meest recente publicatie van het Overzicht van de productieactiviteiten van perspective.brussels, uit 2018, geeft een stand van zaken van het logistiek vastgoed in het Brussels Gewest, waarin al de randverstedelijking van de logistieke activiteiten naar de rest van het Brusselse hoofdstedelijke gebied (dus buiten het gewest) werd belicht, en meer bepaald naar de plekken tussen Brussel en Antwerpen (zie onderstaande kaart met de evolutie van de tewerkstelling in de sector, een gevolg van de migratie van de bedrijven). Hoewel deze en onderstaande cijfers al enkele jaren oud zijn, bevestigen ze langetermijntrends die ook nu nog doorwerken. De noodzaak om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen vereist echter, naast andere zaken, dat we nadenken over de afstanden tussen productie- en consumptieplaatsen.

**FIGUUR 5: EVOLUTIE VAN DE WERKGELEGENHEID IN HET GOEDERENVERVOER, DE LOGISTIEK EN DE GROOTHANDEL**

Evolution de l'emploi dans le transport de marchandises, la logistique et le commerce de gros  
 Evolutie van de werkgelegenheid in het goederenvervoer, de logistiek en de groothandel  
 Evolution of employment in the transport of goods, logistics and wholesale trade



Bron: perspective.brussels, 4/2018. Overzicht van de productieactiviteiten: Logistiek vastgoed en stand van zaken 2017.

**De oppervlaktes van productieactiviteiten in het BHG**

Uit een analyse van de verleende stedenbouwkundige vergunningen en in 2015 uitgevoerde terreinopmetingen blijkt dat het totale aantal vierkante meters dat is toegewezen aan productieactiviteiten in het BHG slechts licht is gedaald ten opzichte van de vorige analyse in 2011. De zowat 4.700.000 m<sup>2</sup> zijn als volgt verdeeld: 46% opslagplaatsen, 42% werkplaatsen en 12% leegstaande gebouwen (van zeer variabele aard, dus het concept moet worden genuanceerd). Het is dan ook geen verrassing dat de meeste opslagplaatsen en werkplaatsen langs het kanaal liggen. Maar er is beweging: de veroudering van het pandenbestand in het centrum (toegang voor vrachtwagens, hygiëne voor voedselactiviteiten enz.) en de druk op onroerend goed leiden tot een groot aantal conversies tot woningen (waarvan 10% in OGSO's), terwijl bedrijven migreren naar grotere, nieuwe opslagplaatsen in het gebied ten zuiden en vooral ten noorden langs het kanaal (zowel binnen als buiten het BHG), waar de meeste nieuwbouw plaatsvindt. Deze migraties verklaren waarom deze zones tussen 2011 en 2017 een toename in productieve oppervlakte kenden.



### ... en rond Schaarbeek-Vorming

Tussen deze twee data illustreert een reeks belangrijke gebeurtenissen de dynamiek rond Schaarbeek-Vorming. Nieuwe ontwikkelingen zijn onder andere de bouw van onderhoudswerkplaatsen voor de MIVB in een complex in Haren, de bouw van het postsorteercentrum van bpost in Neder-over-Heembeek, de afbraak van 24.000 m<sup>2</sup> van de voormalige Godin fabriekshallen voor de bouw van het winkelcentrum Docks Brussel, de installatie van Canal Logistics (nu VTS Logistics) op 50.000 m<sup>2</sup> gebouwd in 2010 (voormalige site van Shell) en de bouw van het Reibel House, met 16.000 m<sup>2</sup> gewijd aan logistiek, beide gelegen op de Vilvoordsesteenweg.

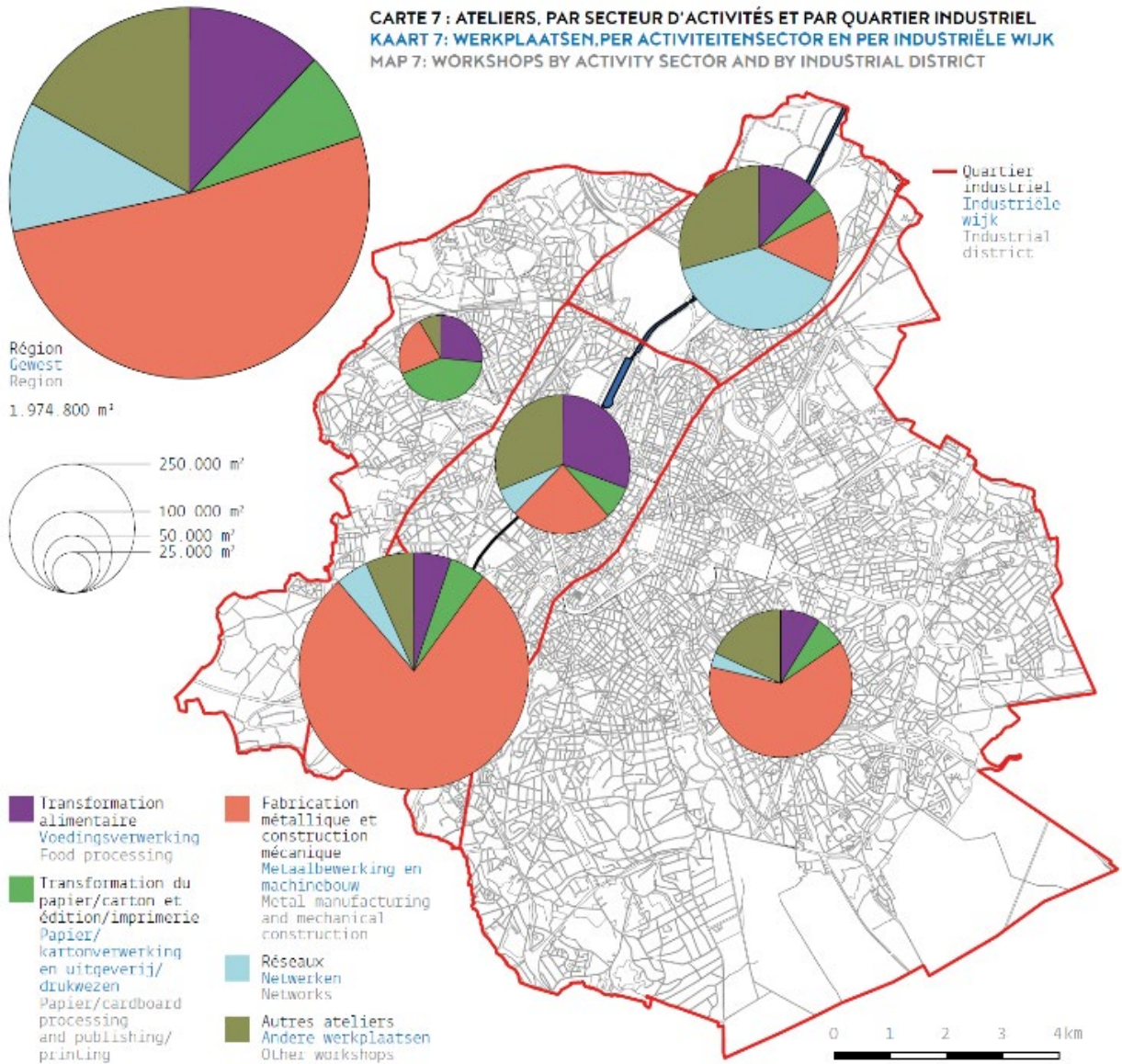
### Activiteitensectoren

De **groothandel** heeft veel nood aan opslagruimte in alle industriële wijken, inclusief het noordelijke deel van de Kanaalzone. De meest vertegenwoordigde productieactiviteiten rond Schaarbeek-Vorming zijn **recyclage** en **transport**, evenals **energiegerelateerde** infrastructures (die in de kaartlegende hieronder zijn opgenomen in de categorie "netwerken", die ook telecom, gas en water omvat).

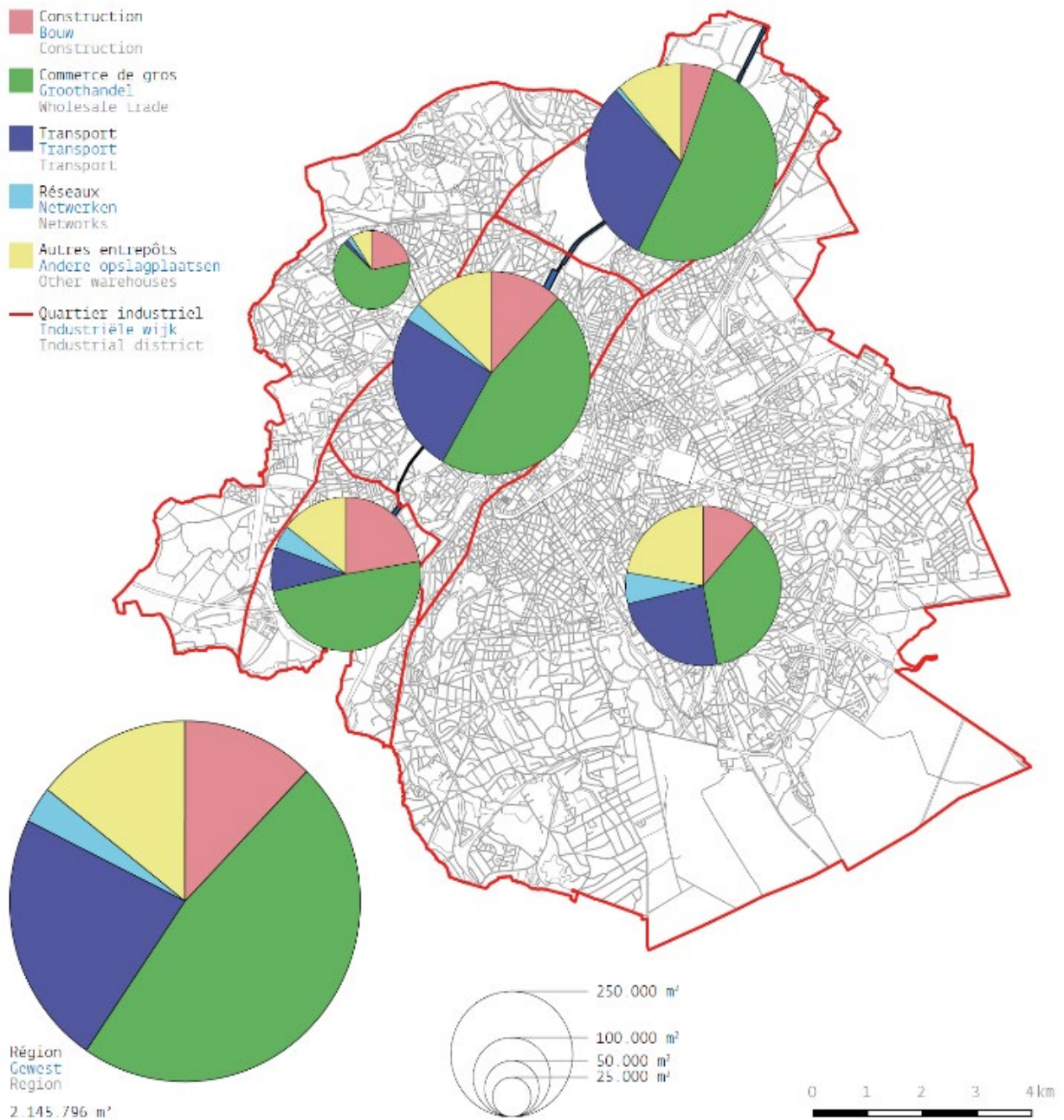
De **agrovoedingssector** is aanwezig: in de verwerkingssector bezet meelfabriek Cérès 40.000 m<sup>2</sup> op de Vilvoordselaan en als groothandelaar is MABRU de grootste markt van het land (zie infra).

De **bouwsector** is aanwezig in de ganse havenzone, zowel voorhaven als Vergote als Biestebroek: betoncentrales, handelaars van bouwmaterialen, importeurs van bulkgoederen (zand/grind), bouwlogistieke hubs (BCCC), recyclage hubs, aannemers van wegenwerken, etc.

**FIGUUR 6: KAARTEN VAN WERKPLAATSEN EN OPSLAGPLAATSEN, PER ACTIVITEITENSECTOR EN PER WIJK**



**CARTE 8 : ENTREPÔTS, PAR TYPE D'OCCUPATION ET PAR QUARTIER INDUSTRIEL**  
**KAART 8: OPSLAGPLAATSEN, PER SOORT GEBRUIK EN PER INDUSTRIËLE WIJK**  
**MAP 8: WAREHOUSES BY TYPE OF USE AND BY INDUSTRIAL DISTRICT**



Bron: perspective.brussels, 4/2018. Overzicht van de productieactiviteiten: Logistiek vastgoed en stand van zaken 2017.

### Stadsdistributie in enkele cijfers

Er zijn weinig detailgegevens beschikbaar in verband met commercieel goederenvervoer. In de literatuur<sup>3</sup> worden vier types logistiek onderscheiden:

- Upstreamlogistiek of toelevering
- interne logistiek of productielogistiek
- downstreamlogistiek of distributie
- retourlogistiek (afval, recyclage...).

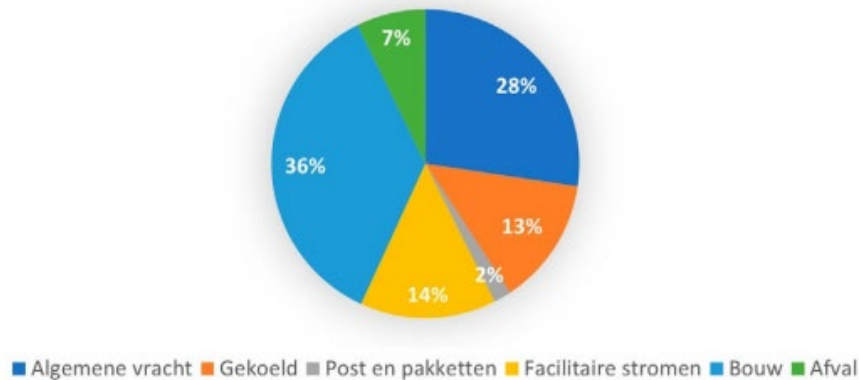
Bovendien gaat stedelijke logistiek om heel diverse types stromen:

- B2C<sup>4</sup>: post/pakket, retail, boodschappen, retour
- B2B: vers en horeca, afval, facilitair, retail
- Bouwlogistiek: nieuwbouw, renovatie, urban mining/retour

Uit Vlaamse cijfers<sup>5</sup> blijkt dat grosso modo 40% van de stedelijke logistieke stromen bestaat uit algemene vracht en retail, 25% is bouwgerelateerd, ruim 10% is gekoeld en nog eens zoveel gaat naar facilitaire diensten, 5% tot 10% draait om pakjes en ook afval zit in die grootteorde.

**FIGUUR 7 : VERDELING VAN DE STEDELIJKE GOEDERENSTROMEN**

### Stedelijke goederenstromen (% van totaal KMs)



Bron: VRP, 2022

In de distributie van Fast Moving Consumer Goods (FMCG: voeding, dranken, droge voeding, conserven, onderhoudsproducten...) zijn evoluties gaande, die een impact hebben op de stadsdistributie en dus ook van belang zijn voor Schaarbeek-Vorming. De belangrijkste is ongetwijfeld de verdere groei van de e-commerce : verschillende internationale bedrijven die actief zijn in deze sector hebben zich met grote, dedicated logistieke hubs (voor één specifiek bedrijf) en distributiecentra in het Noorden van Brussel en

<sup>3</sup> Studie Tritel en Tractebel, 2012. Marktstudie voor het havenuitbreidingsproject op de site van SV

<sup>4</sup> B2C: business to client; B2B: business to business

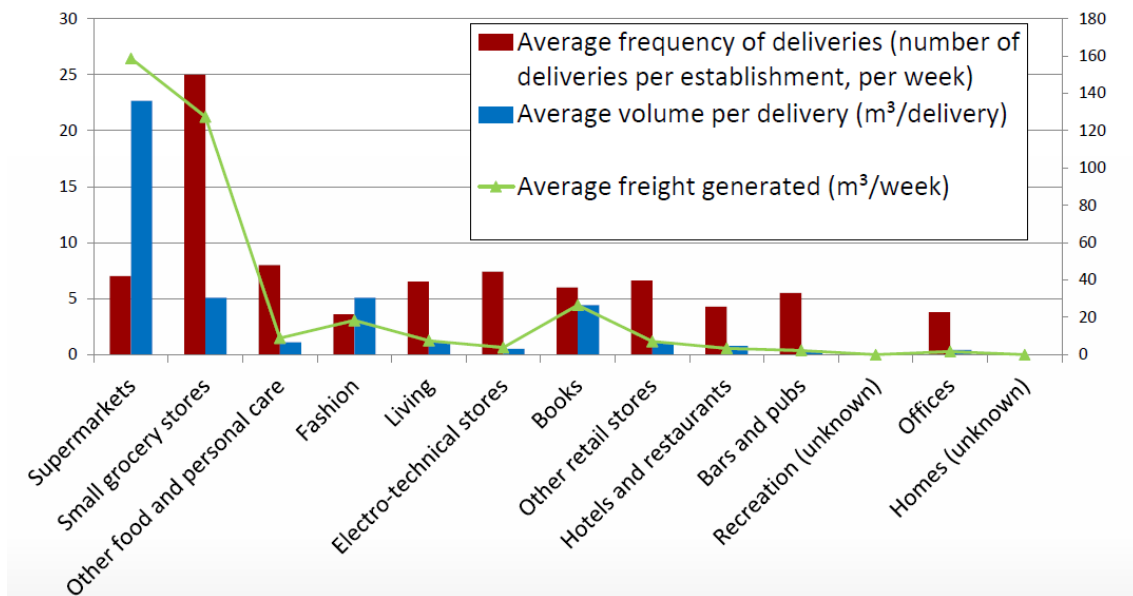
<sup>5</sup> Publicatie Ruimte voor Logistiek, VRP, 2020. <https://www.vrp.be/post/ruimte-voor-logistiek>



in de nabijheid van de Ring gevestigd (dpd, BPost, DHL...). Het vervoer van pakjes gebeurt momenteel enkel via de weg.

Logistiek in de private sector is voor een groot deel zeer efficiënt georganiseerd binnen de huidige ruimte en regelgeving, en rekening houdend met serviceniveau voor de klant. Veranderingen in distributie en opschaling komen er enkel onder druk van evoluties: reglementering (LEZ – Low Emission Zone), de ‘strijd’ om de publieke ruimte en de veranderende retail en e-commerce.

**FIGUUR 8 : FREQUENTIE EN VOLUME VAN VERSCHILLENDE CONSUMERGOODS IN EEN STEDELIJKE OMGEVING**



Bron: presentatie Approvisionnement la ville, P. Lebeau, 10/11/2022 op colloquium Approvisionnement la ville, FUP

In Good Move stelt het Gewest voorop om een deel van de distributie van goederen te laten verlopen via logistieke platformen op verschillende plaatsen en schalen in de stad. Zoals beschreven wordt een groot deel van de distributie al op een performante wijze, deels via (gesloten) hubs, georganiseerd. De diversiteit in stadslogistiek en stromen vraagt om uiteenlopende oplossingen.

Het voorzien van ruimte voor logistiek en het faciliteren van infrastructuur zijn hierbij belangrijke aandachtspunten voor de publieke partijen, waarbij steeds gezocht moet worden naar manieren om toegevoegde waarde te creëren. In Rotterdam is het potentieel van inkomende vracht- en bestelwagenritten via een logistieke hub tegen 2030 ingeschat op<sup>6</sup>:

- 9%-17% van de inkomende bestelwagenritten zou via een logistieke hub kunnen verlopen;
- 3-6% van de inkomende vrachtwagenritten zou via een logistieke hub kunnen verlopen.

<sup>6</sup> Presentatie Bram Kin (studiecentrum TNO Nederland) op VRP-congres Ruimte voor logistiek, 24/10/2022

## 1.2 ECONOMISCH BELANG VAN DE ECONOMISCHE ACTIVITEIT GELINKT AAN DE HAVEN

Als belangrijke ruggengraat voor goederenvervoer naar en van het Brussels Gewest, genereert het Kanaal heel wat economische activiteit. Het grootste deel hiervoor situeert zich in het noordelijke gedeelte, waar het kanaal een zeekanaal is (de zogenaamde Voorhaven) en boten tot 4.500 ton aankan. Ten zuiden van de Van Praetbrug, is het kanaal een waterweg 'klasse IV', voor boten tot 1.350 ton.

### Volumes

Voor de evolutie van de grootteordes inzake tonnages die via het water worden vervoerd: zie <https://port.brussels.nl/nieuws/trafiiek-2022>. Meer dan 80% verloopt via de Voorhaven (4,2mio ton), verdeeld over de twee oevers, met een meerderheid over de rechteroever (dit is de oever van Schaarbeek-Vorming). De **containertrafiiek** kent de laatste jaren een sterk toename van 20% per jaar, tot 57.000 TEU<sup>7</sup> (750.000 ton) in 2022.

### Tewerkstelling

De Haven van Brussel laat elke paar jaar een tewerkstellingsstudie uitvoeren. De laatste dateert uit 2021 en werd gedaan door Solvay Business School van de VUB: 'Studie met betrekking tot het sociaaleconomische gewicht van de ondernemingen van de Brusselse havencluster'. Deze studie baseerde zich op de meest recente beschikbare cijfers inzake werkgelegenheid, uit het jaar 2018, en op toegevoegde waarde van de bedrijven. Bovendien werd een enquête uitgevoerd bij de economische actoren uit de zogenaamde 'Brusselse havencluster'. Verder baseert ze zich op een rapport van de Nationale Bank over alle Belgische havens: <https://www.nbb.be/nl/artikels/de-werkgelegenheid-die-voortvloeit-uit-de-belgische-havenactiviteiten-2018-verder>

Deze Brusselse havencluster werd door het onderzoeksteam gedefinieerd. In totaal maken er een kleine 300 actoren (ondernemingen, vzw's, publieke diensten) deel van uit, waaronder 185 concessiehouders van de Haven. Binnen de havencluster is de Voorhaven de belangrijkste economische zone, goed voor naar schatting meer dan 1/3 van de economische activiteit. Bovendien bevinden zich in deze zone de meeste bedrijven die gebruik maken van de waterweg. Ook de zone van de Vroegmarkt is een belangrijke zone, zowel naar werkgelegenheid als naar toegevoegde waarde (zie verder).

De havencluster is een belangrijke bron van werkgelegenheid in de Brusselse economie. De actoren vertegenwoordigen in 2018 **4.661 VTE<sup>8</sup> aan directe werkgelegenheid**, wat overeenkomt met ongeveer 5.000 personen. Ze vertegenwoordigen ongeveer 1 miljard euro directe toegevoegde waarde, wat overeenkomst met 1,4% van het regionale BBP. De **indirecte impact door toelevering van producten en diensten worden op ongeveer dezelfde grootteorde geschat**, zowel inzake werkgelegenheid als inzake toegevoegde waarde.

**De concessiehouders van de Haven hebben een gemiddelde dichtheid van 66 werknemers per hectare, tegenover 17 werknemers per hectare voor de niet-concessiehouders in de havencluster. Hierbij moet opgemerkt worden dat er grote verschillen tussen de bedrijven zijn.**

<sup>7</sup> Twenty-foot Equivalent Unit. Dit is een standaardmaat voor containers, wetende dat de meeste containers die gebruikt worden voor vervoer op containerschepen en op vrachtwagens 2 TEU zijn.

<sup>8</sup> Voltijds Equivalent

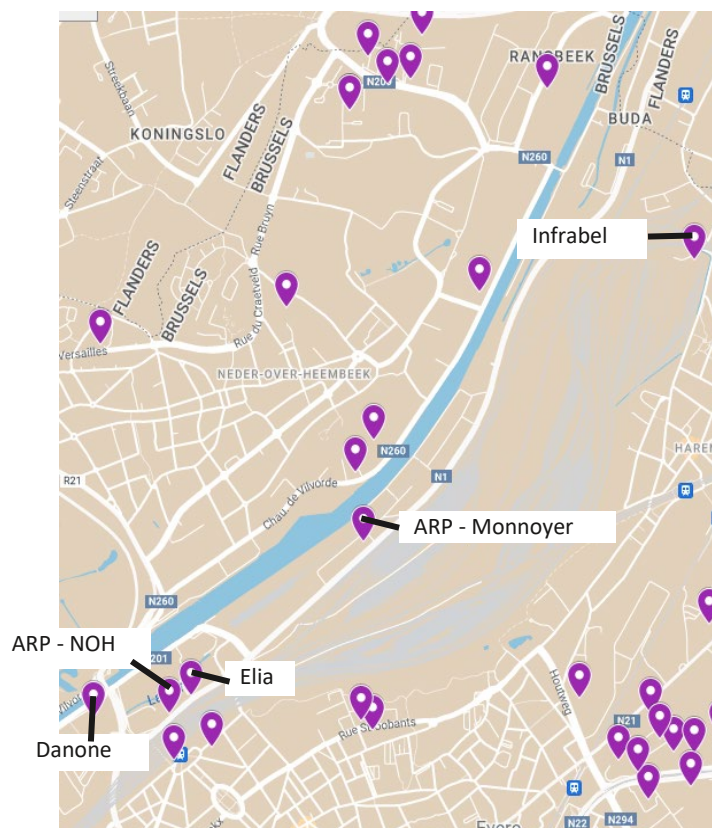


Sectoren verbonden aan de maritieme zone (Voorhaven), met een belangrijk aandeel groothandelaars en productie- en verwerkingsondernemingen, vertonen de laatste jaren echter **significante dalingen inzake directe werkgelegenheid**. De studie geeft aan dat meer diepgaand onderzoek naar de oorzaken van de daling in deze ‘traditionele’ sectoren nodig is om bijv. de impact van technologie (o.a. verdere containerisatie en automatisering) en de aantrekkelijkheid van het kanaalgebied voor zowel de traditionele handelssector als voor havengerelateerde industriële activiteiten te bepalen. De gegevens wijzen op een belangrijke transitie van het type activiteiten naar profielen met hogere toegevoegde waarde. Hierbij dient mogelijk specifieke aandacht besteed worden aan bijv. de logistieke activiteiten gerelateerd aan e-commerce, alsook aan de opkomst van activiteiten in het kader van de circulaire economie.

De havencluster stelt proportioneel veel arbeiders te werk: 34,5% arbeiders t.o.v. 24,6% van het totale aantal werknemers op Gewestelijk niveau. Ze is belangrijk voor de tewerkstellingsmogelijkheden voor laaggeschoolde werknemers. Bovendien zijn de werknemers sterker lokaal verankerd, vermits bijna 50% in het Brussels Gewest woont (t.o.v. 15,6% voor de volledige Brusselse werkgelegenheid).

De lijst met bedrijfsvervoerplannen (BVP), verplicht op te maken voor locaties met meer dan 100 werknemers, geeft aan dat er in en rond de perimeter van Schaarbeek-Vorming vier dergelijke bedrijven zijn: twee sites van het Gewestelijk Agentschap voor Netheid GAN-ARP (sites Monnoyer en depot NOH), Elia en Danone (dat zich in kantoren in het winkelcentrum Docks bevindt). Ook het atelier van Infrabel, die zich helemaal in het noorden van de spoorwegbundel bevindt, werd meegenomen.

**FIGUUR 9 : KAART MET DE ACTIEVE BEDRIJFSVERVOERPLANNEN**

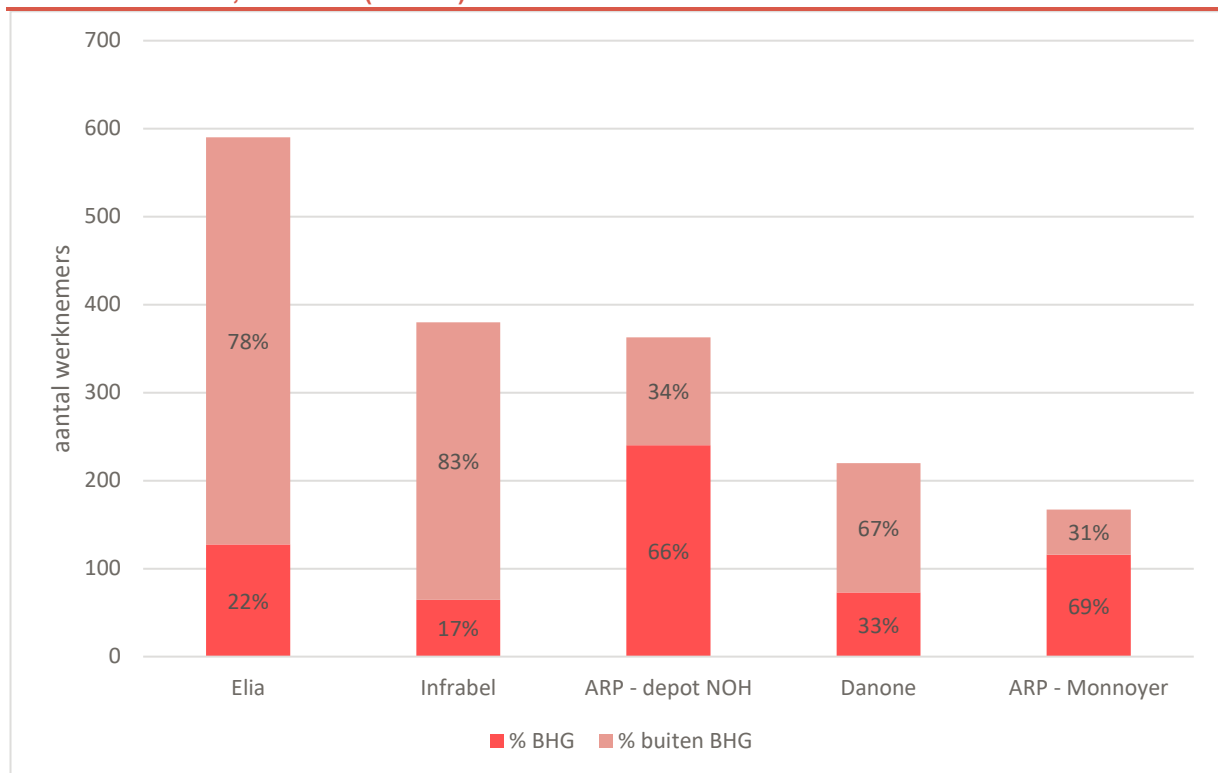


Bron: Brussel Leefmilieu + verwerking perspective.brussels

Wat opvalt, is dat de bedrijven met een BVP (en dus meer dan 100 werknemers tewerkstellen) in de perimeter geen directe link met de haven of met havengerelateerde activiteiten hebben.

ARP is de enige van de vier werkgevers die een meerderheid aan Brusselaars tewerkstelt (2 op 3 werknemers), terwijl in de andere bedrijven minder dan 1/3 van de werknemers in Brussel woont. In vier van de vijf bedrijfssites komt minstens 7 op de 10 werknemers met de auto naar het werk. Bij Infrabel komt ongeveer de helft van de werknemers met de trein.

**FIGUUR 10: AANTAL WERKNEMERS IN DE BEDRIJVEN MET MEER DAN 100 WERKNEMERS, MET % (NIET-)BRUSSELAARS**



Bron: Bedrijfsvervoerplannen, Brussel Leefmilieu + verwerking perspective.brussels

## 1.3 LOKALISERING VAN EIGENDOMMEN EN ACTIVITEITEN

Hieronder volgt een beschrijving van de huidige activiteiten in en rond de studieperimeter, met de nadruk op de economische dimensie. De informatie is georganiseerd volgens de verschillende subzones die in de inleiding van de studie zijn beschreven. Ze is voornamelijk afkomstig uit databases en gesprekken met betrokken spelers, en wordt aangevuld met extra gegevens (in het bijzonder de kaart met de concessies van de haven). De informatie is niet exhaustief, maar geeft een overzicht van de belangrijkste trends in de zone. Bovendien dateren sommige informatiebronnen van enkele jaren geleden, waardoor bepaalde recente evoluties niet zijn opgenomen.

Dit hoofdstuk richt zich op de huidige situatie, terwijl studies en projecten die gepland of in uitvoering zijn worden behandeld in punt 3.4 van dit document.

### 1.3.1 Publiek grondbezit en voorkoopzones

Een groot deel van de perimeter is publiek terrein, wat belangrijk is om de richting van toekomstige ontwikkeling te sturen. Deze terreinen behoren echter toe aan verschillende bestuursniveaus. Een gedeelde visie tussen het gewest, de stad Brussel en het federale niveau zal essentieel zijn voor de succesvolle ontwikkeling van de zone:

- > De stad Brussel is eigenaar van MABRU-ECFG (zone 1);
- > Op gewestelijk niveau bezit de Haven van Brussel een groot deel van de terreinen in de Voorhaven (percelen tussen het kanaal en de Vilvoordselaan) en enkele jaren geleden verwierf Citydev enkele strategische percelen in de zone Buda;
- > Het federale niveau (SFPIM en NMBS) is eigenaar van zone 4, het deel van de spoorwegsite dat momenteel wordt ontmanteld.

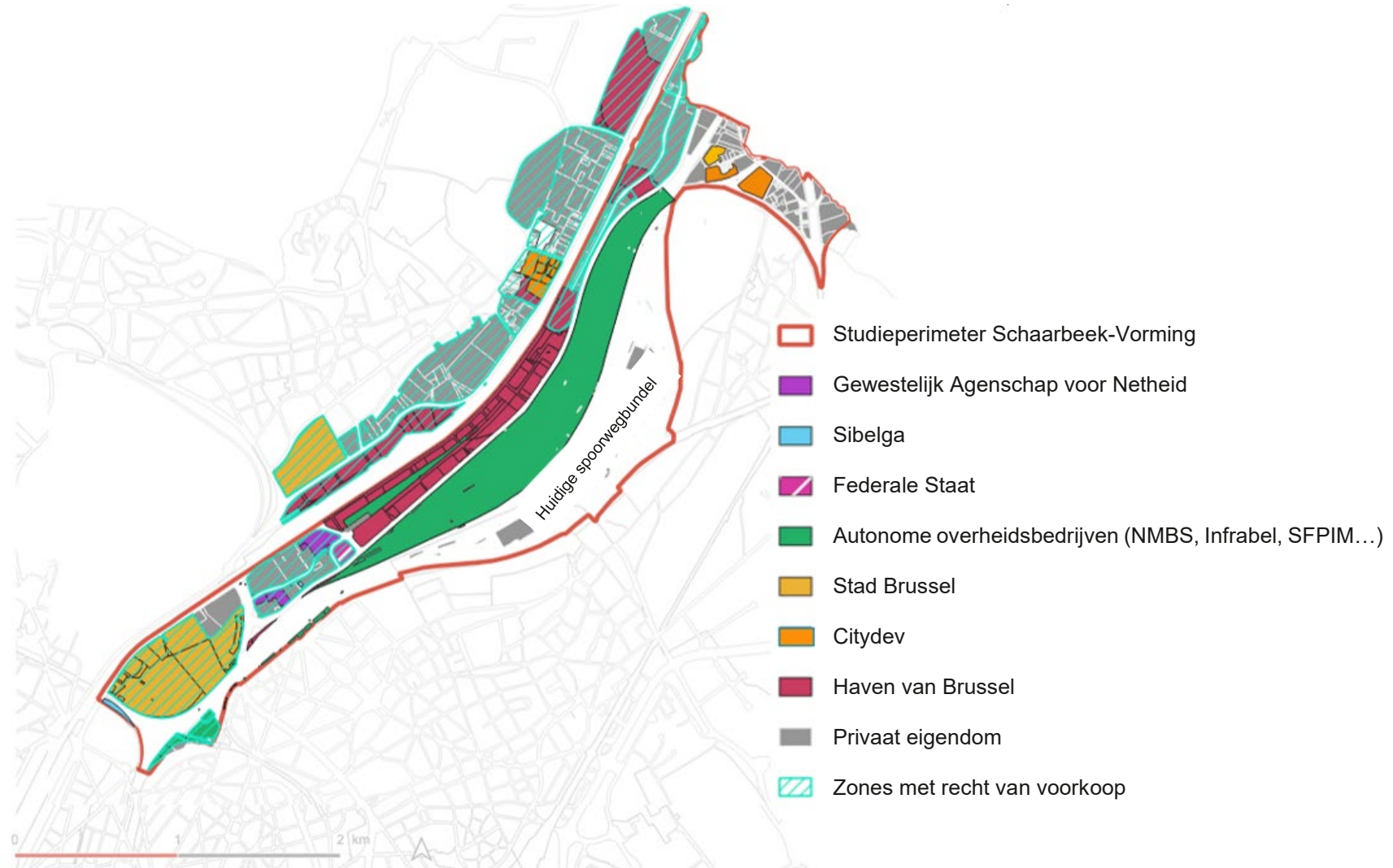
In 2022<sup>9</sup> is een perimeter van voorkoop gedefinieerd voor een groot deel van de noordelijke zone van het kanaal. Op de rechteroever zijn dit de percelen van MABRU/ECFG, de zone achter Schaarbeek-Reizigers en de percelen langs het kanaal in het noorden van het gewest. Deze perimeter is van kracht tot 2029. De belangrijkste voorkooprechthebbende overheden zijn de Haven van Brussel en Citydev. Daarnaast heeft de Haven / Citydev ook een voorkooprecht op de noordelijke linkeroever.

Als gevolg hiervan zijn bijna alle terreinen binnen de studieperimeter ofwel publiek eigendom of particulier eigendom met publieke voorkooprechten. De enige uitzondering is de zone Buda, waar Citydev zegt dat er een perimeter van voorkoop wordt voorbereid. Dit grondbeheer biedt mogelijkheden om de ontwikkeling te sturen.

---

<sup>9</sup> Regeringsbesluit van 31/3/2022, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad op 25/4/2022 (referentie: C - 2022/31618)

**FIGUUR 11: PUBLIEKE EIGENDOMMEN EN VOORKOOPZONES (RECHTEROEVER) IN EN ROND DE STUDIEPERIMETER**



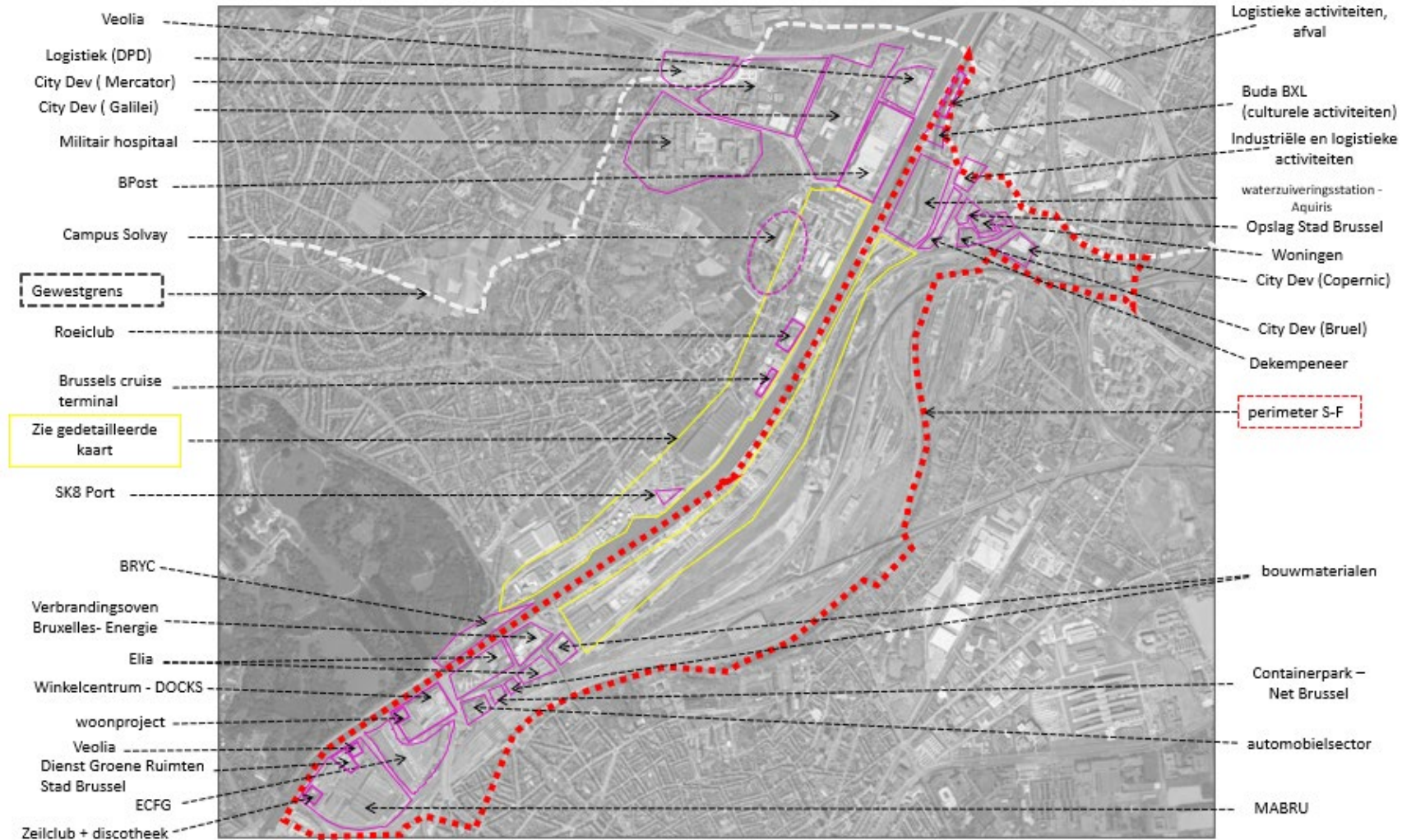
Bron: Federaal kadaster, 2017 + Brugis + verwerking perspective.brussels





### 1.3.2 Activiteiten en bedrijven in en rond de studieperimeter

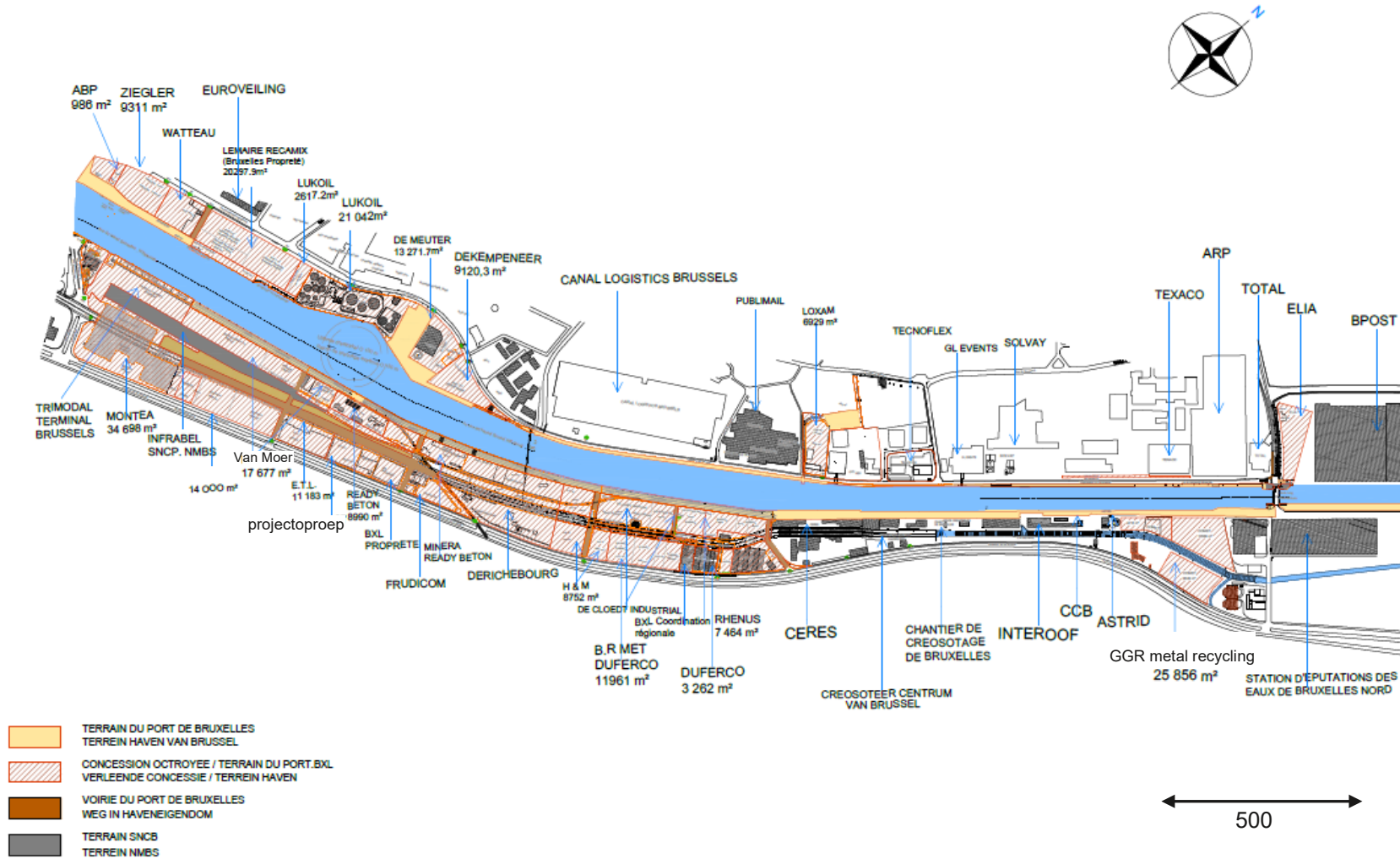
**FIGUUR 13: GLOBAAL OVERZICHT VAN DE ACTIVITEITEN EN BEDRIJVEN IN EN ROND DE STUDIEPERIMETER**



Bron: perspective.brussels



**FIGUUR 14: BEDRIJVEN MET EEN CONCESSIE OP DE TERREINEN VAN DE HAVEN VAN BRUSSEL (SITUATIE 2022)**



Bron: Haven van Brussel + verwerking perspective.brussels

### Zone 1: bouwblok MABRU – ECFG

Het bouwblok wordt voornamelijk ingenomen door de grote infrastructuur van de Vroegmarkt (MABRU) en het Europees Centrum voor Fruit en Groenten (ECFG). Het noordelijke deel wordt ingenomen door het winkelcentrum Docks Brussel. Het enige overblijfsel van het industriële verleden en tevens het enige woningbouwproject in de wijk is de Familistère Godin, die momenteel wordt verbouwd tot 57 woningen (privéproject Utopia). Aan de zuidkant van het bouwblok langs de Werkhuisenkaai, bevinden zich een gebouw van de Cel Groene Ruimten van de Stad Brussel, ligt een nachtclub (The Lift) die in 2023 zou heropenen en een zeilclub.

Deze discotheek en MABRU-ECFG bevinden zich op een terrein dat eigendom is van de stad Brussel. Sinds 2014 bevindt het bouwblok zich in het GBP grotendeels in een ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving (OGSO). Zoals aangegeven, bestrijkt een perimeter van voorloop het grootste deel van het bouwblok (grond in eigendom van de stad Brussel). Daarnaast wordt er momenteel een stadsvernieuwingscontract (SVC) opgesteld voor deze zone (zie *punt 3.4 Algemeen overzicht van de visies/projecten*).

### DOCKS BRUXSEL

Het winkelcentrum Docks, aan de voet van de Van Praetbrug, is in 2016 geopend. De 61.000 m<sup>2</sup> biedt plaats aan 95 handelszaken. De bij de opening vooropgestelde doelstelling van acht miljoen bezoekers per jaar werd niet gehaald, maar de bezoekerscijfers stijgen. In 2022 trok het centrum +/- zeven miljoen mensen aan, ofwel tot 60.000 bezoekers op zaterdag.

De laatste jaren is er een evolutie naar winkels met een minder hoogwaardig aanbod en ook naar amusement (Koezio, Lego enz.). Het centrum trekt vooral bezoekers uit het noorden van Brussel, met een vrij beperkte koopkracht. Er komen minder Vlaamse bezoekers dan initieel gehoopt. Mensen komen voornamelijk met het openbaar vervoer.

### FIGUUR 15: LUCHTFOTO VAN HET WINKELCENTRUM DOCKS BRUXSEL



© S. SCHMITT - GLOBALVIEW.BE POUR EQUILIS

## MABRU/ECFG

De Vroegmarkt (MABRU) en het Europees Centrum voor Fruit en Groenten (ECFG) zijn belangrijke actoren in het gewest. Ze verzamelen groothandelaars in voedingsmiddelen die voornamelijk aan professionelen verkopen. Ze bevinden zich in het zuiden van de studieperimeter langs het kanaal, op een terrein van ongeveer 26,5 ha dat eigendom is van de stad Brussel.

Volgens MABRU ontwikkelen groothandelsmarkten zich in Europa over het algemeen op grond die eigendom is van de overheid en zou een particuliere eigenaar die een commerciële huur wil vragen, deze activiteit niet kunnen handhaven.

Na een verlenging in 2016 loopt het erfpachtcontract voor MABRU/ECFG tot 2042. Sinds 2022 is er een perimeter van voorkoop ingesteld voor de zone, met CityDev als eerste voorkooprechthebbende overheid.

Momenteel worden goederen die verband houden met activiteiten op de site alleen over de weg vervoerd. De zone genereert dan ook een groot aantal bewegingen van vrachtwagens en bestelwagens.

### FIGUUR 16: LUCHTFOTO VAN MABRU



Bron: mabru.be

De belangrijkste huidige kenmerken van MABRU en ECFG komen hieronder aan bod. De uitdagingen voor de toekomst worden beschreven in Hoofdstuk 3.

MABRU:

- De Vroegmarkt ligt sinds 1973 langs het kanaal. Het is de grootste groothandelsmarkt van het land: op een terrein van 14 ha huisvest de 40.000 m<sup>2</sup> aan opslagruimte iets minder dan 120 groothandelaars in levensmiddelen.
- Ze wordt beheerd door een vzw die de site en de activiteiten organiseert en vaste huurprijzen vraagt aan de handelaars. De gezamenlijke omzet van de handelaars op de site is 600-800 miljoen euro per jaar. De vzw MABRU heeft een omzet van vier miljoen euro.

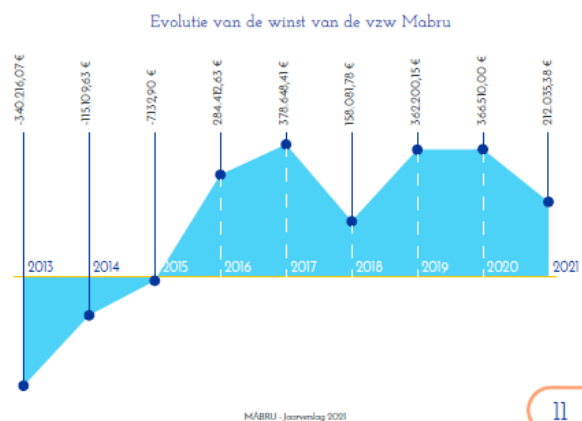
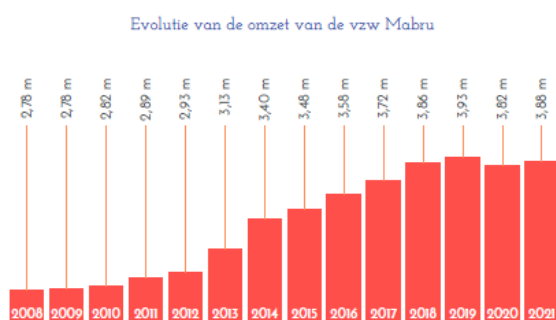
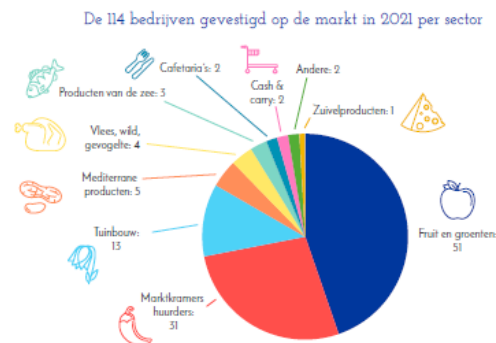
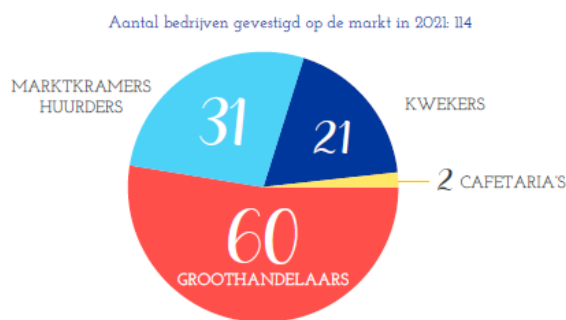




- Elke week wordt hier bijna 10.000 ton goederen verhandeld, waarvan 40% bestemd is voor winkeliers en restauranthouders in het BHG. Volgens cijfers van MABRU maakt 95% van de Brusselse detailhandel en 85% van de restaurants gebruik van hun producten. Het is ook een belangrijke exportbasis voor etnische en luxeproducten.
- Op de site werken ongeveer 700 mensen, meestal laaggeschoolde arbeiders uit de omliggende wijken. Ze komen aan rond 22.00 uur en vertrekken rond 7.00 of 8.00 uur. Toegang met het openbaar vervoer is daarom essentieel.
- De site ontvangt tot 3.000 voertuigen per dag. De parking staat 's nachts vol. Overdag is het niet erg druk. De site is alleen toegankelijk voor professionals, via de enige ingang aan de Werkhuizenkaai. Er is de klok rond bewaking.
- Sinds tien jaar vindt op het MABRU-terrein elke zondag een rommelmarkt plaats, die vooral gericht is op de bevolking van de omliggende volkswijken (8.000 bezoekers/week)<sup>10</sup>.

**FIGUUR 17: ENKELE BELANGRIJKE CIJFERS OVER DE VROEGMARKT**

## 4 De Vroegmarkt van Brussel in cijfers



Bron: Mabru, jaarverslag 2021

Europees Centrum voor Groenten en Fruit (ECFG):

- Opgericht in 1981 als een gemengde coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. De 29 aangesloten bedrijven zijn importeurs en exporteurs van groenten en fruit van over de hele wereld en voor de Europese markt. Citydev heeft samen met de stad Brussel de vennootschap mee ontwikkeld, en heeft ze verkocht toen de structuur tot volle wasdom was gekomen.

<sup>10</sup> Volgens MABRU heeft deze markt een slechte reputatie. Er zouden veel gestolen producten worden verkocht. MABRU wilde ze dan ook afschaffen, maar gezien het succes heeft de stad Brussel gevraagd om ze te behouden.

- De huidige oppervlakte is 13 ha, met een hoofgebouw van 25.000 m<sup>2</sup>. De site is volledig omheind met twee ingangen/uitgangen: een hoofdingang naast Docks en een andere op de Werkhuizenkaai.
- De site genereert meer dan 1.000 voertuigbewegingen per dag en stelt ongeveer 400 mensen te werk, met hetzelfde profiel als MABRU.

MABRU en ECFG zijn onafhankelijke entiteiten, hoewel er aanzienlijk wat interactie is (uitwisseling van producten, installaties). Net als elders in Europa bevinden de invoermarkt (ECFG) en de groothandelsmarkt (MABRU) ten dienste van de detailhandel zich op hetzelfde terrein. Met 45% van de handel, is MABRU de grootste klant van ECFG. De nabijheid, met een fysieke link tussen de twee actoren, vergemakkelijkt deze interactie en vermindert het vrachtverkeer. Uit een schriftelijke enquête van perspective.brussels in 2020 bleek dat synergie met ECFG cruciaal is voor MABRU. Volgens ECFG is de nabijheid van MABRU een troef, maar vermits Brussel als afzetmarkt niet zo belangrijk is, zou een mogelijke loskoppeling voor hen minder onoverkomelijk lijken, ook al zou dit leiden tot een zeer aanzienlijke toename van het wegverkeer en een verlies van banen voor het Brussels Gewest.

### Zone 2: Bouwblok Leeuwoprit

Dit bouwblok tussen het station Schaarbeek-Reizigers en het kanaal is een heterogene zone, met enkele grote installaties (verbrandingsoven, GAN-recypark Noord en ophaalsector NOH), kantoren (Elia) en enkele privébedrijven (bouwmaterialen en autosector). De haven heeft geen terreinen in deze zone en het kanaal wordt er niet gebruikt voor het vervoer van goederen. De verbrandingsoven van Brussel Energie is de grootste en meest zichtbare infrastructuur in het gebied.

### FIGUUR 18: FOTO VAN DE VERBRANDINGSOVEN VANAF HET KANAAL



Bron: <https://monument.heritage.brussels/>

### Zone 3: Voorhavencluster: rechteroever

De strook land tussen het kanaal en de Vilvoordselaan is in het GBP een gebied voor havenactiviteiten en vervoeren (GHV). Het zuidelijke deel is eigendom van de haven, met een containerterminal (zie punt 3.2), spoorfaciliteiten die gereactiveerd moeten worden (zie ook punt 3.2) en verschillende concessies.

Op de terreinen van de haven zijn er zowel bedrijven die dagelijks watervervoer gebruiken (De Cloedt en Minera, die zand transporteren; Rhenus, ondertussen overgenomen door Van Moer, actief in "breakbulk": staalproducten, hout enz.), als bedrijven die het weinig gebruiken (Derichebourg: schroot met een

langdurige concessie op een groot terrein, maar weinig gebruik van water en weinig jobs; Duferco, GAN: reinigingssector Monnoyer).

Ten noorden van de zone ligt de Comet-site, een voormalig Exxon-terrein van 2,6 ha dat de haven heeft aangekocht. Aanvankelijk was hier het Roro-project voorzien (verplaatsing van de handel in tweedehands wagens van de Heyvaertwijk naar de Voorhaven). Dit project werd echter stopgezet vanwege een gebrek aan interesse in de sector. Het project GGR metal recycling is momenteel in ontwikkeling op de Comet-site: recyclingactiviteiten (metaal, schroot) en ontmanteling van elektronische apparatuur. Ter voorbereiding van dit project is er een nieuwe kademuur gebouwd en wordt de site heringericht. De Zenne is hier opengelegd en een voetgangers- en fietsverbinding tussen het kanaal en de Vilvoordselaan is gepland ten noorden van de site (langs de Leibeek). Deze verbinding maakt deel uit van een oost-westverbinding tussen het kanaal en de Woluwelaan die langs de spoorwegbermen loopt en deel uitmaakt van een groter voetwegen- en padennetwerk in Haren, ontwikkeld door de Stad Brussel.

Ten zuiden van Comet ligt onder andere Ceres, een speler met een lange traditie in de zone, op eigen grond (met uitzondering van een concessie aan het water). Deze maalderij wordt bevoorrad via het kanaal. Om economische redenen maakt ze sinds 2015 geen gebruik meer van de trein.

#### **Zone 4: ontwikkelingszone FSI (SFPIM) - NMBS**

Op dit terrein, dat eigendom is van SFPIM (40 ha) en de NMBS (15 ha), lag spoorweginfrastructuur die nu is ontmanteld. Op bepaalde delen van de site worden tijdelijke logistieke activiteiten ontwikkeld (parking voor vrachtwagens van GAN, opslag van materiaal, enz.).

#### **Zone 5: noordelijke gemengde industriezone – BUDA**

De noordelijke gemengde industriezone – Buda bevat voornamelijk economische activiteiten. Ze is ruimtelijk weinig gestructureerd, met zeer verschillende schalen en zonder overgangen. Informatie over de zone is goed gedocumenteerd dankzij het intergewestelijke samenwerkingsproject Buda+. In deze context werd ook een optimalisatiestudie uitgevoerd (zie punt 3.4).

Het waterzuiveringsstation (WZS) van Aquiris neemt een centrale positie in op de rechteroever. Verder naar het noorden langs het kanaal, aan de grens met Vlaanderen, hebben bedrijven zich op hun eigen terrein gevestigd. Dekempeneer ligt op een groot perceel langs de Vilvoordselaan. Het kanaal kan niet worden gebruikt als transportroute voor deze zone, omdat er geen kades zijn.

Verder weg van het kanaal liggen in deze zone ook een paar gesloten woonkernen (Dobbelenbergstraat en Bruulstraat), omringd door historische en recentere industrie.

Citydev heeft twee sites verworven waar bedrijven tijdelijk zijn gehuisvest in afwachting van permanente ontwikkeling:

- Project Copernic (2017) voor middelgrote en grote bedrijven (500 - 2.000m<sup>2</sup>);
- Project Bruel (2015): Canalis (rioolonderhoud)

Er worden sinds kort culturele activiteiten georganiseerd in de zone, zoals de projecten Buda Bxl ([www.budabxl.be](http://www.budabxl.be)) en Border Buda ([www.borderbuda.org](http://www.borderbuda.org)).



**FIGUUR 19: LUCHTFOTO VAN HET WATERZUIVERINGSSTATION**



Bron: canal.brussels

### Meer naar het noorden, in Vlaanderen

Het stedelijk weefsel rond de gewestgrens heeft uiteenlopende bestemmingen: historische bedrijven, braakliggende terreinen, recentere activiteiten, winkels en woonkernen. Het strekt zich noordwaarts uit naar het Vlaamse deel van de Kanaalzone, tussen Brussel en Vilvoorde. Grote herontwikkelingsprojecten, met name voor residentieel en commercieel gebruik, zijn in uitvoering of worden voorbereid, zoals op de voormalige Renault-site en het Broeklin-project (voorheen Uplace). Ten noorden van het viaduct van Vilvoorde is de industriezone omgevormd tot nieuwe woonwijken (bv. 4Fontein). Deze ontwikkelingen maken deel uit van het "Strategisch project Reversie Vilvoorde-Machelen".

### Linkeroever

Aangezien er amper verbinding is tussen de twee zijden van het kanaal, staan de twee oevers redelijk los van elkaar. Deze kloof is nog groter geworden sinds de Budabrug eind december 2022 is gesloten, nadat deze werd geraakt door een boot. De brug moet in oktober 2023 weer opengaan.

Net als de rechteroever kent ook de linkeroever economische, industriële en logistieke activiteit. De verbinding met het kanaal is zwakker, vooral omdat de Vilvoordsesteenweg aan het kanaal grenst en zo het aantal meters kade beperkt. De percelen op deze oever zijn in het GBP opgenomen als gebied voor havenactiviteiten en vervoeren (GHV) en als gebied voor stedelijke industrie (GSI).

De belangrijkste sites aan deze oever zijn:

- In het noorden, op een terrein van de Haven (voormalige Carcoke-site), is bpost al enkele jaren actief. Hoewel het oorspronkelijke idee voor deze site was om kanaalgerelateerde activiteiten te ontwikkelen, is dit niet het geval van bpost. Er is nog één concessie tussen bpost en het kanaal, Viabuild, die toegang heeft tot de waterweg.
- Ten zuiden van bpost bouwt het Gewestelijk Agentschap voor Netheid (GAN of Net Brussel) momenteel een nieuw recypark van 30.000 m<sup>2</sup> voor glas en grofvuil. Het einde van de werkzaamheden is gepland voor het voorjaar van 2024. Er zijn geen plannen voor een verbinding met de waterweg (zie Figuur 20).

- Op enkele uitzonderingen na (Euroveiling, Total) is de GHV-zone meestal eigendom van de haven. Dekempeneer, De Meuter, Lukoil en Ziegler zijn enkele van de economische spelers op de terreinen van de haven.
- Citydev is eigenaar van de sites Magellan en Marly (ten zuiden van de Solvay-campus). Op deze laatste heeft GAN een reinigingssector. Momenteel onderhandelen Citydev en de haven over een uitbreiding van de Marly-site. Hierop zal de site ter beschikking worden gesteld van GAN, dat het volledige perceel zal herontwikkelen om er een nieuwe sector te bouwen.
- Na de verhuis van GAN, zal het terrein tussen de zone 'GGB nr.4' van het GBP en het kanaal, momenteel gebruikt voor een GAN-garage zal worden geïntegreerd in het gemengde project dat er wordt voorbereid door de stad Brussel.
- Lemaire Recamix, een bouwafvalbedrijf, plant een project waarbij het gebruik wil maken van waterwegen. Zijn vergunning wordt momenteel echter aangevochten bij de Raad van State.
- Canal Logistics (nu VTS Logistics) is een groot logistiek bedrijf dat gevestigd is op privéterrein (voormalige Shell-site) langs de Vilvoordsesteenweg.
- Verder weg van het kanaal, vooral langs de Tyraslaan, bieden terreinen van Citydev (Mercator en Galilei) plaats aan grote gebieden voor economische productieactiviteiten.
- In deze zone wordt een grote transformatiedynamiek verwacht: voor de Solvay-campus na de verhuizing van dit bedrijf, door de ontwikkeling van een masterplan voor het militair hospitaal en de vestiging van een nieuwe Europese school ernaast.

**FIGUUR 20: BUDA-PROJECT VAN GAN**



Bron: GAN

## 1.4 SAMENVATTING VAN DE HUIDIGE ECONOMISCHE SITUATIE

In een groeiende stad als Brussel worden economische activiteiten uit het stadscentrum naar de stadsrand gedrukt en vervangen door functies met een hogere rendabiliteit, voornamelijk huisvesting. Deze stadsdruk weegt niet rechtstreeks op de studieperimeter en bij uitbreiding op de volledige Voorhaven, waar een stabiele economisch weefsel is met heel wat bedrijven die sinds lang aanwezig zijn. Deze stabiele verankering hangt onder meer samen met het grote aandeel publieke gronden, zowel van de Haven van Brussel, Citydev als de Stad Brussel. Ook de geïsoleerde ligging en het reglementaire planningskader gericht op economische activiteiten, maakt deze zone minder gevoelig voor stadsdruk.

Echter, doordat economische activiteiten wel uit de gemengde zones in de buurt van het stadscentrum verdwijnen moeten ze op zoek naar een nieuwe locatie. Eenzelfde fenomeen doet zich voor meer naar het noorden richting Vilvoorde, waar belangrijke delen van deze economische zone worden omgevormd tot woongebied. Deze dynamiek verhoogt zo onrechtstreeks toch de druk op de overblijvende economische zones zoals Schaarbeek-Vorming. De vraag naar vestigingslocaties voor economische activiteiten is groot en de voormalige spoorweggronden zullen maar een beperkt deel van de vraag kunnen opvangen. Strategische keuzes en een efficiënt ruimtegebruik dringen zich dan ook op.

De Voorhaven speelt een belangrijke rol in de Brusselse economie, zowel naar bevoorrading en distributie (waterweg, containerterminal) als op vlak van voorzieningen (afval, nutsvoorzieningen) en inzake economische productie. De belangrijkste economische sectoren zijn groothandel, voeding, bouw, netwerken en transport.

Ook naar werkgelegenheid is de zone belangrijk, onder andere met heel wat jobs voor kortgeschoolde Brusselaars. Door de toegenomen automatisering vertonen een aantal sectoren, zoals groothandel en productie- en verwerking, de laatste jaren echter significante dalingen inzake werkgelegenheid. Er is een grote variatie tussen de bedrijven en sectoren. In tegenstelling tot Citydev is werkgelegenheid voor de Haven niet contractueel opgelegd, al is het wel een criterium bij de selectie van projecten voor het toekennen van concessies op haar terreinen. Omgekeerd is het gebruik van de waterweg een criterium voor de Haven maar niet voor Citydev.

De belangrijkste economische karakteristieken per deelzone van het studiegebied zijn:

- zone 1 MABRU-ECFG (GBP: hoofdzakelijk OGSO): zone gedomineerd door groothandelsactiviteiten in voeding; verder een shoppingcentrum en een woonproject;
- zone 2 bouwblok Leeuwoprit (GBP: GHV): heterogene zone met grootschalige activiteiten: handel, kantoren, afval en nutsvoorzieningen;
- zone 3 voorhavencluster op de rechteroever (GBP: GHV): havenactiviteiten en bedrijven actief in de productieve economie (bouwsector, recyclage, voeding);
- zone 4 ontwikkelingszone FSI-NMBS (GBP: GGBUA): te herontwikkelen voormalige spoorwegzone;
- zone 5 noordelijke gemengde industriezone / Buda (GBP: GHV/SIG): gemengde zone met historische en recentere productieve activiteiten, geïsoleerde woongebieden en grootschalige infrastructuur (waterzuivering, mobiliteitsinfrastructuur).

## 2. ECONOMISCHE EN LOGISTIEKE AMBITIES VAN HET GEWEST

Verschillende Brusselse strategische plannen verwijzen naar Schaarbeek-Vorming en rekenen op de toekomstige ontwikkeling ervan om hun visie in de praktijk te brengen. Dit hoofdstuk onderzoekt het huidige kader voor economische ontwikkeling in het Brussels Gewest en meer bepaald in de Kanaalzone. Telkens wordt eerst de inhoud van het plan zelf beschreven, met de nadruk op de elementen die relevant zijn voor Schaarbeek-Vorming, gevolgd door een stand van zaken op basis van informatie uit gesprekken met de verschillende bevoegde instanties. Het hoofdstuk eindigt met het belichten van de belangrijkste ruimtelijke kwesties voor de toekomstige ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming.

### 2.1 KANAALPLAN

Om de uitdagingen voor Brussel aan te gaan, heeft de Gewestregering in 2012 besloten om het potentieel van het 14 km lange en door het Gewest doorkruiste kanaalgebied te mobiliseren en een masterplan op te stellen. Het plan, dat in 2015 werd goedgekeurd, wil tegen 2025 drie uitdagingen aan te gaan: de demografische "boom", de ontwikkeling van een productieve stedelijke economie en de kwalitatieve verbetering van openbare ruimten om de sociale verbondenheid en de banden tussen buurten te verbeteren.

#### 2.1.1 Het plan

Het Kanaalplan garandeert de ontwikkeling van zijn potentieel op basis van de principes van dichtheid, functionele en sociale mix en stedelijke integratie. De richtlijnen van het Kanaalplan luiden als volgt:

- tien jaar om de stad terug productief en aantrekkelijk te maken;
- het voortbestaan van economische activiteiten en met name productieactiviteiten in de stad mogelijk maken, en de voorwaarden scheppen om ze te verenigen met andere functies;
- het gebruik van ruimte rationaliseren om banen en huisvesting te scheppen door een aantrekkelijke leefomgeving te creëren (aanleg van groene ruimten, inrichting en animatie van openbare ruimten enz.);
- de identiteit van dit gebied behouden en versterken door alle ondersteunde projecten een nieuwe context te geven en door een vergelijkbare aanpak te verdedigen over de projecten heen;
- hetzelfde ambitieniveau toepassen in het hele gebied, of het nu gaat om de Voorhaven, een industriezone of het stadscentrum.

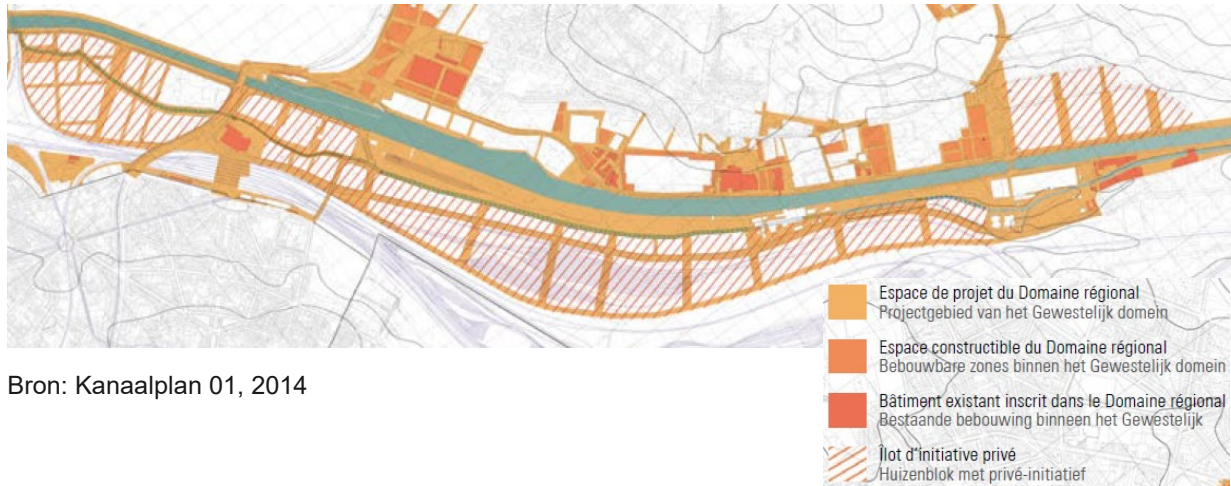
Op basis van deze principes zijn vier pilotsites in detail ontwikkeld om de toepassing ervan in het veld te testen. Geen van de vier bevindt zich in de studieperimeter van Schaarbeek-Vorming. De haalbaarheidsstudies zijn gebruikt als basis voor de berekening van het gekwantificeerde potentieel van het Kanaalplan:

- Creatie van **25.000 woningen** om te voldoen aan de behoeften en middelen van alle gezinsprofielen;
- Creatie van **7.500 extra banen**;
- Inrichting van **200 ha gezellige, verbindende openbare ruimten**.





**FIGUUR 21: KAART VAN HET KANAALPLAN MET HET "GEWESTELIJK DOMEIN": EEN "NETWERK VAN OPENBARE TERREINEN DIE WORDEN BEHEERD DOOR COLLECTIEVEN WAARAAN PRIVATE GRONDEN ZIJN VERBONDEN"**



Bron: Kanaalplan 01, 2014

Om de globale visie op de ontwikkeling van dit gebied aan te vullen en te concretiseren met een specifieke strategie in verband met de openbare ruimten, werd in 2019 een plan voor landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteit – het Beeldkwaliteitsplan (BKP) – goedgekeurd. Het BKP vormt een gids en een strategisch kader voor de bouwheren en ontwerpers van alle projecten inzake open ruimte in het kanaalgebied en is gekoppeld aan een dienstencentrale om de doeltreffende uitvoering te garanderen.

### 2.1.2 Stand van zaken van de uitvoering

→ Gebaseerd op informatie van *perspective.brussels*

Om de ontwikkeling van projecten in het gebied te begeleiden en erover te onderhandelen, was er specifieke ondersteuning voorzien van een "Kanaal"-team dat bestond uit verschillende overheden (MSI, BMA, Urban en Perspective). Sinds enkele jaren bestaat deze specifieke ondersteuning niet meer.

Een kader om de uitvoering van het Kanaalplan op te volgen wordt momenteel ontwikkeld door *perspective.brussels*. Het doel van het project is om de evolutie van de zone te beoordelen in relatie tot de doelstellingen en de bredere context, in het bijzonder om na te gaan in hoeverre de doelstellingen zijn bereikt. Tegelijkertijd voert *perspective.brussels*, als onderdeel van de wijziging van het GBP, een evaluatie van het huidige GBP uit om de doeltreffendheid van het instrument bij het bereiken van zijn doelstellingen te analyseren. Het voorzien van productieactiviteit in de stad, zowel in speciale zones (GSI, GHV) als in gemengde zones (GG, SGG, OGSO), zal in dit kader worden bestudeerd. Er moet worden opgemerkt dat de zone van de Vroegmarkt tijdens de laatste hervorming van het GBP ("Demografisch GBP") in 2013 werd omgevormd tot een OGSO. De resultaten van beide studies worden in de komende maanden verwacht.

## 2.2 SHIFTING ECONOMY

"Shifting Economy" (2022), de gewestelijke strategie voor economische transitie 2022 – 2030, bevat een reeks maatregelen voor de geleidelijke evolutie van de Brusselse economische activiteiten om zo bij te dragen tot de sociale en ecologische uitdagingen, lokaal en mondiaal, en tot de schepping en het behoud van kwaliteitsvolle jobs voor Brusselaars.

Het document besteedt bijzondere aandacht aan verschillende strategische sectoren op gewestelijk niveau, waarin Schaarbeek-Vorming een belangrijke rol zou kunnen spelen: voeding, beheer van hulpbronnen/afval, bouw en logistiek. Deze specifieke sectoren komen aan bod door de economische maatregelen uit initiatieven, zoals de Good Food-strategie (2022), het Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan (2018), de Alliantie Renolution (2021) en Good Move (2020), te integreren in dit globale document. De maatregelen van al deze plannen die relevant zijn voor Schaarbeek-Vorming worden hieronder beschreven.

### 2.2.1 Het plan

De strategie "Shifting Economy" heeft tot doel heeft een economie tot stand te brengen *"die noch de sociale limieten, noch de ecologische bovengrens overschrijdt en die ze op termijn herstelt dankzij haar vermogen tot innovatie en de circulariteit van haar acties."* Dit concept van circulariteit staat centraal in de strategie en voor de maatregelen met betrekking tot deze circulariteit moet er mogelijk direct of indirect grond voorhanden zijn.

Talrijke maatregelen in verband met logistiek, behoud en ontwikkeling van ruimte voor productieactiviteiten hebben (direct of potentieel) betrekking op Schaarbeek-Vorming, de behoeften waarin deze site kan voorzien en/of de systemen waarin ze moet worden geïntegreerd (LOG 6, LOG 7, GF 3, GF 7-1, GF 8, COMM 4, COMM 12, LOCAL 4 enz.):

De maatregel *"Local 2: Vergroting van de grondactiva van Citydev om de ontwikkeling van ondernemingen in economische transitie te ondersteunen, in het bijzonder door de overname van Schaarbeek-Vorming."* in pijler 2 *"Ondersteuning van de ontwikkeling van nieuwe productiemodellen voor de economische transitie"* is specifiek gericht op de site Schaarbeek-Vorming en de rol van Citydev en de haven in de ondersteuning van bedrijven in economische transitie:

*"Citydev en de haven werken samen om de grond van Schaarbeek-Vorming te verwerven om hier prioritair een centrum van voorbeeldige activiteiten en duurzame logistiek te vestigen. Hierbij rekenen ze vooral op de intermodaliteit die mogelijk wordt gemaakt door het behoud van de sporen op de site. De haven heeft een voorbehoudsovereenkomst gesloten met Citydev voor de ontwikkeling van een multimodale zone van 20 ha op de FSI-site en heeft in haar meerjarenbegroting 2021 - 2025 een budget van 800.000 euro per jaar opgenomen voor de financiering van het voorbehoudsrecht. Citydev krijgt een mandaat om met FSI te onderhandelen over de overname<sup>11</sup>."*

<sup>11</sup> Fonds voor Spoorweginfrastructuur; ondertussen SFPIM Real Estate

## Logistiek

De logistieke strategie werkt op drie niveaus, gedefinieerd door de drie "V's" (vermijden, verschuiven, verschonen). De eerste (vermijden) is gericht op het verminderen van het aantal afgelegde kilometers (bv. via Viapass, last mile logistics, gebruik van depots om deur-tot-deur leveringen te vermijden), de tweede (verschuiven) is gericht op het bereiken van een modal shift (bv. waterwegen, bakfietsen), en de laatste (verschonen) is gebaseerd op de overgang naar emissievrije voertuigen.

De uitdaging voor de logistiek in het kader van het Shifting Economy-plan is de implementatie van een intelligent logistiek ecosysteem dat de ontwikkeling van lokale productie en toegang tot hulpbronnen mogelijk maakt. Dit moet gebeuren door te zorgen voor duurzaam vervoer en opslag van goederen in het stedelijk weefsel zonder de verkeerscongestie in Brussel te vergroten. Dit veronderstelt de volgende punten:

- De multimodaliteit in het gewest verhogen;
- Zorgen voor verbindingen van en naar het grootstedelijk gebied;
- Binnen het gewest voldoende ruimte reserveren voor de logistieke functie;
- Ondersteunen en ontwikkelen van nieuwe logistieke netwerken;
- Ontwikkelen van een specifieke aanpak voor de verschillende stappen van de logistiek (van pakket tot container).

Daartoe wil het plan de **goederenstroom optimaliseren** door onder andere de volgende maatregelen:

- LOG 1: Optimaliseren van routes voor vrachtverkeer van en naar Brussel;
- LOG 3: Analyse van de rol en het potentieel van het spoorwegnet in het logistieke netwerk van het gewest;
- LOG 4: Versterking van kennis en beheer van het rivierennet;
- LOG 5: Optimaliseren en verbeteren van transportmiddelen met een lage overlast;
- LOG 6: Low Emission Mobility/Green Deal Zero Emission Logistics voor de stedelijke logistieke sector;
- LOG 9: herpositionering van het TIR-centrum.

De **logistieke hubs** zijn bedoeld voor activiteiten rond de levering van goederen die direct verband houden met exploitatie en kortstondige opslag. Ze maken het mogelijk om de stromen over de weg naar de hoofdstad te verminderen. Zij zullen gelijktijdig met de ontwikkeling van - gedeelde - verwerkingsinfrastructuren worden versterkt, met name in de levensmiddelensector. In termen van voedselstroom en om de Good Food-doelstellingen te bereiken, is de ontwikkeling van deze polen cruciaal (zie hieronder). In overeenstemming met de uitdagingen van Schaarbeek-Vorming, beoogt het plan het volgende:

- LOG 7: Ondersteuning van de ontwikkeling van logistieke hubs;
- LOG 10: Ontwikkeling van gedeelde plaatsen waar logistieke en serviceoplossingen worden geïmplementeerd op maat van groepen van ondernemingen.





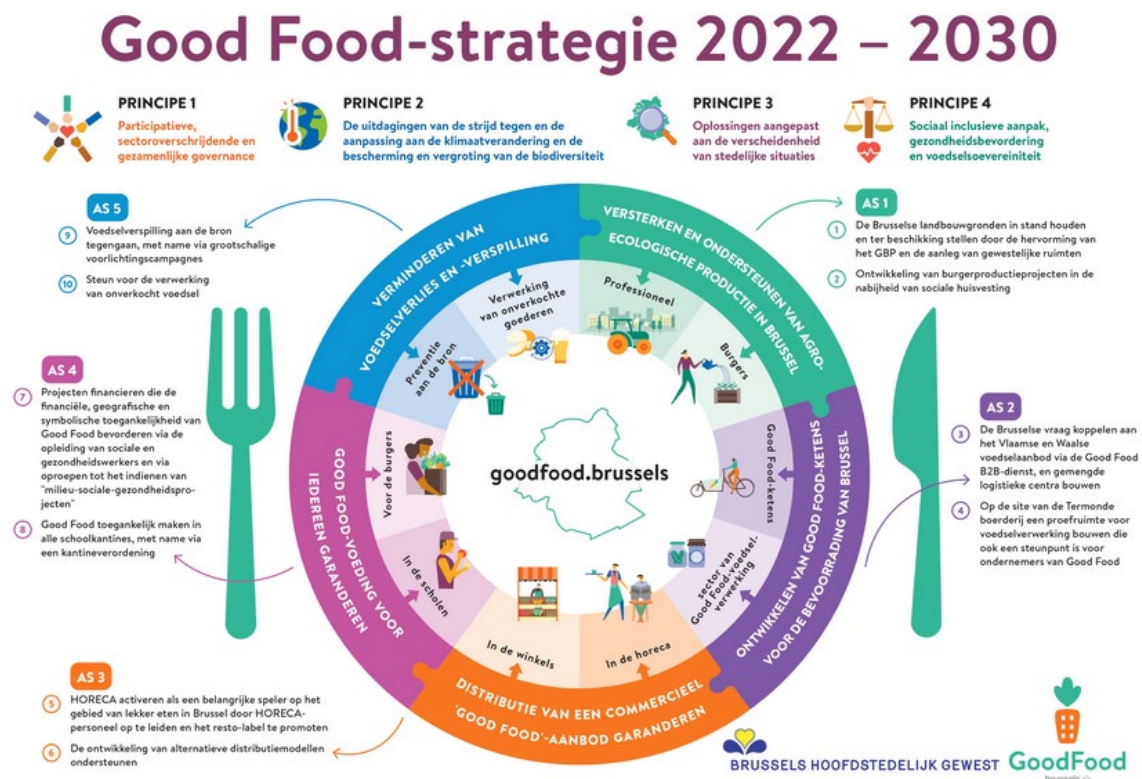
### Productieactiviteiten

Gezien de complexiteit van productieactiviteiten is een transversale aanpak belangrijk. Denk aan kwesties als de keuze van ruimte om bedrijven te huisvesten, de verplaatsing van productieketens en het stimuleren van innovatie. Een transversale aanpak omvat het onderzoeken van verschillende mogelijkheden om productieactiviteiten te ondersteunen en te stimuleren. Het gaat er ook om prioritaire sectoren en synergiën binnen het Brusselse ecosysteem aan te wijzen, waardoor meer gerichte maatregelen kunnen worden ontwikkeld. De volgende maatregelen zijn daarbij belangrijk:

- PROD 2: Ontwikkeling van het potentieel van intra-stedelijke waardeketens en multiplicatoreffecten met de ecosysteemactoren
- PROD 4: Bevordering van innovatie en duurzame stedelijke productie door ondersteuning van de OO-sector met betrekking tot productie&D en lien avec la production ;
- PROD 5: Productielocaties behouden en ontwikkelen;
- PROD 6: Fysieke clusters van ondernemingen ontwikkelen;
- PROD 8: Ontwikkeling van een mix van functies in Brussel;
- PROD 9: Zorgen voor maximale cohabitatatie tussen stedelijke functies.

### De voedingsmiddelensector - Good Food-strategie 2022-2030 (2022)

**FIGUUR 22: DE GOOD FOOD-STRATEGIE 2022-2030**



Bron: Good Food, 2022

Na een eerste Good Food-strategie (2016-2020), die tot een aantal concrete resultaten had geleid, is de Good Food 2-strategie van 2022 gericht op een meer structurele verschuiving in het voedselsysteem naar meer duurzaamheid tegen 2030. Deze strategie streeft ernaar dat alle Brusselaars toegang hebben tot "Good Food"-voeding die is aangepast aan hun behoeften, tegen een eerlijke prijs voor de producenten.

Pijler 2 van de strategie "*Good Food-netwerken ontwikkelen om Brussel te bevoorraden*" biedt inzicht in de logistieke behoeften en de behoeften aan ruimte in deze sector. Het is de bedoeling het voedingssysteem, van productie tot consumptie, om te vormen tot een model dat mensen en alle leven respecteert, biodiversiteit herstelt en banen van hoge kwaliteit creëert, zoals beschreven in het kader van de Shifting Economy-strategie.

Enkele belangrijke maatregelen met betrekking tot de uitdagingen in Schaarbeek-Vorming:

- GF3: Ontwikkelen van een efficiënt logistiek netwerk dat essentieel is voor de ontwikkeling van Good Food-netwerken, met name via **logistieke hubs**.

Logistiek is een belangrijke uitdaging bij de ontwikkeling van Good Food-netwerken. Good Food-ondernemingen zijn veelal kleine of middelgrote ondernemingen. De omvang van hun activiteiten stelt hen niet in staat voldoende te investeren om hun logistiek te optimaliseren. Deze situatie heeft tot gevolg dat de kloof tussen kmo's/zko's en grote ondernemingen met eigen opslagruimtes en inkoopcentrale groter wordt. Het is daarom noodzakelijk om de vermindering van het machtsonevenwicht tussen de grote commerciële spelers en de kleinste structuren te ondersteunen door middel van logistieke steun.

Om tot een optimaal logistiek netwerk te komen, lijkt het noodzakelijk om enkele (twee of drie) **grote logistieke hubs** (tussen 2.000 en 5.000 m<sup>2</sup>) te ontwikkelen aan de grenzen van het BHG en kleinere hubs binnen de grenzen van het gewest. Kleine en middelgrote hubs (tussen 400 en 600 m<sup>2</sup>) zouden een B2B-aanbod en een B2C-aanbod kunnen combineren en steviger in de wijk verankerd zijn.

- GF 7-1: De toegang tot de infrastructuur voor de Good Food-verwerkers (starters en scale-ups) ondersteunen

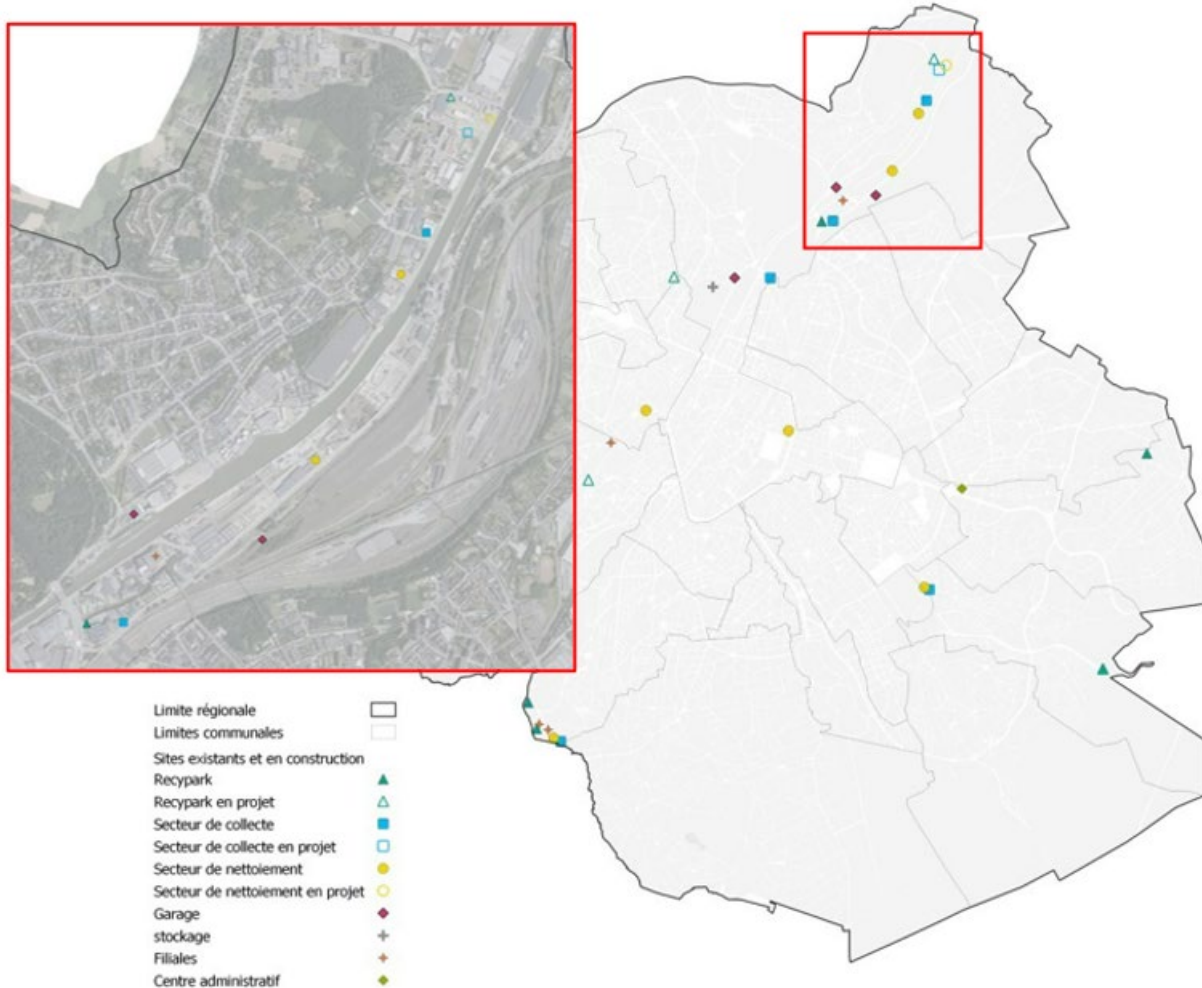
### Hulpbronnen en afval - Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan 2018-2023 (2018)

Het Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan (HABP 2018-2023) heeft als taak de belangrijkste pijlers van het afvalbeheer- en preventiebeleid over meerdere jaren te bepalen. Er zijn 60 maatregelen gedefinieerd om de afvalproductie te verminderen en het hergebruik en de recyclage te verhogen.

Verschiedende maatregelen in het Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan hebben betrekking op circulariteit en kunnen ruimte vereisen, afhankelijk van de ontwikkeling van een infrastructuurnetwerk en om het aanbod van toegankelijke locaties voor projecten in het kader van economische transitie en circulaire economie te vergroten.

GAN is verantwoordelijk voor afvalinzameling en -beheer: beheer van recyparken, afvalinzameling en -verwerking (verbrandingsoven en verwerking van groenafval) enz. De instelling heeft 3.000 werknemers, 950 voertuigen en 17 vestigingen. De twee grootste centra liggen ten noorden (Voorhaven) en ten zuiden (Vorst-Zuid) van het kanaalgebied. Als gevolg hiervan bevinden zich meerdere sites in de zone Schaarbeek-Vorming (zie figuur 23).

**FIGUUR 23: KAART MET DE LOCATIES VAN HET GEWESTELIJK AGENTSCHAP VOOR NETHEID (GAN)**



Bron: GAN + verwerking perspective.brussels

### Bouwsector - Alliantie Renolution

De Alliantie "Renolution" is een sectoraal beleid gebaseerd op een bestuursdynamiek die publieke, private en associatieve spelers mobiliseert, rond gecoördineerde acties met betrekking tot de uitdagingen van de **renovatiestrategie**. De oprichting van deze alliantie is gebaseerd op de constatering dat energierenovatie een zeer belangrijke bron van jobs en economische welvaart vormt voor het Brussels Gewest. De maatregelen hebben bijvoorbeeld betrekking op:

- Toegang tot Brusselse gronden voor renovatie- en circulaire economieondernemingen, met name op de site van Schaarbeek-Vorming;
- Ontwikkeling van stedelijke logistieke infrastructuur voor de bevoorrading van nieuwe en hergebruikte materialen;
- Terbeschikkingstelling van herpakkings-/opslagruimten voor hergebruiksactoren;
- Het verbinden van ruimten die plaats kunnen bieden aan logistieke activiteiten in de circulaire economie.

## 2.2.2 Stand van zaken van de uitvoering

- *Op basis van informatie van Brussel Leefmilieu, Brussel Economie en Werkgelegenheid, Brussel Mobiliteit en HUB.brussels*
- *Enkele algemene tendensen inzake productieve economie werden in het eerste hoofdstuk beschreven*

### Logistiek

Heel wat verschillende sectoren en bedrijven hebben nood aan logistieke ruimtes. In het kader van de projectoproepen **Be.circular** is er een specifieke projectoproep rond mobiliteit en logistiek gelanceerd. In dat kader worden de ontwikkeling van nieuwe diensten, veranderingen in logistieke praktijken of de creatie van stedelijke distributiecentra gestimuleerd, die moeten toelaten om goederen te hergroeperen en de goederenstromen te herverdelen (met inbegrip van 'omgekeerde logistiek').

Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit lanceerden in 2022 een oproep voor een **Green Deal Emissiearme Logistiek**. Het doel is de overgang naar een emissiearme logistiek in het Gewest te versnellen door de inzet van grote en kleine, private en publieke organisaties die actief zijn in de logistiek in Brussel. Alle organisaties die actief zijn in het goederenvervoer in Brussel kunnen zich hierbij aansluiten. De ondertekening van het pact door ongeveer 50 organisaties en bedrijven vond in april 2023 plaats. Naast gemeenschappelijke ambities en eigen engagementen van het Gewest verbindt elk van de ondertekenaars zich ertoe tegen 2025 concrete acties uit te voeren. Meer info: <https://leefmilieu.brussels/pro/onze-acties/projecten-en-resultaten/green-deal-emissiearme-stadslogistiek>

Ook in Vlaanderen is er een Green Deal Duurzame stedelijke logistiek en een dynamiek in 'last mile' logistiek tussen publieke partners en privépartners in de (centrum)steden. Steden als Mechelen, Leuven en Gent participeren in Europese projecten rond duurzame stedelijke logistiek. Meer info :

- <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/green-deal-duurzame-stedelijke-logistiek>
- Vlaams instituut Logistiek: <https://vil.be/>

### Productieactiviteiten

Om de verschillende "PROD"-maatregelen (productieactiviteiten) van Shifting Economy verder te operationaliseren en om de lokale productie te stimuleren, bereidt Brusselse Economie en Werkgelegenheid momenteel een "**Productive.brussels**"-plan voor, dat nog tijdens deze legislatuur door de regering zou worden goedgekeurd en dat het Industrieel Plan 2019 zal opvolgen.

### Hulpbronnen en afval - Circulaire economie

Voor Leefmilieu Brussel is Schaarbeek-Vorming een van de zones waar specifieke acties in verband met Shifting Economy kunnen worden ontwikkeld. In een meer circulaire economie moet er meer afval terugkomen in de kringloop. Het proces om afval om te zetten in hulpbronnen omvat een voorbehandelingsfase, die overlast kan veroorzaken (lawaai en geur). Een van de grootste problemen in deze context is de capaciteit tot schaalvergroting, de beschikbaarheid van ruimte en hun locatie.

De visie op concrete netwerken in een meer circulaire economie is nog niet erg ontwikkeld. Er zijn al twee pilootprojecten lopende voor hout en fietsen:

- Hout: sorteren en behandelen van hout uit recyparken om deze te hervaloriseren. Er is infrastructuur opgezet (werkplaats, vrachtwagen, opslagruimte) om dit hergebruik mogelijk te maken;
- Fietsen: ontwikkeling van een netwerk om fietsen te recupereren.

In beide gevallen is het belangrijk om ruimte te reserveren om de toekomstige ontwikkeling van deze circulaire sectoren mogelijk te maken.

Recy-K (een onderdeel van GAN) is een ander pilootproject voor bedrijven die met valorisatie en recycling van afval bezig zijn.

### **Voedingsmiddelensector – Good Food-strategie**

De Good Food-strategie, gelanceerd in 2016, geactualiseerd in juni 2022 voor de periode 2022-2030 wordt aangestuurd door Leefmilieu Brussel. Het doel is om een structurele verschuiving richting meer duurzaamheid teweeg te brengen in het voedselsysteem. Momenteel is "Duurzaam" voedsel nog een vrij kwetsbare markt, en logistiek en transport brengen grote kosten met zich mee.

Volgens Leefmilieu Brussel moeten de **logistieke knooppunten** voor de bevoorrading van Brussel worden gepositioneerd aan de toegangen tot het Gewest, zoals Schaarbeek-Vorming. Idealiter zijn deze hubs niet uitsluitend gewijd aan de logistiek, omdat dat niet winstgevend zou zijn. Ze moeten ook andere activiteiten omvatten (schoonmaken van retouremballage, voedselverwerking enz.). De dimensionering van infrastructuur en apparatuur is belangrijk omdat de markt nog niet klaar is voor grootschalige Good Food. Het evenwicht tussen de omvang van de markt en de grootte van de specifieke ruimtes zal daarom delicaat zijn. Een voedselhub op een terrein aan de rand van de stad zou minstens 2.500 m<sup>2</sup> nodig hebben voor de organisatie van transport en logistiek. Bij deze 2.500 m<sup>2</sup> moeten de omliggende gebieden voor voedselgerelateerde productieactiviteiten opgeteld worden.

Ter vergelijking: het Sociaago-project, een hub van 7.500 m<sup>2</sup> in Sint-Agatha-Berchem, wil de logistiek, verwerking, verpakking en distributie van voedingsproducten doorheen de voedselketen vergemakkelijken<sup>12</sup>. In het onlangs geopende project CityCampus van Citydev in Anderlecht werken een aantal bedrijven aan voedsellogistiek, -verwerking, -verpakking en -distributie.

Leefmilieu Brussel en Citydev bereiden momenteel in het kader van een EFRO-projectaanvraag een kandidaatstellingsdossier voor om voedselhub's op te zetten. De locatie van het project is bekend, maar nog niet bekendgemaakt.

### **Bouwsector - Renolution**

Als onderdeel van de Alliantie Renolution worden samen met publieke en private belanghebbenden een aantal thema's met betrekking tot de bouw- en renovatiesector ontwikkeld. Begin 2023 lanceerde Brussel Economie en Werkgelegenheid een logistieke workshop met rondetafelgesprekken over het concept van de logistieke hub.

---

<sup>12</sup> Voor meer info: <https://goodfood.brussels/fr/commerces/sociaago-hub-logistique-et-plateforme-digitale-pour-circuit-court>



## 2.3 GOOD MOVE

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan – 2020 2030 "Good Move" (2020) bevat diagnostische elementen in verband met de stedelijke distributie (groot aandeel van het wegvervoer, negatieve impact van occasioneel vervoer enz.) en voorstellen voor de organisatie van de logistiek in de stad, waarbij Schaarbeek-Vorming een belangrijke rol speelt als trimodaal logistiek knooppunt. De logistieke acties in dit plan zijn gebaseerd op de evaluatie van het Strategisch plan voor het goederenvervoer (2014).

### 2.3.1 Het plan

**Figuur 24: Enkele kerncijfers in verband met stedelijke distributie**

Punt 2.5 van Good Move is gewijd aan stedelijke distributie. Zoals overall in Europa heeft het gewest het aantal bestelwagens en vrachtwagens sterk zien toenemen. De evolutie van logistieke ketens en de ontwikkeling van e-commerce hebben de distributiesector getransformeerd. Het aantal voertuigen voor goederenvervoer neemt toe en de sector schakelt steeds meer over op kleinere voertuigen (+33% tussen 2005 en 2015 voor bestelwagens tegen -5% voor vrachtwagens). Terwijl het regelmatig transport meestal goed gepland is en in goed gevulde voertuigen is georganiseerd, is het occasionele, weinig georganiseerde transport goed voor bijna 45% van de leveringen en ongeveer 80% van de ritten. Ongeveer 90% van het goederenvervoer verloopt over de weg.

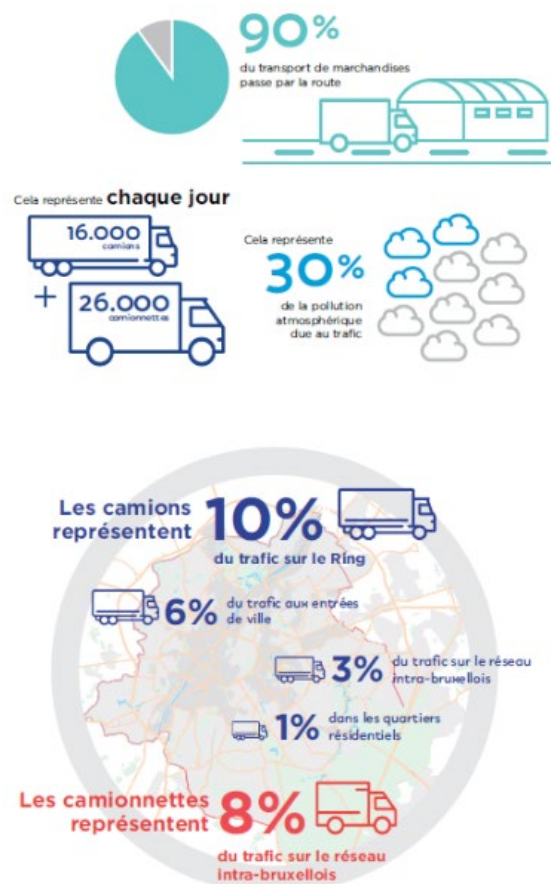
Voor de basislogistiek en de stedelijke distributie bestaat de gewestelijke doelstelling van het GPDO erin de afgelegde afstanden over de weg voor leveringen tussen 2016 en 2025 met 10% te verminderen.

De drie belangrijkste punten voor een slimmere, schonere bevoorrading zijn:

- Vermindering/optimalisering van goederenbewegingen in en naar de stad:
  - o Grotere efficiëntie (benutting van de voertuigcapaciteit)
  - o Beter aangepaste voertuigen (bv. bakfietsen)
  - o Optimalisatie bij de afnemer (bedrijven, werven, particulieren)
- Een modal shift naar water-/spoorwegen en laatste kilometer met schonere voertuigen
- Het leven van de koeriers vergemakkelijken.

**De organisatie van goederendistributie** is gebaseerd op verschillende soorten logistieke sites/platformen:

- Logistieke ruimten op de schaal van wijken;
- Opslagplaatsen op verschillende locaties;
- Platformen op de schaal van het grootstedelijke gebied (stad/rand).



Bron: Good Move, 2020

In deze context wordt **Schaarbeek-Vorming** beschouwd als een toplocatie om logistieke functies te ondersteunen (weg, waterweg, spoor). Dit zal echter niet voldoende zijn om de diversiteit/hoeveelheid van goederenstromen bestemd voor Brussel aan te kunnen.

De multimodale wegenspecialisatie, die tot doel heeft een hoogwaardig netwerk voor elke vervoerswijze te bieden, omvat een **wegennetwerk voor vrachtwagens** in drie categorieën:

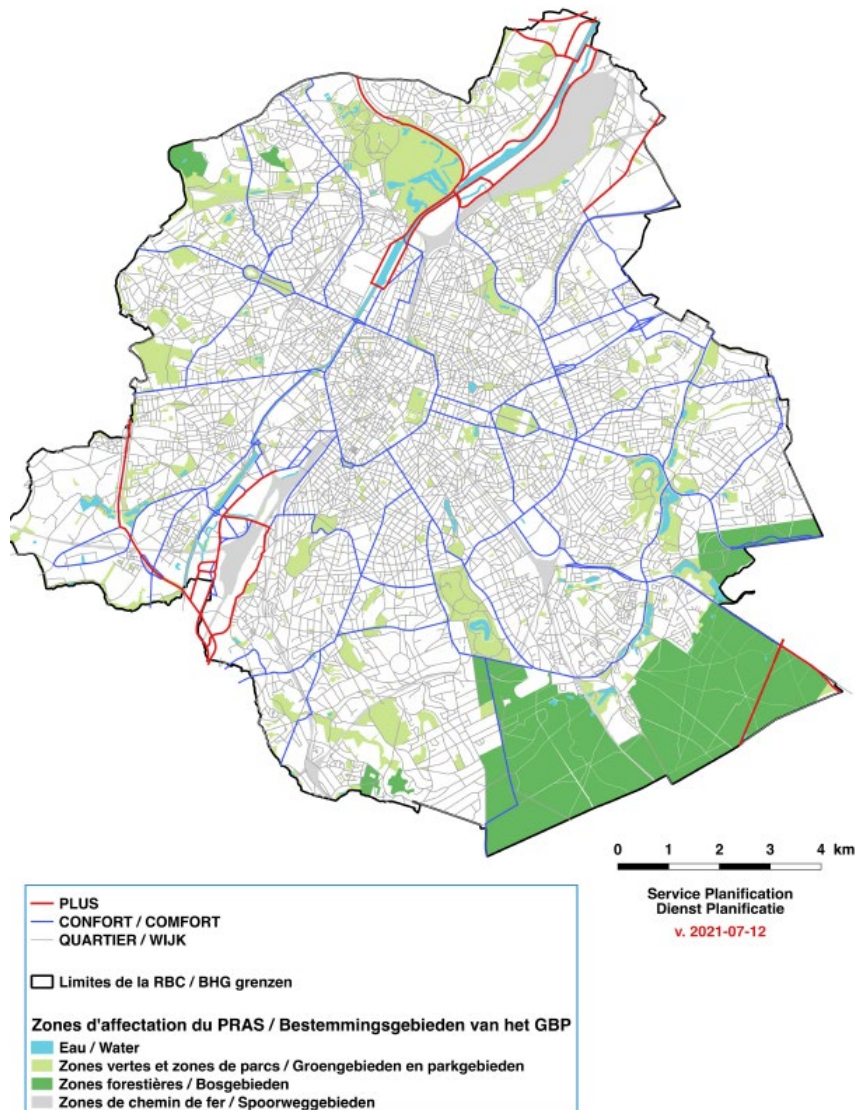
- PLUS: zorgen voor de bevoorrading van goederen aan de belangrijkste GSI's en GHV's
- COMFORT: stedelijke distributie binnen het gewest kanaliseren
- WIJK: alle andere wegen die toegankelijk zijn voor vrachtwagens

**FIGUUR 25: MULTIMODALE SPECIALISATIE VAN DE WEGEN – VRACHTWAGENS**

**Spécialisation multimodale des voiries**  
**Multimodale wegenspecialisatie**

  
**BRUXELLES MOBILITÉ**  
**BRUSSEL MOBILITEIT**  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

**Poids lourd / Vrachtwagen**



Bron: Good Move, 2020

Het actieplan van Good Move omvat een aantal acties met betrekking tot de logistiek en bevoorrading van de stad. Deze worden hieronder uiteengezet, samen met de concrete maatregelen die erbij horen.

### GOOD NEIGHBOURHOOD

#### **A.5 Leveringen optimaliseren door de ontwikkeling van lokaal logistiek vastgoed en een slimmere stedelijke distributie**

De bevoorrading van de verschillende lokale stedelijke functies garanderen;

Buurtleveringen optimaliseren (inclusief e-commerce);

De impact op het verkeer van actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer verminderen en overlast terugdringen.

### GOOD NETWORK

#### **B.7 De toegang van zwaar verkeer tot de logistieke zones van het Gewest vergemakkelijken**

De toegang verbeteren voor vrachtwagens tot het noordelijke logistieke/industriële knooppunt (**Schaarbeek-Vorming**), door het creëren van speciale en aangepaste routes, met bijzondere aandacht voor de bereikbaarheid van de GSI's en OGSO's.

### GOOD SERVICE

#### **C.3 Diensten ontwikkelen in verband met fietsen en andere lichte vervoermiddelen**

De ontwikkeling ondersteunen en begeleiden van diensten die een kader creëren voor het gebruik van de fiets en andere lichte vervoermiddelen, ook voor het vervoer van goederen.

#### **C.12 Gewestelijke logistieke knooppunten versterken en creëren**

Over de ruimte beschikken om de logistiek van goederen en diensten in verband met de stedelijke activiteiten efficiënter/minder vervuilend te organiseren en de verkeersstromen naar het gewest te beperken;

**Schaarbeek-Vorming:** ontwikkelen als trimodaal logistiek knooppunt voor het BHG/grootstedelijk gebied.

### GOOD CHOICE

#### **D4–D5: Vervoertarieven variëren volgens het gebruik / Evolueren naar een uitstap uit verbrandingsmotoren**

De tarieven van de kilometerheffing voor vrachtwagens (Viapass) herzien om het gebruik van de meest vervuilende voertuigen te ontmoedigen.

#### **D.8 Bedrijven aanmoedigen om hun bestellingen en leveringen te rationaliseren**

Bedrijven en overheidsinstellingen door middel van ondersteuning op maat bewustmaken van de gegenereerde goederenstromen (leveringen en uitgevoerde goederen) en deze stromen door een begeleiding op maat rationaliseren, en zo de vraag naar vervoer beheersen door hun inkoop-, bestel- en leveringsprocessen te optimaliseren.

#### **D.9 Logistieke praktijken in de bouwsector veranderen**

Het logistiek beheer integreren in de circulaire economie en betere logistieke praktijken bevorderen zoals de consolidatie van stromen en de bundeling van voertuigen voor leveringen, om zo minder vervuiling op de wegen te genereren.

- Het hergebruik van materialen stimuleren als onderdeel van een circulaire economie (door rekening te houden met de beschikbaarheid van opslagruimte voor recyclagemateriaal);
- Logistieke beheerstools ontwikkelen voor de sector en publieke besluitvormers;



- Logistieke projecten die gericht zijn op de bouw ondersteunen;
- De mogelijkheid bestuderen om een logistiek plan verplicht te maken, met een analyse van het gebruik van waterwegen voor de bevoorrading/afvoer op bouwplaatsen.

#### GOOD PARTNER

#### E.6 Een kwaliteitslabel voor de stedelijke distributiesector invoeren

Transportbedrijven die diensten aanbieden aangepast aan de stedelijke context promoten en ondersteunen, door middel van een erkend aanmoedigingsstelsel.

### 2.3.2 Stand van zaken van de uitvoering

→ *Op basis van informatie van Brussel Mobiliteit*

#### Logistiek vastgoed

De oppervlakte aan logistiek en groothandel staat onder druk in het Gewest, onder meer omdat er geen specifiek afgebakende bestemmingszones zijn. Ook al is de globale oppervlakte de laatste jaren niet gedaald (door de realisatie van bpost), is er in het centrum en de dichtbevolkte wijk veel ruimte verdwenen. Groothandel en logistiek worden naar de rand van het Gewest of erbuiten geduwd.

De bijkomende restricties inzake leveren (leveruren, parkeren...) blijken moeilijk te reguleren. Beter is dan ook om de afstand te verkleinen door stockageruimtes dicht bij de te beleveren zones te voorzien.

Het ruimtelijk schema zoals uitgewerkt in het goederenvervoerplan (2014) en het GPDO, met de inplanting van stedelijke distributiecentra (SDC), is in Good Move geëvolueerd om een grotere flexibiliteit mogelijk te maken. Er bestaan immers verschillende types logistieke ruimte, van grootschalig tot beperkte logistieke oppervlaktes in dichtbevolkte wijken.

In de huidige beheersovereenkomst tussen BHG en Citydev (2021-2025) is expliciet een doelstelling inzake de inplanting van logistieke activiteiten opgenomen. In een stad als Parijs is er zelfs een overheidsbedrijf (Sogaris : <https://www.sogaris.fr/>) dat zich uitsluitend toelegt op het creëren van logistieke ruimten.

#### Logistiek vervoer

Volgens Brussel Mobiliteit zal het vrachtvervoer via de weg een belangrijke rol in logistiek blijven spelen. De Low Emission Zone (LEZ) integreert vrachtverkeer vanaf 2025. Op dit ogenblik betalen vrachtwagens in het kader van Viapass, de kilometerheffing voor zwaar vervoer, waarbij meer betaald wordt als de vrachtwagen ouder is. In de volgende jaren zal moeten blijken of dit leidt tot een versnelling in de vernieuwing van de vloot. Viapass maakt het overigens ook mogelijk de huidige situatie in beeld te brengen. Brussel Mobiliteit publiceert deze gegevens in zijn Observatorium Good Move.

Fietslogistiek: er bestaat een premie voor KMO's (onder de naam 'Cairgo Bike premie') die heel veel gebruikt wordt (meer dan 300 premies toegekend). In 2024 zou deze geïntegreerd en verankerd worden in het stelsel van steun voor economische ontwikkeling van bedrijven. Er wordt ook een begeleiding voor bedrijven inzake fietsbelevering voorzien.

Momenteel lopen er bij Brussel Mobiliteit geen projecten of studies rond logistiek transport via het spoor, maar Brussel Mobiliteit volgt de ontwikkelingen op de voet (waaronder het herstel van de spoorverbinding met de Haven van Brussel; zie verder). Op dit ogenblik wordt het spoor in het Gewest enkel nog gebruikt door Audi Vorst.



## 2.4 MASTERPLAN HAVEN

Het masterplan "Horizon 2040" van de Haven van Brussel (2019) analyseert de belangrijkste tendensen in de sectoren die verband houden met de activiteiten van de haven, en stelt een visie voor op de activiteiten en inrichtingen van de haven op basis van drie strategische pijlers: duurzame transitie, duurzame logistieke connectiviteit en duurzame integratie haven-stad. Voor de site van Schaarbeek-Vorming worden als logistieke "low emission zone" specifieke voorstellen geformuleerd.

### 2.4.1 Het plan

Enkele belangrijke externe trends die een rol spelen in de haven- en logistieke sector:

1. Evolutie in de containersector:
  - Zeer hoog potentieel op korte en lange termijn
  - Uitbreiding/optimalisatie van containerterminal vlaggenschipproject voor de haven
  - Economische uitbreiding rond de containerterminal
  - Ontwikkeling van nieuwe capaciteit/uitbreiding/vergroting
2. Evolutie van het marktsegment vloeibare bulk: de toekomst van fossiele brandstoffen en de energietransitie:
  - Geen groeisector voor de lange termijn
  - Opslagcapaciteit behouden
  - Investeren in hernieuwbare energie (zonne-energie, kleine windturbines enz.)
3. Evolutie van bouwgerelateerde marktsegmenten:
  - Talrijke aanstaande bouwprojecten: aanvoer van materialen + rol als facilitator van uitwisselingen/activiteiten
  - Opslag/distributie: logistieke ondersteuning via het project van opslag en transport van goederen met een hoge toegevoegde waarde: Brussels Construction Consolidation Centre (BCCC; zie infra)
  - Potentieel voor nieuwe technologieën: 3D-printen in de haven, gecombineerd met opslagruimte
  - Hergebruik van materialen: logistieke hub voor opslag/verwerking
  - Prefabricage: creatie en opslag
4. Evolutie binnen de grootstedelijke logistiek:
  - Logistieke randverstedelijking
  - Vervoer van pallets over de binnenwateren is economisch haalbaar en de volumes stijgen. Dranken en bouwmaterialen zijn geïdentificeerd als de eerste doelmarkten.
  - Opzetten van distributiecentra, microhubs (gedeeld), mobiele depots rond de haven
  - Grootschalig zeevervoer en gefragmenteerde landverdeling met elkaar verzoenen
5. Evolutie binnen de circulaire economie:
  - Concentreren op het ontwikkelen van geschikte concessievoorwaarden: focus op bepaalde soorten trafiek
  - Cohabitatie op bepaalde sites aanmoedigen





## 6. Trends in de relatie stad-haven:

- Interfaces tussen stad en haven
- Opwaardering van het gebied binnen en in relatie tot bredere economische ecosystemen
- Logistieke gebouwen
- Flexibel gebruik van kades

## Globale strategische visie

De "Kanaalcorridor" wordt beschouwd als een corridor met een concentratie van infrastructuur:

- Infrastructuur voor stedelijke logistiek;
- Zachte mobiliteitsinfrastructuur: noord-zuidfietsroute;
- Groene infrastructuur: ecologisch relais met occasionele landschapsinterventies;
- Vrijtijdsinfrastructuur: het water kan worden gebruikt voor sport- en recreatiedoeleinden;
- Logistieke ondersteuningsinfrastructuur met drones enz.

Er zijn drie strategische ontwikkelingspijlers voor het gewest gedefinieerd:

### Pijler 1: Duurzame transitie

- Circulaire economie
- Energietransitie

### Pijler 2: Duurzame logistieke connectiviteit

- Gewestelijk: stedelijke logistiek
- Intergewestelijk/internationaal: verbindingen met zeehavens/integratie in trans-Europese netwerken (TEN's)

### Pijler 3: Duurzame stedelijke integratie

- Havengebieden en -infrastructuur integreren in het stedelijk weefsel
- Vrije tijd, recreatie en wonen

In het noorden van het Gewest wordt de **voorhavenzone**, met mogelijke uitbreidingen op de site Schaarbeek-Vorming geherwaardeerd als een haven-, logistieke en productiepool op grootstedelijke schaal. De gewestelijke (of bovengewestelijke) bestemming wordt zo bevestigd en er kunnen mogelijke acties uit worden afgeleid: rationalisering van de bestaande concessies en uitbreiding van het havendomein, demonstratiegebied van de haven- en grootstedelijke logistiek geïntegreerd in nieuw uitgedachte bedrijvzones, trimodaliteit water-spoor-weg, integratie van landschappelijke uitdagingen, enz.

## Operationalisering van de visie op korte, middellange en lange termijn

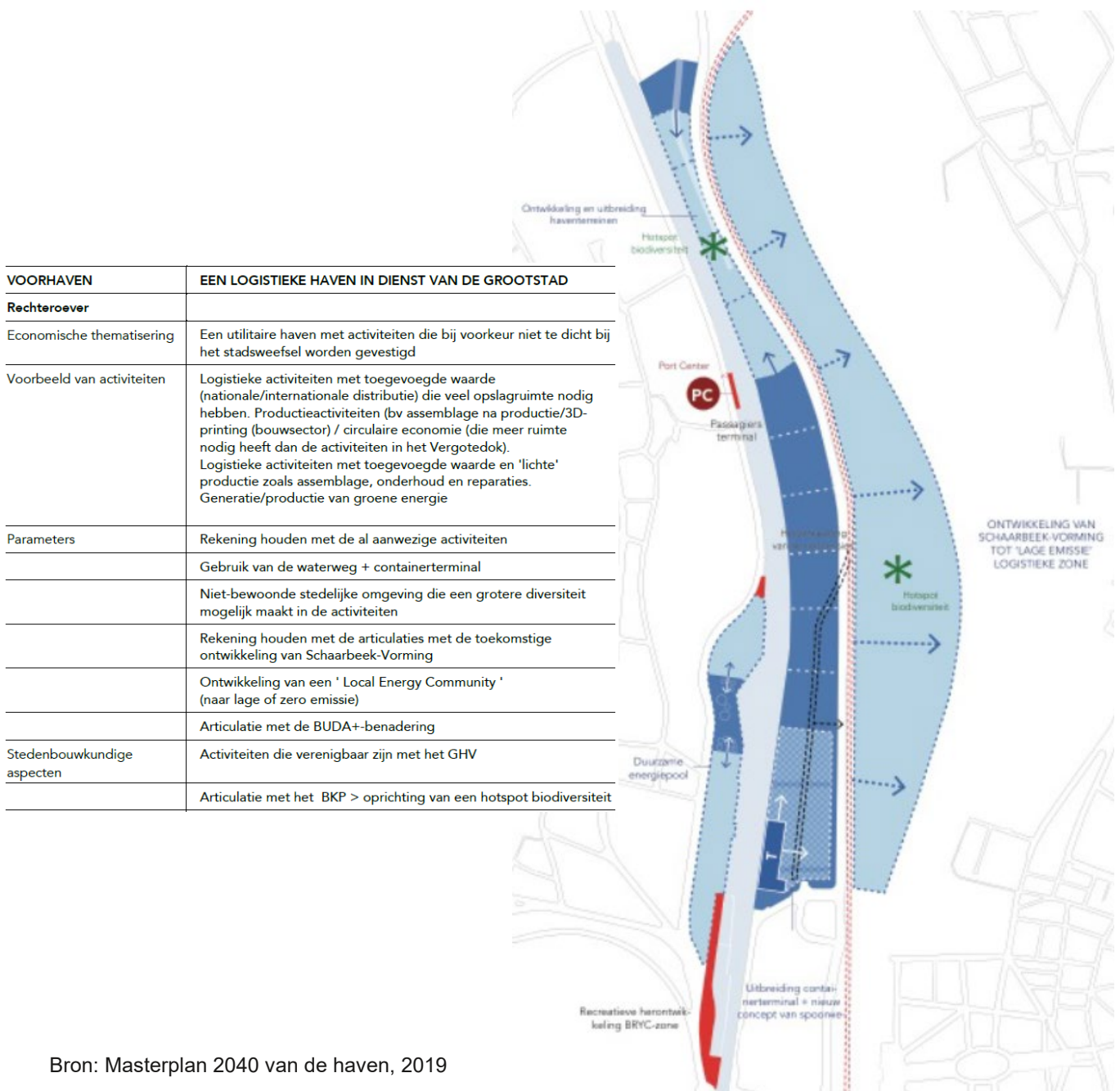
Voor de zone **Voorhaven** wordt een geïntegreerd landoptimalisatieplan voorgesteld:

- Rechteroever: uitbreiding, verwerving, herverkaveling, ontwikkeling, opwaardering, kadefaciliteiten. Toegang tot de weg handhaven (Vilvoordselaan);
- Linkeroever: herverkaveling, optimalisatie, ontwikkeling, versterking van de recreatieve netwerkzone BRYC;



- Uitbreiding containerterminal en nieuw concept van spoorwegontsluiting;
- Uitbreiding van Schaarbeek-Vorming tot een "low emission" logistieke zone: 20 ha voor een multimodale logistieke zone en een tweede uitbreiding van 14 ha grenzend aan de eerste zone;
- Ontwikkeling van de "duurzame energiepool": strategie omtrent de infrastructuur voor de distributieterminal voor aardolieproducten.

**FIGUUR 26: OVERZICHTSTABEL EN KAART VAN HET GEBIED OP DE RECHTEROEVER VAN DE VOORHAVEN**



Bron: Masterplan 2040 van de haven, 2019

## 2.4.2 Stand van zaken van de uitvoering

→ Voornamelijk op basis van informatie van de Haven van Brussel

Het beheerscontract 2021-2025 tussen het Brussels Hoofdstedelijk gewest en de Haven van Brussel somt de verbintenissen van de partijen en de uit te voeren concrete maatregelen op: [https://port.brussels/sites/default/files/2021-11/cdg\\_bc\\_2021\\_2025\\_1.pdf](https://port.brussels/sites/default/files/2021-11/cdg_bc_2021_2025_1.pdf)

### Tewerkstelling

Voor algemene cijfers: zie het eerste deel van deze studie.

Vooraf hoogwaardige logistieke activiteiten met creatie van toegevoegde waarde zorgen voor jobs. Van Moer spreekt op termijn over 200 arbeidsplaatsen voor containerterminal.

**Probleem:** door de krapte op de arbeidsmarkt krijgen heel wat bedrijven hun vacatures moeilijk ingevuld. Er zijn veelal niet voldoende kandidaten en/of de competenties van de kandidaten blijken niet geschikt.

### Vragen van bedrijven/sectoren

Ruimte voor logistiek is schaars (<1% van het BHG). Er is een **gebrek aan haventerreinen** en er is een grote stedelijke druk waarbij de logistieke functie zwak staat tegenover andere functies. Hierdoor is de vraag groter dan het aanbod en kan de Haven heel selectief zijn bij het kiezen van de bedrijven.

De Haven benadrukt het belang van de toegankelijkheid via de weg van de logistieke zones (Vilvoordselaan, Havenlaan, Van Praetlaan, Industrielaan...).

Er is een grote vraag bij de economische actoren naar alles wat verduurzaming betreft: brandstoffen, laadinfra voor elektriciteit, 'wallstroom' voor schepen...

### Concessies

Over heel het Gewest bezit de Haven van Brussel 104 hectare grond langs het Kanaal (op een totaal van 138ha met bestemming 'gebieden voor havenactiviteiten en vervoer' uit het gewestelijk bestemmingsplan). Concessies worden meestal gegeven voor 20-25 jaar. De Haven werkt aan herwerken/uitbreiden/verfijnen van onderstaande criteria voor het toekennen van concessies. Deze aanpassingen zullen progressief worden ingevoerd:

- Economische en financiële soliditeit
- Waterweggebruik
- Intrastedelijke goederenstromen (aandeel stadsdistributie)
- Bijdrage aan economische transitie (Haven Brussel gaat verder dan andere havens)
- Clausules ivm labels CO<sup>2</sup>-neutraliteit
- Actieplan inzake decarboniseren van de activiteiten
- Circulariteit
- Haven heeft raamovereenkomst met klimaatexpert die bedrijven begeleid bij behalen van deze labels
- Milieucriteria: hergebruik van water, verduurzaming...

Tewerkstelling is een criterium voor de selectie van kandidaten voor concessies. Deze wordt indicatief meegedeeld in de concessie-overeenkomst, maar dit wordt niet gecontroleerd. De Haven overweegt wel om dit als bijkomend contractueel criterium voor toekomstige concessies op te nemen.

### **Haven van Brussel in metropolitane context**

Vervoer over de waterweg is per definitie voor laagwaardige goederen. In die zin is er geen concurrentie met luchtverkeer (Brucargo), want deze laatste werkt met hoogwaardige goederen. Wel concurrentie tussen water en weg.

De Haven heeft als doel regionale goederenstromen (BHG) te ontwikkelen.

Er is weinig overleg met logistieke platformen als Cargovil in Vilvoorde.

### **Potentie gebruik waterweg binnen Brussel**

Voor de Haven kan dit zinvol zijn als er een netwerk van overslagpunten wordt uitgebouwd.

- Zo werkt het logistiek bedrijf Shipit (huidige exploitant van het Brussels Construction Consolidation Center; meer info in het volgende hoofdstuk) met twee locaties (Vergote en Biestebroek);
- Containerterminal ook als dergelijk punt inzetten;
- Van Moer heeft samenwerking met Ziegler en Shipit voor combinatie boot/cargobike;
- Cargobike heeft ook potentieel vanaf de Voorhaven.

Belangrijk hierbij is dat er een frequente rotatie van boten nodig is, waarmee volumes getransporteerd kunnen worden (zoals een melkronde). Onderhandelingen voor de organisatie van een dergelijk systeem lopen met Shipit.

Volgens ARP is het vervoer van (organisch) afval via water vanuit de stad naar de verbrandingsoven of naar een toekomstige biomethanisatiecentrale niet haalbaar. ARP zegt deze optie bestudeerd te hebben, maar de afstand blijkt te klein en de bijkomende kosten voor de dubbele overslag, zowel in infrastructuur als tijd, blijken te groot om efficiënt te zijn. In enkele andere Europese steden zouden dergelijke systemen wel gebruikt worden.

### **Voorhaven rechteroever**

Doel van de Haven is te komen tot minder versnippering en meer coherente eenheden. Hieraan wordt progressief gewerkt, op moment dat er zich opportuniteiten aandienen (meestal bij vernieuwing concessies). Onderstaand schema geeft een overzicht van de reorganisatie van de concessies in de afgelopen jaren<sup>13</sup>.

Behalve een BPost-gebouw op de rechteroever (niet te verwarren met het grote postsorteercentrum op linkeroever), waarvan de concessie dit jaar vervalt (er is een nieuwe projectoproep in voorbereiding), zijn er niet veel concessies die binnenkort vernieuwd moeten worden.

Verder is het ook de bedoeling bijkomende gronden te verwerven. Zo is het vroegere Exxonterrein aangekocht (voormalige Comet, waar nu het project GGR metal recycling ontwikkeld wordt). De Haven is ook geïnteresseerd om bijkomende gronden te verwerven in de zone ten noorden van de waterzuiveringsinstallatie. De huidige structuur en werking is er niet optimaal, hoewel deze zone heel wat

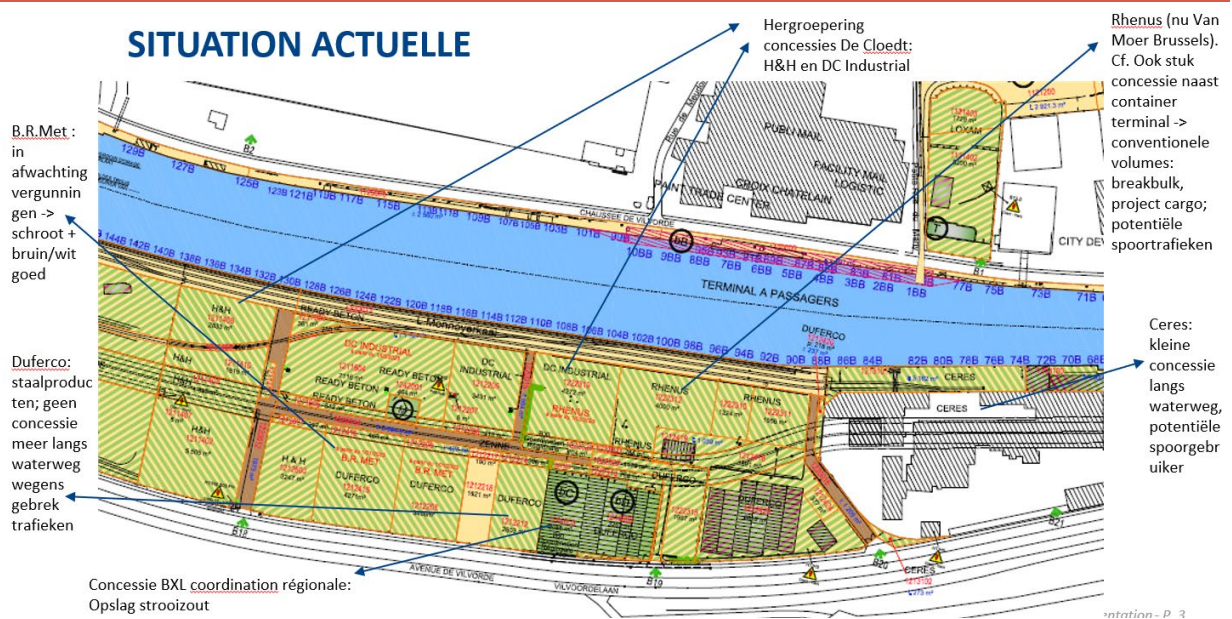
<sup>13</sup> De Haven communiceerde geen volledige lijst met de looptijd van de huidige concessies.

potentie heeft. De ligging van deze zone, op de grens tussen Brussel en Vlaanderen, maakt de situatie gecompliceerd.

Voorts is het belangrijk om grote waterweggebruikers (vb. De Cloedt, Minera) maximaal kaallengte te geven. Bedrijven die minder watergebonden zijn, kunnen eerder langs de Vilvoordselaan (vb. Dufenco) worden gevestigd;

De ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming en de uitbreiding van de containerterminal worden in het volgende hoofdstuk besproken.

**FIGUUR 27 : KAART MET DE RECENTE CONSOLIDATIES VAN HAVENCONCESSIES OP DE RECHTEROEVER VAN DE VOORHAVEN**



Bron: Haven van Brussel



## 2.5 SAMENVATTING VAN DE KEUZES IN DE PLANNEN MET BETREKKING TOT DE SITE SCHAARBEEK-VORMING

Een aantal ambitieuze strategische plannen doen een beroep op Schaarbeek-Vorming om hun visie in praktijk te brengen. Dit is een samenvatting van de economische eisen voor toekomstige ontwikkeling:

### Kanaalplan

Er zijn geen specifieke aanbevelingen met betrekking tot Schaarbeek-Vorming, maar wel algemene: overal in het gebied hetzelfde ambitieniveau en dezelfde aandacht, het gebruik van ruimte rationaliseren, het voortbestaan van productieactiviteiten in de stad mogelijk maken door de voorwaarden te scheppen om ze te verenigen met andere functies en een aantrekkelijke leefomgeving te creëren.

### Shifting Economy

De strategie voor economische transitie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest definieert een reeks maatregelen voor de geleidelijke evolutie van economische activiteiten en focust op verschillende strategische sectoren waarin Schaarbeek-Vorming een belangrijke rol kan spelen:

- Productieactiviteiten: een transversale aanpak is belangrijk om de prioritaire sectoren en bedrijven te bepalen die in Schaarbeek-Vorming moeten worden gehuisvest, ook met het oog op de mogelijke verplaatsing van productieketens en de stimulering van innovatie.
- Logistiek: de uitdaging is de invoering van een intelligent logistiek ecosysteem dat de ontwikkeling van lokale productie en de toegang tot hulpbronnen mogelijk maakt. In deze context moeten logistieke hubs worden ontwikkeld om de verkeersstromen op de weg te verminderen.
- Bouw: stedelijke logistieke infrastructures ontwikkelen voor de bevoorrading van nieuwe materialen en voor de herpakking/opslag van recyclagematerialen.
- Agrovoeding: het doel is om het voedingssysteem te herdefiniëren, van productie tot consumptie. De ontwikkeling van een netwerk van logistieke hubs is in deze context essentieel.
- Circulaire economie: Schaarbeek-Vorming is een van de zones waar specifieke acties kunnen worden ontwikkeld. Tussen afval en hulpbron zit een voorbehandelingsfase, die overlast kan veroorzaken en die ruimte vraagt.

### Good Move

Gezien de overlast van stedelijke distributie en de druk op de ruimte voor stedelijke logistiek bevat het plan maatregelen om de organisatie van de logistiek te verbeteren. Als trimodaal logistiek knooppunt speelt Schaarbeek-Vorming hierin een belangrijke rol. Het plan definieert ook het wegennet voor vrachtwagens.

### Horizon 2040, het masterplan van de Haven van Brussel

Geeft een overzicht van de activiteiten en faciliteiten van de haven. De voorhavenzone, met uitbreiding op Schaarbeek-Vorming, wordt geherwaardeerd als een haven-, logistiek en productiecentrum voor activiteiten die afstand tot het stedelijk weefsel vereisen. Zijn gewestelijke (of zelfs bovengewestelijke) bestemming wordt bevestigd en er kunnen acties uit worden afgeleid: rationalisering van bestaande concessies en uitbreiding van het havendomein, demonstratiegebied voor haven- en grootstedelijke logistiek geïntegreerd in nieuw uitgedachte bedrijvzones, trimodaliteit water-spoor-weg, integratie van landschappelijke uitdagingen enz. Voor de site van Schaarbeek-Vorming worden als logistieke "low emission" logistieke zone specifieke voorstellen geformuleerd. De haven benadrukt het belang van toegankelijkheid via de weg.



### 3. ECONOMISCHE EN LOGISTIEKE PROJECTEN EN UITDAGINGEN VOOR SCHAARBEEK-VORMING

Na het overzicht van de relevante beleidskaders worden in dit hoofdstuk de projecten en ideeën besproken die in de verschillende interviews aan bod kwamen en een directe link hebben met de zogenaamde zone 4 (ontwikkelingszone FSI-NMBS). Waar nuttig worden ze ingeleid door enkele algemene tendensen of kencijfers.

Zoals beschreven in het eerste hoofdstuk, is Schaarbeek-Vorming omringd door percelen met productieve en logistieke activiteiten en met publieke functies die verband houden met het "stedelijk metabolisme" (waterzuiveringsstation, verbrandingsoven, project voor een biomethanisatie-installatie, enz.). De programmatorische keuzes en de inrichting van de te ontwikkelen zone kunnen interacties en synergiën tussen de nieuwe activiteiten en de activiteiten rondom bevorderen, zowel op economisch vlak (complementaire functies, clusters) als op vlak van circulariteit en energie (hergebruik van warmte en/of afval van de ene activiteit door een andere, gedeelde hernieuwbare energie, enz.).

Dit hoofdstuk is opgebouwd volgens de drie thema's die ook voor de invulling van het terrein van Schaarbeek-Vorming veelvuldig terugkeren: **productieve economie, logistiek en stadsmetabolisme**.

In het economische gedeelte (§3.1) komen de sectoren uit Shifting Economy aan bod die het vaakst geciteerd werden als interessant voor de site. Logistiek (§3.2) gaat zowel over logistieke infrastructuur als over de multimodale ontsluiting van de zone. In het deel rond metabolisme (§3.3) komen enkele stromen aan bod die inherent zijn aan het stadsleven: energie, afval/recyclage, openbaar vervoer en water. Dit is geen exhaustief overzicht, maar beperkt zich tot de infrastructuur en de voorzieningen die al aanwezig zijn of op dit ogenblik gepland worden.

Op het einde van het hoofdstuk worden alle visies, intenties en projecten die relevant kunnen zijn voor het verdere verloop van de visievorming samengebracht in enkele kaarten, telkens begeleid door een tabel met meer informatie per project.

#### 3.1 ECONOMISCH PROGRAMMA

In een context van suburbanisatie van de productieve economie zoals geschetst in het eerste hoofdstuk, is de grondreserve van Schaarbeek-Vorming een belangrijke strategische troef voor het Gewest. Verschillende gesprekspartners, zowel Citydev als de Haven, beklemtonen echter dat het in deze fase van visievorming belangrijk is om verschillende opties open te houden. Het is belangrijk om flexibel te blijven en zich niet vast te pinnen op één scenario. Recente mondiale schokgolven als de covid-pandemie en de energiecrisis tonen aan dat de context en dus ook de vraag snel kan evolueren.

Voor Citydev kan de Europese ambitie om een deel van de industrie terug in eigen handen te nemen, een potentie zijn voor Brussel. Zo zou er bijvoorbeeld een cluster 'health & science' inzake pharma en chemie mogelijk zijn. Chemie is historisch in deze zone verankerd met Solvay. De aangekondigde verhuis van Solvay naar Haren (net buiten de studieperimeter) kan nieuwe kansen scheppen voor de ontwikkeling van economische activiteiten op de linkeroever.

Volgende criteria en karakteristieken voor de vestiging van nieuwe activiteiten kwamen aan bod in de verschillende gesprekken:

- Activiteiten die profiteren van de unieke ligging: multimodale bereikbaarheid en dus het belang van logistieke activiteiten, maar ook nabijheid van de stad en circulariteit;
- Directe meerwaarde / link met de stad;
- Belang van productieve activiteiten, in een mix van verschillende sectoren;
- Belang van synergiën tussen verschillende actoren om te komen tot een economisch ecosysteem;
- Belang van innovatie, nieuwe economie (met mogelijke integratie van kenniscentra en R&D);
- Belang van grote spelers die als trekker voor kleinere ondernemingen die in een cluster kunnen samenwerken;
- Kantoren kunnen slechts in beperkte mate, als nevenfunctie van productieve activiteiten;
- Lokale werkgelegenheid: op haar terreinen verplicht Citydev gebruikers om een werkgelegenheidsdichtheid van 50 FTE/ha te voorzien voor productieve activiteiten<sup>14</sup>. Bovendien moeten bedrijven zich engageren om vacatures via de Brusselse kanalen (Actiris) te publiceren;
- Rendabiliteit van de bedrijven ;
- Bedrijven die bijdragen aan de economische transitie (Shifting Economy): criteria inzake leefomgeving, sociaal en werkgelegenheid;
- Connectie leggen tussen bedrijvigheid, evolutie naar een meer circulaire economie, het openleggen van de Zenne en het landschap.

Eens er meer duidelijkheid is over de modaliteiten en de timing van de ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming, benadrukt onder meer hub.brussels het belang van het betrekken met de verschillende economische actoren, zoals beroepsorganisaties, onderzoekscentra, industriële en andere bedrijven. Hub vraagt ze van bij aanvang als belangrijke partners te beschouwen bij het concreet uitwerken van deze zone.

Verschillende actoren waarschuwen voor de nefaste gevolgen van de huidige concurrentiologica tussen de verschillende gewesten op een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling van het Brussels Gewest. Bedrijven voelen de gevolgen van deze concurrentie onder meer op vlak van fiscaliteit, mobiliteit en vergunningsprocedures. Dit heeft dan ook gevolgen voor de vestigingskeuze van bedrijven.

### 3.1.1 Productieactiviteiten

Vandaag ontvangt het Brussels Gewest via Citydev meer vragen voor inplanting van bedrijven dan het aanbod heeft, zeker voor wat betreft grotere eenheden tot 1-2 ha<sup>15</sup>. Door dit gebrek aan aanbod profileert Citydev zich niet op dit segment. De site van Schaarbeek-Vorming heeft dan ook het unieke potentieel om grotere industriële activiteiten aan te trekken.

**Citydev raad aan om niet één zeer grote speler aan te trekken die de hele site of een groot deel ervan betreft**, tenzij er zich echt een buitenkans aandient, bijvoorbeeld voor de Brusselse werkgelegenheid. Dit zou het Gewest immers kwetsbaar maken als deze onderneming beslist te verhuizen. Het lijkt Citydev interessanter om een gemengd ecosysteem van bedrijven uit te bouwen, met verschillende groottes en verschillende sectoren.

<sup>14</sup> 75 FTE/ha voor kantoren en immateriële productie

<sup>15</sup> Typologie die Citydev gebruikt: Zko's: 125-250 m<sup>2</sup>; kmo's: 250-500 m<sup>2</sup>; mgo's: 500-2.000 m<sup>2</sup>

De vragen van bedrijven voor een locatie in Brussel zijn zeer heterogeen. De gesproken actoren citeerden voornamelijk volgende sectoren als potentiële sectoren om zich te vestigen op de vrijkomende terreinen voor economische ontwikkeling: **productie, voeding, bouw, distributie en circulaire economie**. Deze sectoren worden hieronder dan ook verder besproken.

Als Brusselse publieke ontwikkelaar beveelt Citydev aan om de ontwikkeling op te vatten als een "globaal" project, om een logische, exemplarische, modulaire en multifunctionele structuur te creëren waarbij gestreefd wordt naar architecturale samenhang langs de Vilvoordselaan. Ze wil hierbij ook plaats kunnen voorzien voor enkele percelen met logistieke activiteiten en/of bedrijven die zelf een aangepast gebouw kunnen ontwikkelen. Inzake mobiliteit denkt ze ook aan een gezamenlijke en toekomstgerichte organisatie: algemene parking in de hoogte, gezamenlijke laad- en loskades, (cargo-)fiets...

### 3.1.2 Voedingsmiddelensector

De agro- en voedingssector is essentieel voor de stad. Zoals aangegeven is ze heel actief en dynamisch in Brussel. Hoewel heel wat bedrijven historisch verankerd in het stadsweefsel, maken ze ook een belangrijk deel uit van de nieuwe vragen naar een locatie bij Citydev. Het gaat zowel om logistiek als voedselverwerking. Ook de link met stadslandbouw is de laatste jaren belangrijker geworden. Bovendien is het een belangrijk sector wat betreft export uit Brussel.

Gezien de economische context zoals geschetst in het eerste hoofdstuk, is in de meest recente beheersovereenkomst van Citydev (voor de periode 2021-2025<sup>16</sup>) voorzien om logistieke activiteiten in projecten in te plannen. Citydev bestudeert momenteel hoe het dit best kan vormgeven, bijvoorbeeld via een pilootproject voor een agro-voedingshub, zoals voorzien in de gewestelijke strategie Good Food (zie eerder). Op Schaarbeek-vorming zou in de toekomst een soortgelijke hub vorm kunnen krijgen.

En ce qui concerne MABRU-ECFG :

- De zone met MABRU en ECFG fungeert als voedselhub voor de stad. Daarom rijst de vraag naar het potentieel voor zijn integratie in de Good Food-visie voor een zo duurzaam mogelijk voedsel. Een mogelijke synergie met de nieuwe ontwikkelingen op Schaarbeek-Vorming kan ook onderzocht worden.
- Het programma van het stadsvernieuwingscontract (CRV) 8, in 2023 opgemaakt, bevat de site van MABRU-ECFG. De perimeters van Schaarbeek-Vorming en die van SVC8 overlappen elkaar dus in deze zone. Ook al zijn de tijdschizonten verschillend, een goede coördinatie tussen beide processen is dan ook belangrijk.
- Een verhuizing van MABRU en ECFG naar de site Schaarbeek-Vorming was voorzien in het Richtschema uit 2013. Nog in 2013, met de bestemmingswijziging naar OGSO-gebied, zijn de functies die op de site kunnen worden ingepland zijn veranderd. In 2016 is de huidige concessie met de Stad Brussel verlengd tot 2042.
- **Discussie :**
  - o Sinds de bestemmingsverandering naar OGSO-gebied, rijst de vraag of verdichting, met een mix van productieve activiteiten en woningen, mogelijk en wenselijk is.
  - o MABRU/ECFG zijn van mening dat zij, hoewel ze dit zouden willen, op de huidige locatie vrijwel geen mogelijkheden meer hebben om uit te breiden. Uitbreiding van activiteiten kan voor hen kan immers niet meer ten koste gaan van parkeerplaatsen voor klanten. Werken

<sup>16</sup> <https://www.citydev.brussels/nl/beheersovereenkomst>

met andere gebouwtypologieën, bijvoorbeeld dubbele hoogte, lijkt hen voor hun activiteiten niet realistisch.

- MABRU en ECFG laten duidelijk verstaan dat ze op hun huidige locatie willen blijven. Ze wijzen erop dat ze recent belangrijke investeringen hebben gedaan (nieuwe gebouwen, transformaties, zonnepanelen...), met afschrijvingstermijnen tot het einde van de concessie. Bovendien vrezen zij verlies van exploitanten (die zich buiten het Gewest zouden vestigen), juridische procedures en verlies van klanten. Op lange termijn (na 2042) kan een verhuis naar Schaarbeek-Vorming voor MABRU/ECFG enkel overwogen worden als voldoende ruimte wordt voorzien, een goede multimodale bereikbaarheid gegarandeerd is en financiële middelen beschikbaar zijn voor investeringen in nieuwe infrastructuur.
- Is het open leggen van de Zenne hier mogelijk, zoals verder naar het noorden is gepland? Leefmilieu Brussel is bijzonder terughoudend, gezien de bodemvervuiling en de diepte van de Zenne. Zij schat de kosten voor dergelijke werken zeer hoog in.





### 3.1.3 Bouwsector

De bouwsector heeft een grote logistieke impact op de stad: ze telt voor 33-50 % van de camionettes<sup>17</sup> en 20% van de zware vrachtwagens. Het gaat om 4.000 vrachtwagens per dag.

Om de impact te verminderen hebben Embuild (voorheen Confederatie Bouw) en Buildwise (voorheen WTCB) een project gelanceerd voor de optimalisering van de logistiek van grote werven dankzij de begeleiding van een adviseur logistiek en verkeersveiligheid. Aangezien het kanaal dwars door Brussel loopt, bevindt een groot deel van de bouwerven zich binnen een straal van 5km van het kanaal.

De opgave voor de bouwsector in de volgende jaren is zeer groot: volgens Renolution moet het tempo inzake stadsrenovatie maal 3 (nu 1% renovatie/jaar) om de doelstellingen inzake CO<sub>2</sub>-neutraliteit te halen. Vermits de sector in constante evolutie is (vb. materialen, technieken, energieprestatie...), is het niet eenvoudig om de lange termijn voor bouwplaatsen te plannen of voorspellen. Voor een aannemer is het dan ook moeilijk om enkele jaren van tevoren te voorzien welke stromen hij nodig zal hebben.

Het is belangrijk om economische en milieuaspecten zo goed mogelijk te combineren. Om lege boten te vermijden moet bijvoorbeeld zowel aan- als afvoer via de waterweg georganiseerd worden. Zo voeren de boten die zand de stad binnenbrengen, afvalmaterialen voor recycling de stad weer uit. Vandaag is al ongeveer 1/4 van de volumes die via de waterweg vervoerd worden bouwafval (grond, puin, schroot...).

#### **Pilootproject : Brussels Construction Consolidation Centre** ([www.bccc.brussels](http://www.bccc.brussels))

Het BCCC is een pilootproject van een logistiek platform dat in 2018 is opgericht om de betrouwbaarheid en efficiëntie van de toeleveringsketen voor werven te verbeteren. Het is een nieuwe speler in de logistieke sector die zich binnen de keten tussen de leveranciers (handelaars en producenten) en de werven situeert.

Het BCCC zorgt voor het samen brengen van bouwmaterialen (consolidatie), waarvan Brusselse werven kunnen gebruikmaken. Verschillende werven van uiteenlopende omvang en type, vormen, samen met de fysieke en digitale platformen voor consolidatie van materiaalstromen, de testomgeving voor de geconsolideerde bevoorradingsmethoden.

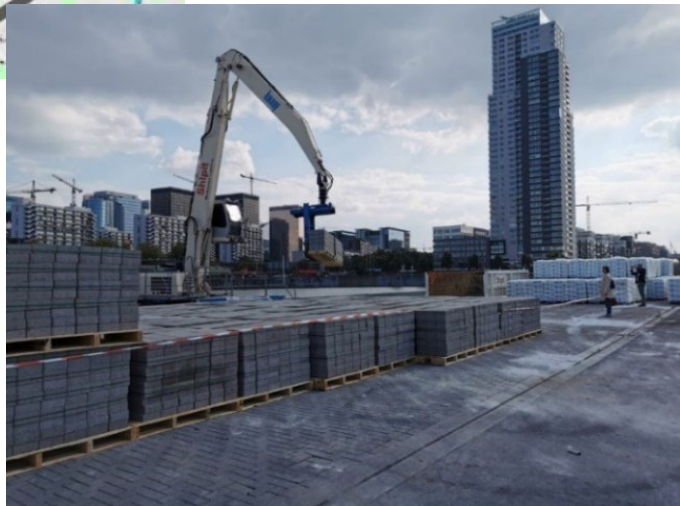
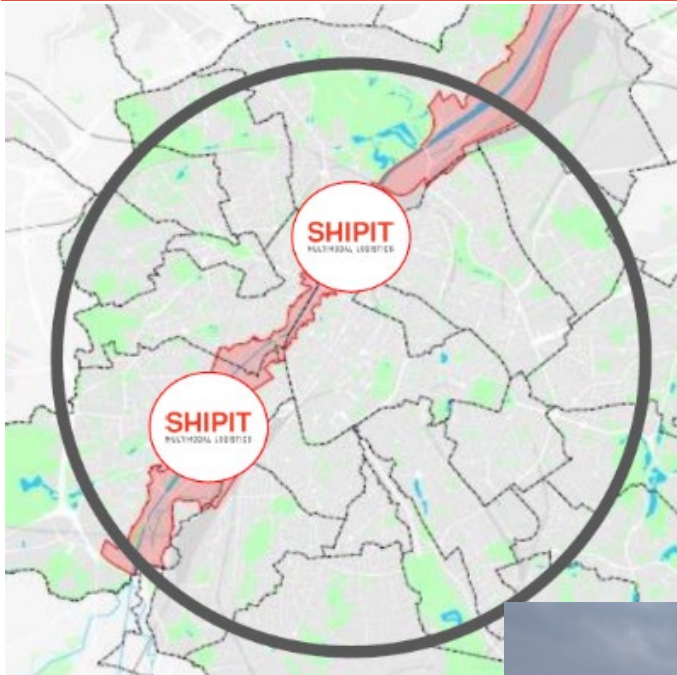
Het BCCC-project wordt gedragen door 5 partners: Shipit (multimodale logistieke operator), Buildwise, MOBI (onderzoeksgroep aan de VUB voor mobiliteit en stedelijke logistiek), Urbantz (logistieke cloudoplossingen) en CBB-H (Confederatie Bouw Brussel-Hoofdstad). Het bevindt zich aan het Vergotiedok. Een tweede platform in het Zuiden (Biestebroekkaai) is in voorbereiding. 70% van de Brusselse bevolking en bouwerven bevinden zich op een afstand van minder dan 5km van één van beide platformen.

Één boot vervangt ongeveer 50 vrachtwagens. Uit onderzoek van de VUB, één van de partners in het project, blijkt dat maatschappelijke kost (luchtvervuiling, CO<sub>2</sub>, congestie...) 60% lager is dan bij vervoer over de weg (studie Mommaerts & Brusselaers, 2022). In 2022 reden er meer dan 1.000 vrachtwagens minder dankzij het project, een fractie van het totale aantal bouwgerelateerde vrachtwagens.

---

<sup>17</sup> Onderzoek door de VUB in de controlecentra

**FIGUUR 28: LOCATIES VAN SHIPIT (LOGISTIEK OPERATOR VAN BCCC) IN BRUSSEL**



Bron Shipit

Bron: bccc.brussels

## 3.2 LOGISTIEK

### 3.2.1 Stadsdistributie

Zowel in Brussel als in andere steden worden de laatste jaren heel wat projecten inzake stadsdistributie opgezet om de overlast in het stadscentrum te verminderen. Het Brussels Gewest participeerde enkele jaren geleden in het Europese project Lamilo (last mile logistics), waarbij de distributie van winkels in het stadscentrum via een hub verliep. Het project werd nadien in een andere vorm verder gezet door de betrokken commerciële partners.

Ook het potentieel inzake fietsdistributie is groot: 25% van alle goederen en 50% van de lichte goederen kunnen met een bakfiets worden geleverd. Heel wat bedrijven zijn dan ook actief in deze activiteit. Enkele lopende projecten zijn:

- Inzake cargologistiek via fiets :.
  - o het project Cairgobike: Brussel Mobiliteit coördineert het Cairgo Bike-programma, waarin het onder meer professionals wil overtuigen en helpen om regelmatig gebruik te maken van een bakfiets voor het vervoer van goederen.
  - o Het project SortCut – het kortsluiten van E-commerce Logistiek (Urbike) kreeg een premie van Be Circular voor de creatie van het eerste sorteercentrum voor kleine pakjes. en de creatie van een micro-hub en een macro-hub (1.000-1.5000m<sup>2</sup>)
  - o B2C distributie met levering via camionette en cargobike (oa. Delhaize)
- De operator Shipit, die eerder aan bod kwam, heeft een project van een sorteerboot voor pakjes (gecombineerd met cargobike) voor distributie via de waterweg.

### 3.2.2 Multimodale ontsluiting Schaarbeek-Vorming

De ontsluiting van Schaarbeek-vorming is een belangrijke uitdaging, zowel via de weg, het water als het spoor. Deze uitdagingen worden onderzocht in de interregionale mobiliteitsstudie van 2023. Hieronder alvast enkele aandachtspunten die in de gesprekken met de actoren aan bod kwamen.

#### Weg

Ondanks de ambities inzake modal shift, geven zowel Brussel Mobiliteit, de Haven van Brussel als Citydev aan dat een goede ontsluiting via de weg ook in de toekomst cruciaal zal zijn. Het in het richtschema van 2013 uitgewerkte voorstel van een 'route industriële', via de Woluwelaan richting de Ring, lijkt voor de verschillende actoren niet realistisch, zowel naar kostprijs als ruimtelijk (de aansluiting met de Woluwelaan was voorzien op de plaats waar zich intussen de gevangenis van Haren bevindt). Een performant alternatief lijkt evenwel onontbeerlijk voor een goede werking van deze zone.

Het netwerk voor vrachtverkeer zoals voorzien in Good Move moet de toegankelijkheid en bevoorrading van de economische zones in het Noorden verzekeren. De Vilvoordselaan en de link met de R0 spelen een cruciale rol in dat verband. De verbinding via de Budabrug is hierbij niet optimaal. Vraag is in welke mate de wachttijden bij een opgehaalde brug problematisch zijn voor vrachtverkeer. Op dit ogenblik monitort BM ook de impact van de sluiting van de Budabrug op het verkeer in de noordelijke Kanaalzone.

De eerder aangehaalde intergewestelijke mobiliteitsstudie onderzoekt verschillende alternatieven voor de ontsluiting met het hogerliggend wegennet (Buda-Tyraslaan, Budasteenweg...). De Vlaamse plannen, zoals de 'Werken aan de Ring' en de heraanleg van de Schaarbeeklei (van 2x2 naar 2x1 rijvakken)



worden hierin meegenomen. De strategische (on)afhankelijkheid van het Brussels Gewest voor de ontsluiting richting snelwegen is hierbij een aandachtspunt.

**Discussie:** via de Brusselse Havengemeenschap (BHG/CPB) hebben de bedrijven in de noordelijke kanaalzone hun bezorgdheid geuit inzake de toegankelijkheid van de economische zones via de weg<sup>18</sup>. Voor hen is mobiliteit, zowel voor hun werknemers als voor goederen, één van de belangrijkste randvoorwaarden om hun inplanting te bepalen. De huidige mobiliteitspolitiek in Brussel doet hen vrezen voor hun toekomst in deze zone.

Ook de verbinding met het stadscentrum vanuit de noordelijke zone is belangrijk. Zo laat MABRU weten dat meerdere groothandelaars niet meer in het stadscentrum leveren, maar hun klanten vragen om zelf naar de vroegmarkt te komen.

**Discussie:** over de potentie voor de ontwikkeling van cyclogistiek voor stadsbevoorrading zijn de meningen verdeeld. Voor Brussel Mobiliteit lijkt de grote afstand tot de dichtbevolkte delen van de stad een hindernis voor een grootschalig gebruik van elektrische cargofietsen van en naar Schaarbeek-Vorming.

## Water

Voor rendabel goederenvervoer via de waterweg zijn twee soorten afstanden van belang:

- De afstand voor en na het vervoer: deze afstanden moeten zo klein mogelijk zijn, of zelfs gelijk aan 0 indien de overslag rechtstreeks op de eindlocatie plaatsvindt.
- Afstand van het vervoer per schip: hoe langer het is, hoe rendabeler het is en hoe voordeliger het is om op de waterweg te consolideren.

Van Antwerpen tot aan de Van Praetbrug is het kanaal een zeekanaal (in Brussel de 'Voorhaven' genoemd), dat boten tot 4.500 ton aankan. Ten zuiden van de Van Praetbrug, is het kanaal een waterweg 'klasse IV', voor boten tot 1.350 ton. De hoogte van de bruggen maakt stapelen van containers tot 2 lagen mogelijk.

Het kanaal is niet verzadigd, het kan immers drie keer zoveel schepen aan als vandaag. Het probleem zijn de kades, vermits deze niet overal evenveel aanwezig zijn. Het aanleggen van bijkomende kades is dan ook een prioriteit voor de Haven.

De waterweg wordt niet gebruikt door MABRU/ECFG. Volgens de Haven is het vervoer van groenten en fruit via de waterweg moeilijk, vermits het te langzaam en niet rendabel is. De enige optie die kan worden bestudeerd is vervoer over kleinere afstanden (zoals Antwerpen-Brussel; 3 dagen) met "reefercontainers" (gekoelde containers). Op initiatief van de Haven van Brussel zullen hierrond proefprojecten worden opgezet.

## Spoor

Historisch was het goedertransport heel uitgebreid, maar dit werd stelselmatig vervangen door wegtransport. Op dit ogenblik is er geen goederenspoor in het studiegebied. De vroegere spoorverbindingen werd naar het einde heel weinig gebruikt. Het laatste goederenvervoer via spoor dateert van eind 2018 (Nestle Waters, 1 trein/week).

---

<sup>18</sup> Onder meer naar aanleiding van het project voor de herinrichting van de stadstoegang langs de A12-Van Praetlaan/Vuurkruisenlaan (Parkway 21).

Voor goederenvervoer via spoor moeten heel wat problemen overwonnen worden<sup>19</sup>, zowel inzake infrastructuur, reglementering, internationale integratie, enz. Momenteel is dit heel duur en moeilijk economisch rendabel te krijgen zonder publieke steun. Zeker de organisatie van deelladingen in plaats van volledige treinen met dezelfde goederen en dezelfde oorsprong/bestemming is moeilijk.

Anderzijds is er volgens de Haven zeker potentieel: er is nu al vraag naar een connectie met de containerterminal. Ook ECFG heeft enkele jaren geleden een testproject opgezet, maar dit ging gepaard met heel wat moeilijkheden. ECFG onderzoekt verder of transport van groenten en fruit vanuit Spanje via spoor haalbaar is. De marktstudie van de Haven voor een multimodale logistieke hub (zie verder) zal moeten aantonen welke sectoren potentie hebben voor de ontwikkeling van goederentransport via spoor.

Infrabel werkt aan het wegwerken van obstakels en investeert in goederenverkeer. Haar ambitie is om het goederentransport te verdubbelen tegen 2030. Ze heeft intussen een aanvraag voor bouwvergunning ingediend voor de ontsluiting van de Voorhaven. Volgens de planning zou deze nieuwe spoortoegang vanaf half 2024 in gebruik genomen worden.

In het kader van de SVC8 werd bovendien een mogelijke spoorverbinding met de huidige MABRU/ECFG-zone bekeken. Er werd opgemerkt dat twee spoorlijnen langsheen deze zone vandaag niet in gebruik zijn. Volgens Infrabel zou een koppeling echter zeer duur zijn en bovendien zijn deze sporen gereserveerd voor gebruik in geval van werken of problemen op andere sporen.

### 3.2.3 Uitbreiding containerterminal

De huidige capaciteit (50.000 TEU/jaar) is onvoldoende om de sterke groei van het containerverkeer te verwerken. Op dit ogenblik worden er al +/- 60.000 TEU per jaar verwerkt. De containerterminal brengt naast waterverkeer ook heel wat vrachtverkeer met zich mee. De ontsluiting via de weg blijft dan ook belangrijk. Een uitdaging op vlak van kostenefficiëntie is te vermijden dat volle containers toekomen en leeg weer vertrekken.

Het is belangrijk om aan de volumes ook andere activiteiten te koppelen. Zij zorgen immers voor toegevoegde waarde en tewerkstelling. Hiervoor moet ruimte voor gebouwen (warehouses) voorzien worden.

De concessie voor uitbating van containerterminal door Van Moer Logistics is deze zomer met 20 jaar verlengd. Criteria vanuit de Haven voor de uitbating zijn onder meer:

- Versterking van vervoer via de waterweg voor stedelijke logistiek;
- 80-90% van volume moet oorsprong/bestemming hebben in BHG of GEN-zone. Immers, als het afzetgebied groter wordt krijgt de terminal een functie van hub in een groter netwerk, terwijl het in de eerste plaats moet dienen voor het bevoorraden van de stad;
- Duurzaamheidscriteria.

<sup>19</sup> Le Soir, 26/9/2022. Interview met Bernard Gustin (Lineas): "Om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen, moeten we ook het goederenvervoer per spoor ondersteunen"



**FIGUUR 29 : LUCHTFOTO VAN DE HAVENTERMINAL**

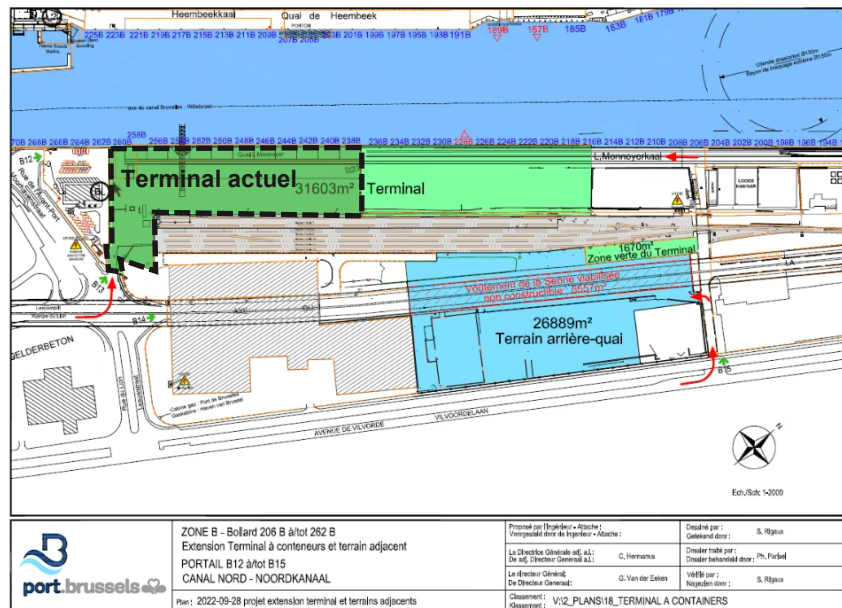


Bron: bruzz.be

Een project voor uitbreiding van de terminal is lopende.

- Totale oppervlakte: 6 ha, inclusief logistieke zone;
- Locatie: ten noorden van huidige terminal (schema: rechterkant groene gedeelte + blauw gedeelte);
- Timing: volledig operationeel tegen 2030 ;
- De toekomstige capaciteit zal 125.000 TEU zijn;
- Eerst moet de Haven een deel van de 'hardware'-werken uitvoeren: versterken kaaimuur om zoveel mogelijk zeegaande schepen te behandelen (werken bezig), betonning terrein;
- Daarna moet de operator bijkomende werken uitvoeren: gebouwen, kranen, warehouses...;
- In de uitbreiding van de containerterminal zit ook een project voor waterstof (zie verder).

**FIGUUR 30 : SCHEMA VOOR UITBREIDING CONTAINERTERMINAL**



Bron : Haven van Brussel

### 3.2.4 Multimodale logistieke hub (studie)

De Haven van Brussel publiceerde begin 2023 een opdracht voor een 'Haalbaarheidsstudie voor de ontwikkeling van een koolstofneutrale multimodale logistieke hub'. De uitvoering van deze studie is gestart in juni 2023 en loopt tot april 2024. Ze is aanvullend en helpt in het tot stand komen van een globale visie.

Zoals voorzien in een regeringsbeslissing van mei 2022, wordt deze logistieke hub voorzien op de site van Schaarbeek-Vorming (zone 4) die momenteel eigendom is van SFPIM/NMBS. Deze studie gaat enkel over het deel van Schaarbeek-Vorming waarvoor de Haven werd aangesteld, ook al wordt hierin de complementariteit met de andere gedeelten meegenomen. De momenteel door de Brusselse Regering voorziene grootte van 17ha is indicatief. De minimaal vereiste oppervlakte zal, net als een mogelijke ligging binnen het terrein, in de haalbaarheidsstudie van de Haven verder onderzocht worden.

Inhoudelijk moet de haalbaarheidsstudie meer duidelijkheid geven over wat de marktpartijen nodig hebben voor de werking van een dergelijke logistieke hub. Het lastenbouw specificeert onder meer volgende te onderzoeken elementen:

- Rol van een multimodaal logistiek platform in het netwerk van logistieke infrastructuur in het Brussels Gewest, rekening houdend met de verwachte ontwikkelingen inzake logistiek ;
- Identificatie van sleutelindustrieën/sectoren die zich bij voorkeur moeten vestigen; met bijzondere aandacht voor de voedingssector, de bouwsector en activiteiten in verband met gezondheidslogistiek ;
- De principes van de te bepalen ruimtelijke inrichting (omvang, uitrusting, ruimtelijke integratie...) en schematische ontwikkelingsplannen ;
- De organisatie van de toegankelijkheid van de site en de interne mobiliteit op de site : de verbinding tussen de kade en de hub (via weg en/of spoor), eventuele overslag, de rol die de containerterminal kan spelen, de impact op de Vilvoordselaan enz. ;

- Een gedetailleerde inschatting van de verwachte sociaal-economische impact (tewerkstelling, investeringen, toegevoegde waarde...);
- Een indicatief tijdschema van de verschillende ontwikkelingsfasen en een 'draaiboek' voor de uitvoering.

In de haalbaarheidsstudie wordt ook naar voorbeelden in andere steden gevraagd. Enkele voorbeelden van logistieke hubs in andere steden zijn alvast :

- Amsterdam Logistic Cityhub (NL) is een grootschalig logistiek centrum van 220.000 vierkante meter op twee verdiepingen aan de rand van de stad. [www.amsterdamlogisticcityhub.nl](http://www.amsterdamlogisticcityhub.nl)
- Hotel Logistique Chapelle International in Parijs (FR). <https://www.sogaris.fr/fiche/chapelle-international>
- Rungis Marché International (FR): <https://www.rungisinternational.com>
- Geodis plateforme rail-route à Dourges (FR) : <https://geodis.com/w-fr/newsroom/communiqués-de-presse/geodis-se-dote-dune-plateforme-rail-route-de-35-000-m2-dourges-62>
- Genève La Praille (CH) : <https://www.ge.ch/document/22241/telecharger>



## 3.3 STEDELIJK METABOLISME

### 3.3.1 Energie

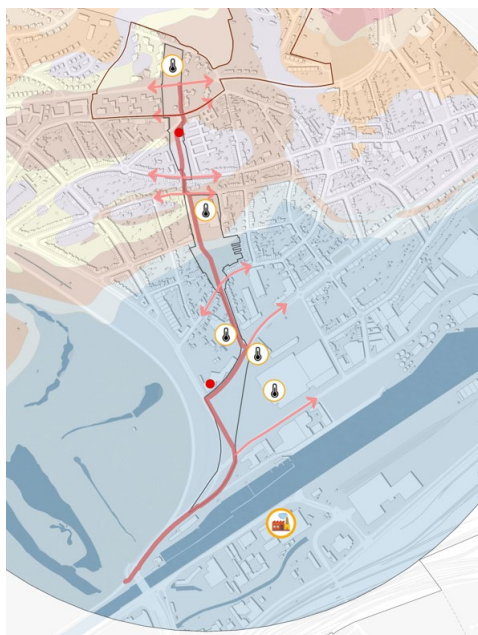
#### Verbrandingsoven - Verwarmingsnetwerk

Op dit ogenblik worden de Koninklijke Serres en het winkelcentrum Docks verwarmt met warmte van de verbrandingsoven. Gezamenlijk studiewerk van de stad Brussel en Brussel-Energie (een onderdeel van GAN) heeft aangetoond dat het ook mogelijk is om een verwarmingsnetwerk te creëren vanaf de Van Praetbrug (een bestaande verbinding voor de Koninklijke Serres) naar de wijk "Versailles", via de nieuwe GGB4-ontwikkeling en de groene corridor. Dit tracé kan mogelijk worden uitgebreid naar het militaire hospitaal/Bruyn. De kaart toont dit tracé en de voorgestelde begunstigen. Er zijn momenteel onderhandelingen aan de gang tussen de Stad Brussel en Brussel Energie om de operationele, budgettaire en contractuele voorwaarden voor een eventuele realisatie vast te leggen. In dit kader worden verschillende partijen benaderd (Koninklijke Schenking, Grondregie, Brussel Mobiliteit...) met het oog op hun betrokkenheid bij dit tracé en de coördinatie die nodig is om de ontwikkeling ervan te verzekeren.

Er is ook een studie gestart naar de uitbreiding van het netwerk naar de Noordwijk, waarvoor EFRO-financiering wordt aangevraagd. Het gaat om een partnerschap tussen Brussel-Energie, de Stad Brussel, de VUB en een privéspeler. Er zijn besprekingen lopende om het financiële evenwicht en de operationele modaliteiten van het project te garanderen. De EFRO-financiering zal doorslaggevend zijn om de haalbaarheid ervan te garanderen.

Ten slotte zou op langere termijn ook warmteproductie kunnen worden overwogen op de site van Schaarbeek-Vorming. In dit stadium is er nog geen concrete studie gestart, maar de nabijheid van de productiesite en de evolutie op het vlak van bouw en isolatie van gebouwen zouden mogelijkheden kunnen bieden voor bijkomende uitbreidingen.

**FIGUUR 31: KAART VAN HET POTENTIËLE VERWARMINGSNETWERK GEKOPPELD AAN DE VERBRANDINGSOVEN**



Bron: Stad Brussel



## Biomethanisatie-eenheid

De Gewestelijke Regering heeft beslist een project te starten voor de bouw van een biomethanisatie-eenheid op een terrein naast de afvalwaterzuiveringsinstallatie Noord. Als onderdeel van dit project werken de afvalverwerkseenheden van Net Brussel samen met Leefmilieu Brussel aan de realisatie van het project voor een biomethanisatie-eenheid, die in 2026 in operationeel moet zijn. Een DB+MO-project<sup>20</sup> wordt binnenkort gepubliceerd. De selectiefase is afgerond en het lastenboek zal in 2023 gelanceerd worden. Het project voorziet een publieke financiering.

Biomethanisatie produceert warmte en energie uit biologisch afbreekbaar afval. Deze energie zal volledig worden gebruikt voor de werking van het waterzuiveringsstation (Europese verplichting om deze autonoom te maken). Op termijn kunnen andere technologieën ontplooid en andere toepassingen voor biomethaan worden overwogen.

Het project bevindt zich op het groene deel van de kaart hieronder, naast het waterzuiveringsstation (WZS). De voorziene site is groot genoeg (25.000 m<sup>2</sup>) voor zowel de verwerkings-/productieactiviteit als de opslag van huishoudelijk en tuinafval.

Anderzijds concludeerde een door de stad Brussel uitgevoerde studie over de korte keten hergebruik van bioafval dat het aangewezen zou zijn om sorteer- en composteringsnetwerken op te zetten op 80 locaties van de grootste producenten van afval en bioafval (scholen, rusthuizen, ziekenhuizen enz.) in de stad Brussel. Volgens de stad zou overleg met het Gewest nodig kunnen blijken, aangezien deze hoeveelheden bioafval op die manier mogelijk ontsnappen aan de biomethanisatie-eenheid, waardoor de werking van de installatie minder optimaal zou kunnen zijn. Volgens de huidige prognoses en de aanzienlijke toename van de ingezamelde hoeveelheden bioafval als gevolg van de nieuwe sorteerverplichting (mei 2023), zou deze ruim voldoende moeten zijn voor de initiële omvang van de installatie.

**FIGUUR 32: LUCHTFOTO MET DE ZONE VOOR DE GEPLANDE BIOMETHANISATIE-EENHEID (GROEN) EN DE POTENTIËLE SITES VOOR DE UITBREIDING VAN HET WATERZUIVERINGSSTATION (ZIE INFRA; BLAUW)**



Bron: Leefmilieu Brussel

<sup>20</sup> Design, Build + Maintain, Operate



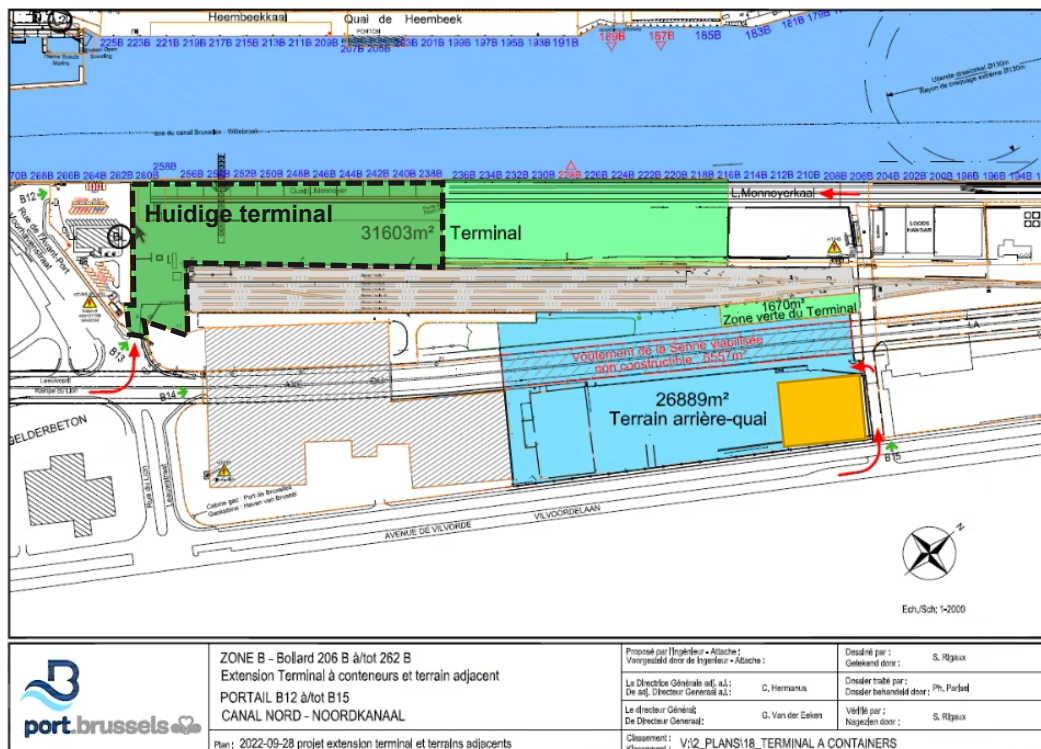
### Project waterstofproductie-eenheid

De Haven van Brussel werkt samen met Brussel Energie aan een project om waterstof te produceren op een deel van het terrein dat bestemd is voor de uitbreiding van de containerterminal. Waterstof is een interessante energiedrager als het kan worden geproduceerd met behulp van groene energie. Voor deze productie zou de warmte van de verbrandingsoven gebruikt kunnen worden.

Volgens de haven is Van Moer Logistics, de huidige exploitant van de containerterminal, geïnteresseerd in waterstof voor zijn vrachtwagens. Rivierboten op waterstof bevinden zich nog in de pilootfase, maar dit zou in de toekomst kunnen veranderen. Andere (productieve) activiteiten zouden ook kunnen profiteren van de geproduceerde waterstof.

GAN (Net Brussel) heeft daarentegen het idee laten varen om vrachtwagens op waterstof aan te schaffen. Ze gaat ervan uit dat deze niet beantwoorden aan de huidige behoeften in de context van de energiecrisis en in relatie tot hun technologische keuzes. GAN is van plan om over te schakelen van verbrandingsmotoren op elektrische voertuigen.

**FIGUUR 33: SCHEMATISCHE UITBREIDING CONTAINERTERMINAL MET AANDUIDING VAN DE SITE VOOR WATERSTOFPRODUCTIE (ORANJE)**



Bron: Haven van Brussel

### 3.3.2 Afval – grondstoffen

#### Circulaire economie

Om te evolueren naar een meer circulaire economie is het noodzakelijk dat bepaalde netwerken en infrastructuren die momenteel niet of te weinig aanwezig zijn (ruimten voor opslag, bewerking/verwerking van teruggewonnen materialen, vervoers- en afzetnetwerken enz.) worden opgericht. Aangezien de

beschikbare ruimte in de stad beperkt is, biedt Schaarbeek-Vorming een kans om aan een aantal van deze nieuwe behoeften, die soms veel ruimte in beslag nemen, te voldoen.

## Afval

GAN geeft aan dat zijn faciliteiten en gebouwen over het algemeen verouderd en overbezet zijn. Dit zorgt voor verkeersproblemen (voertuigen die binnen- en buitenrijden) en veiligheidsproblemen. Specifiek in het noordelijke deel van het gewest doen zich de volgende problemen voor:

- Verbrandingsoven: Zelfs als er op de langere termijn, door de gewenste en voorziene afname van restafval, een vermindering van de afvalhoeveelheden wordt voorzien (het Lucht-Klimaat-Energieplan voorziet een theoretische daling van 30% tegen 2030), geeft GAN aan dat de huidige behandeling van restafval gehandhaafd zal moeten blijven. Bovendien hebben recente incidenten<sup>21</sup> de huidige kwetsbaarheid van het verbrandingssysteem aangetoond (bv. explosies van lachgasflessen in restafval die aanzienlijke schade veroorzaakten). Om het risico te beperken en om te kunnen omgaan met industriële incidenten in de enige verwerkingsinstallatie voor restafval in het Brussels Gewest, zou een noodzakelijke oplossing voor GAN zijn om een afvalvoorbehandelingsseenheid te installeren om afval voor te behandelen en/of door te sturen naar andere verwerkings- of voorbehandelingsinstallaties. Hiervoor is een verhard terrein nodig van 70-100 m lang en 40-70 m breed, waar 200 ton per dag kan worden verwerkt, wat industriële activiteiten en vrachtverkeer met zich meebrengt.
- Het huidige GAN-terrein, gelegen aan GGB4 en bestemd voor de reparatie van het wagenpark en de centrale garage (10.000 m<sup>2</sup>), wordt verplaatst. Voor GAN is het terrein, dat wordt ingenomen door een oud gebouw en een parkeerplaats in de open lucht, te klein. Een nieuw optimalisatieproject van de BRYC-site wil er een recreatiegebied van maken dat een verbinding vormt tussen GGB4 en het kanaal.

**FIGUUR 34: LUCHTFOTO VAN DE GAN-SITE BIJ GGB4**



<sup>21</sup> <https://www.bruzz.be/veiligheid/lachgasflessen-leiden-steds-vaker-tot-explosies-ovens-van-afvalverwerker-2023-05-23>

- Volgens GAN is het huidige recypark in de Rupelstraat verouderd en te klein om de toestroom uit het hele noordelijke deel van het gewest te verwerken.

**FIGUUR 35: LUCHTFOTO VAN HET RECYPARK IN DE RUPELSTRAAT EN DE VERBRANDINGSOVEN**



Om tegemoet te komen aan de vereisten van de twee laatstgenoemde punten, alsook aan de noden van de MIVB (zie infra), heeft de regering het volgende beslist (nota aan de regering "Site Schaarbeek-Vorming - Aankoop van de terreinen van het Fonds voor spoorweginfrastructuur, programmering en praktische uitdagingen", 12/5/2022):

*"Daarnaast werd de huidige plaats van de centrale garage van het ANB [GAN] in GGB4 aanzienlijk ingeperkt, wat leidt tot aanzienlijke operationele moeilijkheden. De garage moet vergroot en genivelleerd worden, gelet op de vergroening van het wagenpark, wat onmogelijk is zonder herlokalisatie. Deze herlokalisatie vormt dus een vereiste voor de verwezenlijking van de gewestelijke waterpool van de BRYC (regeringsbeslissing van 03/05/2019), die onder meer voorziet in de herinrichting van de openbare ruimte en van de fietspaden op de site in kwestie."*

*"Inplanting van de infrastructuur van de MIVB en het ANB op een oppervlakte van 7 tot 9 hectare om tegemoet te komen aan hun behoeften, deze bezetting zou tijdelijk zijn voor de MIVB."*

Als antwoord op deze richtlijnen stellen de MIVB en GAN voor om hun twee projecten te ontwikkelen op 9,5 ha in het zuidelijke deel van de terrein Schaarbeek-Vorming (zone 4 op de kaart in het punt Inleiding van deze studie). Hun voorstel voorziet in:

- GAN: permanente installatie op 4 ha helemaal in het zuiden. Deze locatie werd vooral gekozen om dicht bij de verbrandingsoven te liggen, zodat de afvalwarmte gebruikt kon worden om het nieuwe gebouw (dat veel energie verbruikt) te verwarmen maar ook omwille van de nabijheid van Schaarbeek-station en het aansluitingsknooppunt Ela (voor de elektrificatie). Bovendien moet de ligging aan het uiteinde van de site het mogelijk maken om, zodra het MIVB-perceel vrij komt, andere economische ontwikkelingen te voorzien in combinatie met de ontwikkelingen verder naar het noorden. Concreet zijn de volgende elementen gepland voor de nieuwe faciliteit van GAN:

- Recypark: 5.000 m<sup>2</sup>
- Garage: 20.000 m<sup>222</sup>
- Inzamelterrein: 15.000 m<sup>2</sup>
- Groene ruimten (afwatering en openleggen van de Zenne, bij voorkeur aan de achterkant van de percelen): 5.000 m<sup>2</sup>
- MIVB: tijdelijke faciliteit voor ongeveer 10 jaar, op 5,5 ha ten noorden van de GAN-site (zie infra)

Wat het transport van afval over water binnen het gewest betreft, is GAN van mening dat de afstanden te kort en de overlaadinfrastructuur te omslachtig zijn om dit te rechtvaardigen. Anderzijds kan het wel relevant zijn voor afval dat buiten het gewest terechtkomt (verbrandingsafval dat naar Nederland gaat, glas enz.). Hiervoor zijn voorzieningen aan het water nodig.

---

<sup>22</sup> GAN beschikt momenteel over twee garages: Heembeek (8.200m<sup>2</sup>) en Tivoli (9.500m<sup>2</sup>), 17.700m<sup>2</sup> in totaal. Hierbij komt een parkeerterrein van 3.000m<sup>2</sup> in Schaarbeek-Vorming.

### 3.3.3 Infrastructuren voor openbaar vervoer

#### MIVB

Om de elektrificatie van de volledige busvloot van de MIVB tegen 2036 mogelijk te maken, heeft de regering op 24 juni 2021<sup>23</sup> beslist om "de MIVB via de bevoegde minister te belasten met de eerste fasen, die dringend en absoluut noodzakelijk zijn om de volledige busvloot tegen 31/12/2036 te elektrificeren." In deze context heeft de regering op 12/5/2022 (zie hierboven) beslist om tijdelijk een busterminal in te richten van 65.000m<sup>2</sup> op een terrein van 5,5 ha op de site Schaarbeek-Vorming (zone 4, momenteel onbezet). De nota aan de regering vermeldt een bezetting van ongeveer tien jaar en legt uit dat de stelplaats Schaarbeek-Vorming de stelplaats Haren tijdelijk zal vervangen, waar werkzaamheden moeten worden uitgevoerd om plaats te bieden aan elektrische bussen. Deze tijdelijke stelplaats zal ook worden gebruikt tijdens de bouw van een zesde stelplaats, die zou kunnen worden voorzien op de site van de Delta-driehoek. Omdat deze twee andere sites interessanter zijn voor de busexploitatie dan die van Schaarbeek-Vorming, heeft de MIVB er geen belang bij om op lange termijn op de site Schaarbeek-Vorming te blijven. Nog volgens deze nota zal de MIVB de bezetting maximaal een jaar na de ingebruikneming van de zesde stelplaats beëindigen.

#### Infrabel

In het kader van haar vergunningsaanvraag voor de "*herinrichting van de spoor- en wegtoegang – Haven van Brussel te Schaarbeek-Vorming*", heeft Infrabel haar voornemen aangekondigd om een tijdelijk administratief gebouw en logistiek centrum te verhuizen. Het effectenrapport voor deze vergunningsaanvraag identificeert de zone nabij de toegangshelling naar de Albertbrug/Leeuwoprit als de locatie voor een toekomstig gebouw ter vervanging van het huidige gebouw 3, de "*chalet*". Er is voor deze operatie echter nog geen vergunningsaanvraag ingediend.

---

<sup>23</sup> 24 juni 2021 – "Overgang naar een mobiliteit met een directe nuluitstoot - Ontwerpbesluit ter wijziging van het regeringsbesluit van 25 januari 2018 betreffende de instelling van een lage-emissiezone om de toegangscriteria voor de periode 2025-2035 te bepalen - 1e lezing".



**FIGUUR 36: OVERZICHT VAN DE NMBS- EN INFRABEL-GEBOUWEN OP DE SITE SCHAARBEEK-VORMING, MET DE NIEUWE LOCATIE (NR. 9) VOOR HET ADMINISTRATIEF GEBOUW EN HET LOGISTIEK CENTRUM (NR. 3)**

- **Bâtiment n°1** : dépôt des conducteurs (SNCB) ;
- **Bâtiment n°2** : hangar historique de stationnement pour les trains, actuellement inutilisé (SNCB) ;
- **Bâtiment n°3** : le « chalet », bâtiment administratif et centre logistique provisoire qui sera remplacé par le futur bâtiment (n°9) situé près de la rampe d'accès au pont Albert (Infrabel) ;
- **Bâtiment n°4** : baraque de chantier pour les travaux de TUC (TUC) ;
- **Bâtiment n°5** : le « BUD » = Bâtiment à Usage Divers, notamment pour de l'administratif technique et opérationnel (SNCB) ;
- **Bâtiment n°6** : ancien bunker-hôpital classé (SNCB) ;
- **Bâtiment n°7** : la « cabine », bâtiment technique pour la signalisation des voies de chemin de fer, cabine de secours (Infrabel) ;
- **Bâtiments n°8** : ensemble de bâtiments formant l'atelier de la SNCB (entretien, nettoyage et préparation des trains) (SNCB).



re 7 : Bâtiments du site de Schaerbeek-Formation (fond de plan : Ortho 2021 Est-Ouest, BruGIS)

Bron: effectenrapport (Stratec) voor de vergunningsaanvraag van Infrabel voor de herinrichting van de spoor- en wegtoegang, 2022

### 3.3.4 Water

#### Uitbreiding waterzuiveringsstation (WZS)

Leefmilieu Brussel geeft aan dat de uitbreiding van de WZS met een vierde behandelingsfase noodzakelijk is om te voldoen aan de Europese regelgeving. Deze uitbreiding wordt bestudeerd in de twee blauwe zones op de kaart hieronder. Hierover werd nog geen beslissing genomen.

**FIGUUR 37: LUCHTFOTO MET DE ZONE VOOR DE GEPLANDE BIOMETHANISATIE-EENHEID (GROEN) EN DE POTENTIËLE SITES VOOR DE UITBREIDING VAN HET WATERZUIVERINGSSTATION**



Bron: Leefmilieu Brussel

### Openleggen van de Zenne

Ook het openleggen van de Zenne stelt ons in staat om te voldoen aan de Europese verplichtingen op het vlak van de verbetering van de waterkwaliteit. Daarnaast vormt het integreren van de Zenne in het economisch gebied 4, samen met een groene corridor en het in het BKP voorziene coulisselandschap<sup>24</sup>, een kans inzake de vereisten op het gebied van groene ruimtes (verplichting van voorschrift 0.2 GBP) en het beheer van regenwater (verplichting GSV, met name art. 16), terwijl dit tegelijkertijd een meerwaarde kan bieden voor de site. Het openleggen biedt ook de mogelijkheid om een hoogwaardige ontsluiting te bieden voor actieve vervoerswijzen.

In mei 2020 heeft Leefmilieu Brussel een studie "*Ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming – Welke mogelijkheden voor de groene en blauwe infrastructuur?*" besteld. Fase 1, gericht op het bestuderen van de technische en landschappelijke haalbaarheid van de openlegging van de Zenne, werd in 2021 afgerond. In deze fase werden scenario's en inrichtingsprincipes voorgesteld om de Zenne open te leggen en het coulissesysteem te creëren. De start van fase 2, die bedoeld is om het algehele ontwerp van de site in termen van ecosystemendiensten te ondersteunen, zal worden gecoördineerd met de ontwikkeling van de visievorming voor de site.

Voorliggend economische rapport heeft niet als doel deze milieukwesties in detail te behandelen.

<sup>24</sup> Een structuur van groene lineaire assen

## 3.4 ALGEMEEN OVERZICHT VAN DE VISIES/PROJECTEN

Het gebied Schaarbeek-Vorming en zijn omgeving zijn het onderwerp geweest van verschillende studies en visies, zowel in het BHG als meer noordelijk, in Vlaanderen. Uit deze visies zijn een aantal projecten voortgekomen die momenteel worden uitgevoerd, bestudeerd of overwogen. De meeste van deze projecten hebben betrekking op infrastructuur, zachte mobiliteit, opwaardering van het landschap en productieactiviteiten. Om een globaal overzicht van de projecten te geven, worden hieronder drie kaarten gepresenteerd:

- **Kaart "visies"**: deze kaart overloopt de visies van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de stad Brussel en het Vlaams Gewest/de provincie Vlaams-Brabant.
- **Kaart "lopende projecten"**: lopende projecten zijn:
  - o Projecten in de pre-project- of studiefase, waarover al projectvergaderingen zijn gehouden;
  - o Projecten waarvoor de stedenbouwkundige vergunning in behandeling is;
  - o Projecten waarvoor een stedenbouwkundige vergunning is verleend;
  - o Projecten waarvoor de werkzaamheden in de nabije toekomst zullen starten.
- **Kaart "projecten ter studie of gepland/voorgesteld"**: deze kaart bevat:
  - o Projecten waarvoor studies lopen; de referentie van de studie staat in de tabel;
  - o Projecten waarvoor nog geen studie is gestart maar wel gepland; het tijdschema wordt in de tabel gespecificeerd;
  - o Projecten voorgesteld als onderdeel van een breder onderzoek dat afgesloten is.

De gegevens werden verzameld aan de hand van gesprekken met de betrokken openbare operatoren, officiële documenten en studies die de betrokken administraties ter beschikking hebben gesteld. De kaarten tonen niet alle projecten die lopen of worden overwogen in het Vlaams Gewest. Details over deze projecten zijn beschikbaar dankzij het intergewestelijke samenwerkingsproject Buda+ (zie ook hoofdstuk 1), waarvan hieronder een kaart is te vinden.



**FIGUUR 38: PROJECTENOVERZICHT INTERGEWESTELIJK PROJECT BUDA+ (1/2023)**

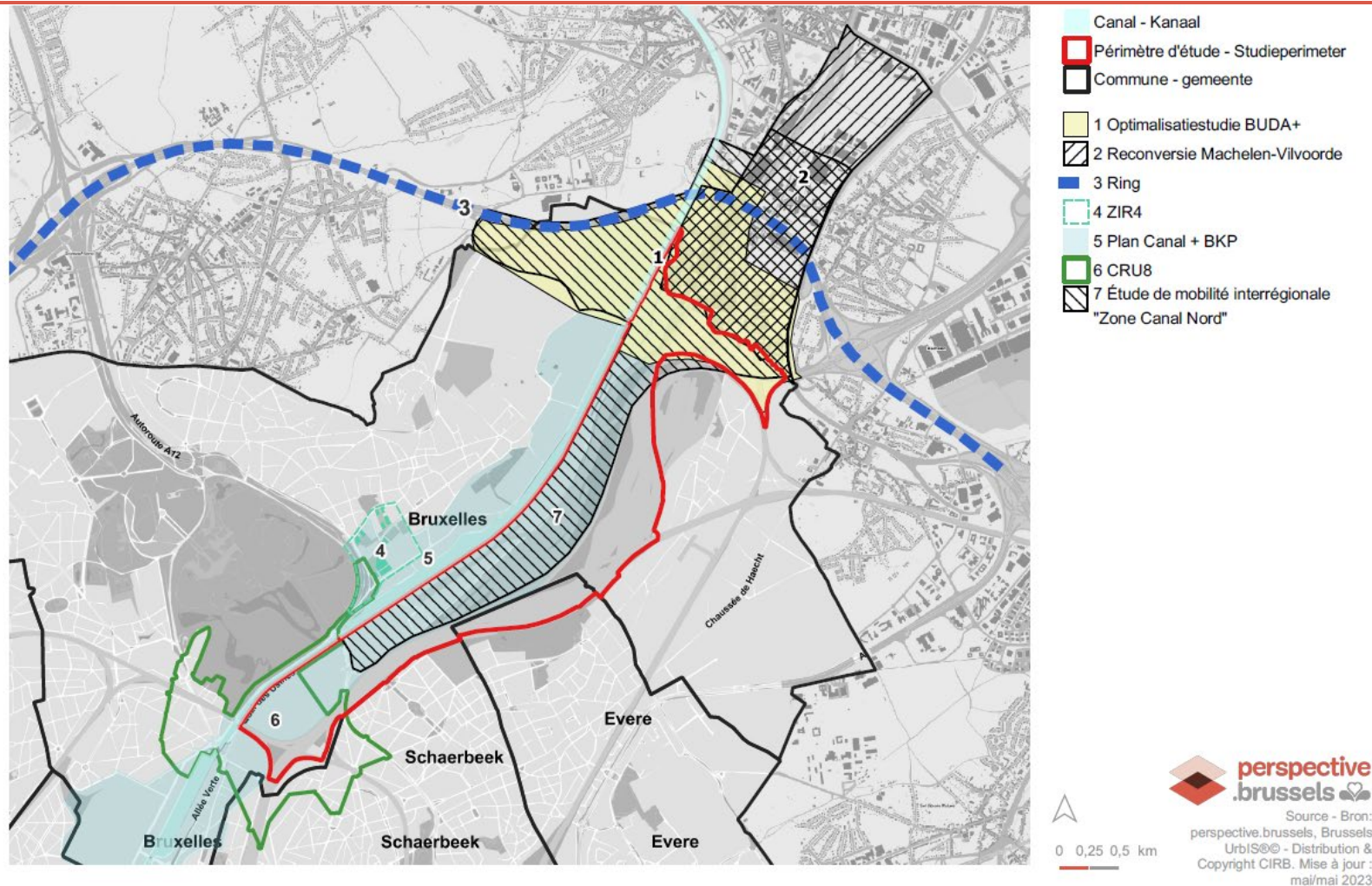


Gezamenlijke projecten	Af te stemmen projecten	Informatieuitwisseling
G1 Optimalisatiestudie Buda	A1 Warmtenetscreenings Buda	I1 MGO-park Copernic
	A2 KMO-park Bruel	I2 KMO-park Magellan II
	A3 Integratie project park Kerklaan	I3 Bedrijfsunits en kantoren R22
	A4 Border Buda	I4 Oprichten Self storage
	A5 Herontwikkeling Gillekens	I5 MaaS Haren/Circulatieplan
	A6 Aanvraag BFC HUB600	I6 Schaarbeek-Vorming
	A7 Herontwikkelingen langs Zenne	I7 Hondenbrigade en politieopleiding
	A8 Pocketpark Bruulstraat	I8 Datacenter Kevlinx
	A9 Avonturenpark Verdunstraat	I9 Dienstenpaviljoen
	A10 Open Ruimtenetwerk	I10 Comet-Sambre
	A11 Mobiliteitsstudie Buda+	I11 Broeklin
	A12 SP reconversie Vilvoorde-Machelen	I12 Heraanleg wegenis rond Broeklin
	A13 SP Leve(n)de Woluwe	I13 Heraanleg Kerklaan
	A14 Werken aan de Ring	I14 Heraanleg wegenis Holstraat
	A15 Heraanleg Witloofstraat	I15 KMO-units Rittwegerlaan
	A16 Masterplan Kerklaan	I16 Taveirne
	A17 Heraanleg Vilvoordelaan-Machelenstraat	I17 Breekwerf Dekempeneer
		I18 Flavori en KMO-units Budasteenweg
		I19 Biochim-site
		I20 LIP Woluwe-Trawool-Floordambos
		I21 Vraag Salvatore
		I22 Verbouwing Fobrux-gebouw
		I23 Verbouwing gebouw Adam

Bron : perspective.brussels

### 3.4.1 Visies

**FIGUUR 39: KAART MET VISIES IN EN ROND DE STUDIEPERIMETER**



Bron: perspective.brussels



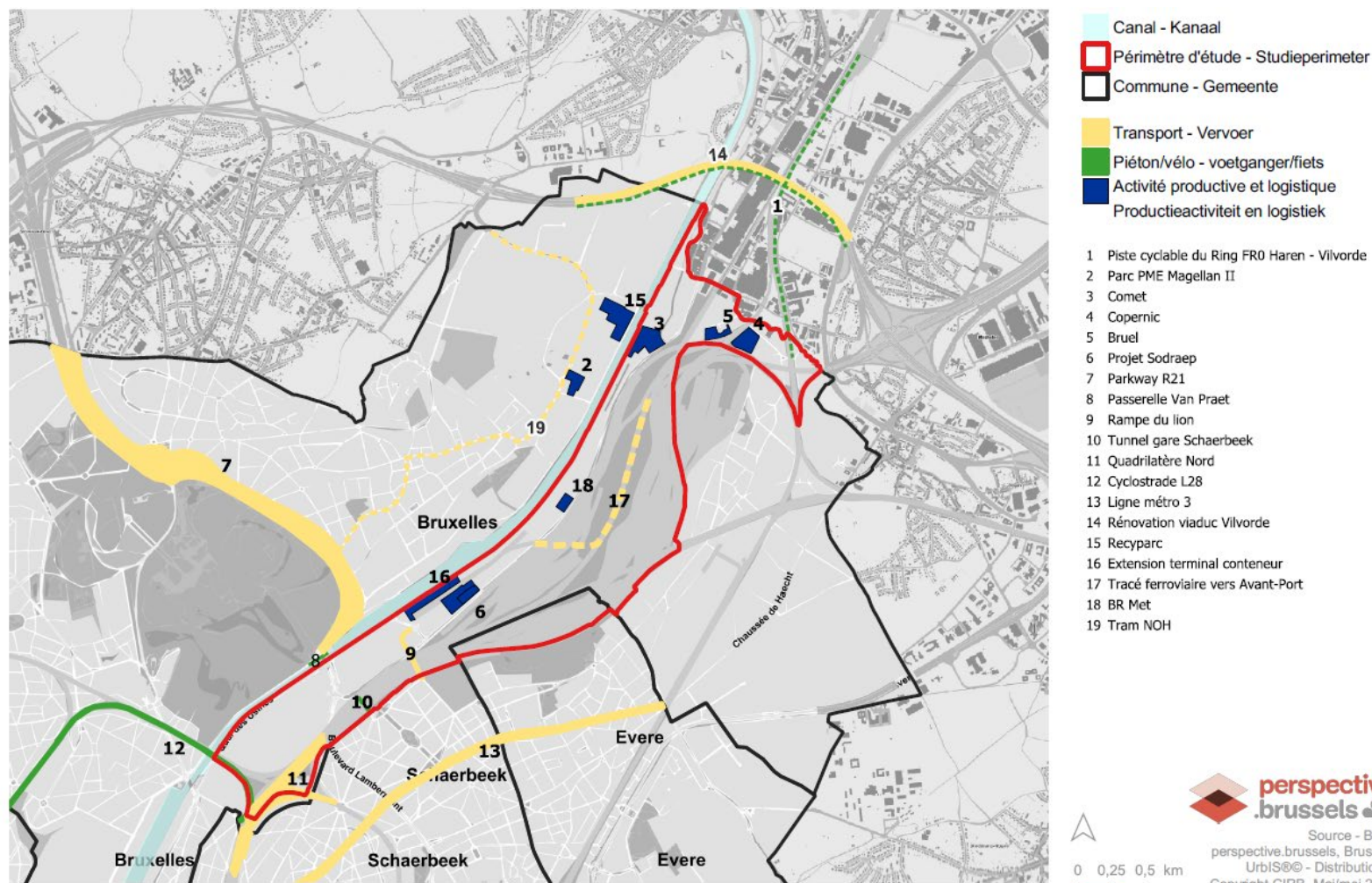
**FIGUUR 40: TABEL MET VISIES IN EN ROND DE STUDIEPERIMETER**

Nr.	Naam	Voorwerp	Status	Drager
1	Optimalisatiestudie BUDA+	De optimalisatiestudie Buda+ heeft als doel een intergewestelijk kader te creëren om de reconversie van dit complexe gebied te begeleiden. Dit kader kan door de betrokken publieke partners worden gebruikt als basis voor samenwerking en als uitgangspunt voor vervolprojecten. Aan de andere kant kan het ook worden gebruikt om bedrijven in het gebied te informeren over het gewenste beleidsperspectief en hen aan te moedigen om te investeren in hun gebouwen en sites.	In ontwikkeling. Einde voorzien eind 2023	Provincie Vlaams-Brabant
2	Strategisch reconversieproject Machelen-Vilvoorde	Het gebied dat wordt omgevormd van een voormalige industriezone tot een gemengd stedelijk gebied beslaat 250 ha en ligt in de Vlaamse Rand ten noorden van Brussel, tussen de woonkernen van de gemeenten Vilvoorde en Machelen.	Gevalideerd en in uitvoering	Provincie Vlaams-Brabant
3	Werken aan de Ring	Dit project wil de mobiliteit, de leefomgeving en de multimodale toegankelijkheid van de Ring in en rond de Vlaamse Rand en Brussel verbeteren.	Projecten in uitvoering en in ontwikkeling	Vlaams Gewest (De Werkvennootschap)
4	Gebied van gewestelijk belang (GGB4)	Masterplan voor de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk.	Gevalideerd en in uitvoering	Stad Brussel
5	Kanaalplan + Beeldkwaliteitsplan (BKP) Kanaal	Het Kanaalplan beoogt de ontwikkeling van zijn potentieel op basis van de principes van dichtheid, functionele en sociale mix en stedelijke integratie.  Voor het voorhavengebied en Schaarbeek-Vorming beveelt het BKP aan: de Vilvoordselaan omvormen tot een kwalitatieve, multimodale weg, de Zenne opwaarderen (openleggen) en een fiets-voetgangersroute creëren, een coulisselandschap creëren om samenhang en identiteit te geven; het gebied rond de Budabrug inrichten zodat deze een kwalitatieve oversteekplaats wordt.	Gevalideerd in 2015 + 2019 en momenteel geïmplementeerd	perspective.brussels

Nr.	Naam	Voorwerp	Status	Drager
6	SVC 8	Nieuw stadsvernieuwingscontract waarvan het studiegebied zone 1 MABRU/ECFG van de studieperimeter van Schaarbeek-Vorming omvat.	Programma in ontwikkeling tot begin 2024	perspective.brussels
7	Intergewestelijk mobiliteitsonderzoek zone "Noordelijke Kanaalzone"	De opdracht is bedoeld om informatie te verkrijgen over de relatie tussen het stedelijk ontwikkelingsprogramma en multimodale mobiliteit in de Noordelijke Kanaalzone. Daarnaast willen de twee gewesten onderzoeken hoe de verschillende netwerken over de gewestgrens heen kunnen worden aangepast om een samenhangende verkeersstructuur te realiseren. De opdracht van de studie omvat het analyseren van verschillende scenario's met behulp van een verkeersmodel om op basis van de resultaten aanbevelingen te formuleren met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsaspecten.	Loopt. Afronding van de studie verwacht in de zomer van 2023	perspective.brussels, Brussel Mobiliteit, provincie Vlaams-Brabant, Vlaams Gewest (Dept. Omgeving)
8	Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GemPDO) van de stad Brussel – in ontwikkeling	Het plan beoogt een betere integratie van de economische zone Schaarbeek-Vorming in de stad, met respect voor de omgeving en de woongebieden (met inbegrip van de zone ten noorden van Dobbelenberg). De verbinding tussen Haren en Neder-Over-Heembeek (NOH) is belangrijk.	In ontwikkeling. Goedkeuring verwacht in juni 2024	Stad Brussel

### 3.4.2 Lopende projecten

**FIGUUR 41: KAART MET LOPENDE PROJECTEN IN EN ROND DE STUDIEPERIMETER**



Bron: perspective.brussels

**FIGUUR 42: TABEL MET LOPENDE PROJECTEN IN EN ROND DE STUDIEPERIMETER**

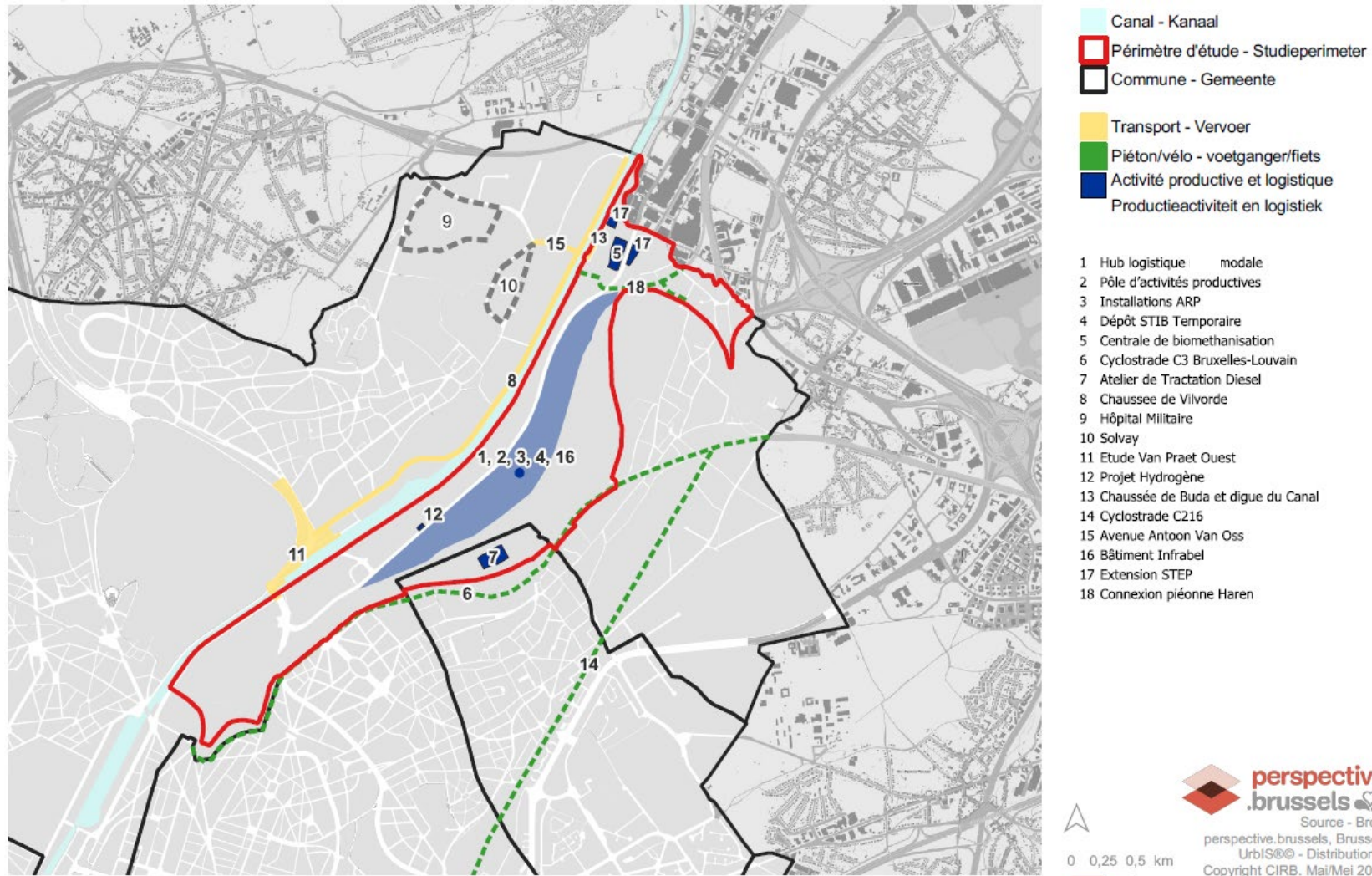
	Naam	Voorwerp	Status	Drager
1	Ringfietspad FR0 Haren - Vilvoorde	Tussen Haren en Vilvoorde wordt het ontbrekende stuk van het Ringfietspad FR0 aangelegd, net als de verbinding met de fietsroutes F215, F216, F3 en de rest van de FR0.	Start werkzaamheden 09/23. Einde werken 08/26	Vlaams Gewest (Werkvennootschap)
2	KMO-park Magellan II	Fase II van het project kmo-park Magellan II, gericht op productieactiviteiten.	Wordt bestudeerd	Citydev
3	Project GGR metal recycling	Project voor recyclage van metalen en bouwmaterialen van bedrijf Comet-Sambre op een haventerrein. Ook is de Zenne opengelegd en is er een voetgangers- en fietsverbinding gepland tussen het kanaal en de Vilvoordselaan (langs de Leibeek).	In opmaak	Comet-Sambre Brussel Leefmilieu
4	Project Copernic	Ontwikkeling van een gebouw van 13.000 m <sup>2</sup> (op een perceel van 2,2 ha) voor middelgrote en grote bedrijven (MGO). In afwachting van de werkzaamheden biedt Citydev het gebouw aan voor tijdelijke gebruik.	Start 09/23 voltooiing eind 2024	Citydev
5	Project Bruel	Ontwikkeling van de site voor KMO's met ongeveer vijftien eenheden.	Wordt bestudeerd	Citydev
6	Sodraep-project	Opslag van materialen en faciliteit voor verzamelen/behandelen van uitgegraven grond van werven SODRAEP. Oppervlakte perceel: 15.422 m <sup>2</sup> .	Vergunning afgeleverd in 2018. Nog niet begonnen	Bedrijf SODRAEP
7	Parkway R21	Herstructurering van de as R21 naar Laken/Neder-Over-Heembeek, herkwalificatie van de A12 tot stadsboulevard; invoering van tweerichtingsverkeer op de Van Praetlaan; schrappen rijstroken voor doorgaand verkeer op de Vuurkruisenlaan; versterking van de infrastructuur van het FietsGEN.	Vergunning in behandeling. Aanpassingen tegen eind 2023.	Brussel Mobiliteit
8	Doorgang onder Van Praetbrug	Verlenging van de promenade langs de kades ter hoogte van het Koninklijk Domein en de Vilvoordsesteenweg, bouw van een voetgangers-fietsersonderdoorgang onder de brug, bouw van een promenade aan de achterkant van het BRYC en herinrichting van de toegang tot het BRYC in de vorm van een fietsstraat.	Studie on hold	Brussel Mobiliteit
9	Leeuwoprit/Albertbrug	Brug renoveren, beveiligen en de toegang voor actieve vervoersmiddelen verbeteren.	Indiening vergunningsaanvraag	Brussel Mobiliteit

Naam	Voorwerp	Status	Drager
		midden/eind 2023; werkzaamheden 2024-2025	
10 Tunnel station Schaarbeek	Creëren van directe toegang tot het station vanaf de Vilvoordse laan. Fietsers zullen ook gebruik kunnen maken van de tunnel, met hun fiets aan de hand.	Gerealiseerd	NMBS
11 Vierhoek Noord	Uitbreiding van de spoorcapaciteit door nieuwe infrastructuur in de vierhoek Brussel-Noord. Dit omvat de aanleg van een nieuwe verbinding "L.161/3" tussen lijn 161 en sporen 10 en 11 in het Noordstation. Verbreding van de spoorlijn aan de kant Paviljoenstraat: onteigening en afbraak van het garagegebouw "Panter Pneus" (Paleizenstraat 256), de conciërgewoning en bijgebouwen van de werkplaatsen "Aubert-Blaton" (Paviljoenstraat 4).	Effectenstudie loopt	Infrabel
12 Fietssnelweg L28	Voetgangers- en fietspad langs de spoorlijn L28 met brug over het kanaal.	Lopende studie	Beliris
13 Metrolijn 3	Nieuwe metrolijn tussen het Noordstation en Bordet	Aanbesteding gestart in 10/2022. Besprekingen lopen	Beliris-MIVB
14 Renovatie viaduct van Vilvoorde	Renovatie van het viaduct en versterking om er 2x4 rijstroken van te maken (ipv 2x3). Tijdens de eerste fase van de werkzaamheden (3 jaar) zullen de stroken smaller zijn en in fase 2 (5 jaar) wordt één strook minder gebruikt.	Vergunning fase 1 (8/2023 tot 2026)	Vlaams Gewest (De Werkvennootschap)
15 GAN-recypark	Nieuw GAN-recypark van 30.000 m <sup>2</sup> voor glas en grofvuil	Einde werken begin 2024	GAN
16 Uitbreiding containerterminal	De huidige concessie loopt af in 2023. De haven heeft een nieuwe concessie gelanceerd met een uitbreiding van de terminal.	2030	Haven van Brussel
17 Spoorwegroute naar Voorhaven	Nieuw toegangsspoor (+/- 1,8 km) naar de Voorhaven en reorganisatie van de toegang: samenvoegen dienstweg met bestaande dienstweg lijn 25N.	Vergunningsaanvraag ingediend in 02/2023	Infrabel
18 BR Met	Bouw van een dak om plaats te bieden voor opslag en inzameling van metaal.	Voorontwerp	Bedrijf Brussels Recycling Metal
19 NOH-tram	Aanleg van tramlijn 10 naar het koninklijk militair hospitaal en heraanleg van de openbare ruimte.	Werken in uitvoering (einddatum eind 2024)	MIVB



### 3.4.3 Projecten in studie

**FIGUUR 43: KAART MET PROJECTEN IN STUDIE OF TE BESTUDEREN PROJECTEN IN EN ROND DE STUDIEPERIMETER**



Bron : perspective.brussels

**FIGUUR 44: TABEL MET PROJECTEN IN STUDIE OF TE BESTUDEREN PROJECTEN IN EN ROND DE STUDIEPERIMETER**

Nr.	Naam	Voorwerp	Status	Drager
1	Multimodale logistieke hub	Haalbaarheidsstudie voor de ontwikkeling van een koolstofvrij multimodaal logistiek knooppunt (water-spoor-weg) op de site Schaarbeek-Vorming.	Lancering 6/2023. Einde 4/2024	Haven van Brussel
2	Pool voor productieactiviteiten	Ontwikkeling van een pool voor productieactiviteiten met sociaal en ecologisch exemplarische bedrijven	Studies op te starten	Citydev
3	Faciliteiten van het Gewestelijk Agentschap voor Netheid (GAN)	Permanente installatie op 4 ha ten zuiden van de site van Schaarbeek-Vorming. Recypark: 5.000 m <sup>2</sup> /Garage voor vrachtwagens: 20.000 m <sup>2</sup> /Inzamelsector: 15.000 m <sup>2</sup> /Groene ruimtes: 5.000 m <sup>2</sup>	Nog te bepalen	GAN
4	Tijdelijke stelplaats MIVB	Inrichting van een tijdelijke MIVB-busstelplaats	Vergunningsaanvraag in de loop van 2024	MIVB
5	Biomethanisatie-eenheid	Biomethanisatieproject naast het waterzuiveringsstation.	Studie gestart 4/2022	GAN en Leefmilieu Brussel
6	Fietssnelweg C3 Brussel-Leuven	Aanleg van een fietssnelweg tussen de Haachtsesteenweg in Haren en het station van Schaarbeek. Als dit haalbaar blijkt, zal een uitbreiding naar de Vijfhoek worden overwogen. De doorgang langs het Moeraske (Sint-Vincentiuspark), beschermd omwille van zijn hoge biologische waarde, maakt het moeilijk/onmogelijk om de fietssnelweg daar langs te laten lopen.	Strategische haalbaarheidsstudie afgerond; segmenten ter studie	Beliris
7	Tractiewerkplaats Diesel	Voormalige stelplaats voor stoomlocomotieven (23.500 m <sup>2</sup> ) op de site Schaarbeek-Vorming. Wordt momenteel niet meer gebruikt, maar heeft een hoge industriële erfgoedwaarde. De NMBS zou ze graag aanpassen of helemaal omvormen.	Studie op te starten	NMBS
8	Vilvoordsesteenweg	Vergroening: aanplant van bomen in de centrale berm, met de aanleg van greppels.	1e fase (noord) voltooid in 2023; volgende fasen te definiëren	Brussel Mobiliteit
9	Militair hospitaal	Inplanting van een nieuwe Europese school ten westen van de site. Volgens informatie van de stad Brussel wordt een masterplan ontwikkeld (bestemming GBP: voorzieningengebied).	Voorbereiding aanvraag stedenbouwkundige vergunning Masterplan in uitvoering?	Federale Regie der Gebouwen; Belgische Defensie?

Nr.	Naam	Voorwerp	Status	Drager
10	Solvay	Een deel van de site komt geleidelijk beschikbaar vanaf 04/2023. Opstellen van een masterplan voor de site (bestemming GBP: gebied voor stedelijke industrie).	Nog te bepalen	Citydev
11	Studie Van Praet West	Herinrichting van de Vuurkruisenlaan als lokale weg, met de aanleg van routes voor actieve vervoersmiddelen (fietspad): Fietspad: Richting Brussel: verbreding van de kade. Richting Vilvoorde: langs keermuur tussen Vilvoordsesteenweg en BRYC. Pool Van Praet West (in lijn met het Masterplan van de BRYC): ontwikkeling als multimodaal knooppunt, samenbrengen haltes op de brug, zorgen voor afgescheiden fietspaden aan weerszijden van de brug.	Afgesloten	De projecten die uit de studie voortvloeien, moeten worden uitgewerkt door Brussel Mobiliteit, MIVB...
12	Waterstofproductie-eenheid	Project voor een waterstofproductie-eenheid op een deel van het perceel van de containerterminal	Nog te bepalen	Haven van Brussel – Brussel Energie
13	Budasesteenweg en Vaardijk	Herinrichting van de openbare ruimte, gekoppeld aan het BKP	Studie binnen 5 jaar opstarten	Brussel Mobiliteit
14	Fietssnelweg C216	Aanleg van een fietssnelweg tussen de gewestgrens, aan de Haachtsesteenweg, en de Josaphatsite, langs spoorlijn L26.	Strategisch onderzoek in uitvoering	Beliris
15	Antoon van Osslaan	Inrichting van een tweerichtingsfietspad tussen de Ransbeekstraat en de Vilvoordsesteenweg, in het verlengde van wat zal worden aangelegd op de Tyraslaan als onderdeel van de NOH-tramlijn.	Studie binnen 5-10 jaar opstarten	Brussel Mobiliteit
16	Infrabel-gebouw	Ontwikkeling van een administratief en logistiek gebouw in de buurt van de helling naar de Albertbrug/Leeuwoprit	Vorbereiden van vergunningsaanvraag	Infrabel
17	Uitbreiding waterzuiveringsstation	De uitbreiding van het WZS met een vierde behandelingsfase is noodzakelijk is om te voldoen aan de Europese regelgeving. Twee inplantingszones worden bestudeerd	Wordt bestudeerd	Leefmilieu Brussel
18	Voetgangersverbinding Haren	Aanleg van een oost-west voetgangersverbinding tussen het kanaal en de Woluwelaan langs de spoortaluds, onderdeel van een uitgebreider voetwegen- en padennetwerk in Haren.	Wordt bestudeerd	Stad Brussel

## 3.5 SAMENVATTING VAN DE ECONOMISCHE EN LOGISTIEKE UITDAGINGEN VOOR SCHAARBEEK-VORMING

De studieperimeter van Schaarbeek-Vorming is van strategisch belang voor de economische ontwikkeling van Brussel. Het bevindt zich relatief dicht bij het stadscentrum, maar ligt toch geïsoleerd van het woonweefsel. Zijn grootte biedt een uitzonderlijk potentieel. Om zo optimaal mogelijk te kunnen inspelen op de vele verzoeken, wordt een algemene visie ontwikkeld. Heel wat actoren zijn bij de ontwikkeling van de site betrokken, met een aantal ruimteclaims op relatief korte termijn (ARP, MIVB, Infrabel). Om tot een evenwichtige en duurzame ontwikkeling te komen, zullen deze onderling afgestemd moeten worden en ingebed in een visie op langere termijn. Vanzelfsprekend zullen hierbij ook een akkoord met de huidige eigenaar van de terreinen en de kosten om de terreinen bedrijfsklaar te maken belangrijke parameters zijn.

De site biedt specifieke kansen inzake multimodale ontsluiting. Hiervoor moet de nodige ontsluitingsinfrastructuur gerealiseerd en/of geoptimaliseerd worden. De verschillende verantwoordelijke actoren en bestuursniveaus hebben een rol te spelen: het federale niveau (Infrabel) moet zorgen voor de spoorwegaansluiting en voor de ontsluiting via de weg richting de Ring is een samenwerking tussen Brussel en Vlaanderen onontbeerlijk. Voor het stimuleren van vervoer over de waterweg, werkt de Haven vandaag reeds aan de uitbreiding van de containerterminal en het voorzien van extra kades langs het kanaal. Bovendien bestudeerd ze de inplanting van een nieuwe multimodale logistieke hub.

Voor een coherente ontwikkeling, moeten de geplande economische activiteiten zo veel mogelijk inspelen op deze multimodale mogelijkheden. Een goed evenwicht tussen types en formaten van economische activiteiten wordt vooropgesteld om tot een robuust geheel te komen. De ontwikkeling van een vruchtbaar ecosysteem van bedrijven vraagt hierbij om actieve ondersteuning en (bij)sturing. Synergiën tussen de activiteiten en wisselwerking met het omliggende economische weefsel kunnen hierbij voor veerkracht zorgen. Ook de mogelijkheden om de ontwikkeling te koppelen aan installaties en projecten rond energie (warmtenet, waterstof, biomethanisatie...), water (Kanaal, Zenne...) en landschap (coulissenlandschap, recreatief netwerk...) verdienen verder onderzocht te worden.

Veel geciteerde economische sectoren voor Schaarbeek-Vorming zijn productieactiviteiten, bouw, distributie/logistiek (multimodale logistieke hub) en voeding (met eventuele link met MABRU/ECFG). In elk van deze sectoren wordt gewerkt aan meer lokale productieketens en meer circulariteit, telkens gekoppeld aan onderzoek, innovatie en vorming. Verder zijn werkgelegenheid en meerwaarde van economische ontwikkeling op Schaarbeek-Vorming voor de ruimere Brusselse economie belangrijke aandachtspunten.

Om dit alles in te bedden in een kwalitatief, ruimtelijk geheel, is ook het gehanteerde ontwikkelingsmodel belangrijk. Een blijvende publieke regie en sturing kunnen de ruimtelijke kwaliteitseisen waarborgen en een coherente (her)ontwikkeling op lange termijn verzekeren. Volgens de economische actoren die we spraken, is het verder van belang om alle economische actoren vroeg in het proces te betrekken en flexibiliteit te voorzien zodat kan ingespeeld worden op toekomstige evoluties.

## 4. CONCLUSIE

De zone van Schaarbeek-Vorming is van strategisch belang voor het Brussels Gewest. Zowel zijn ligging, te midden van belangrijke transportinfrastructuren en economische polen, als zijn grootte (55ha vrij te komen terreinen) geven het gebied zijn grote en unieke potentie.

De bestemming van dit gebied ligt **op een economische en logistieke ontwikkeling**. Bovendien kan het gebied een belangrijke rol opnemen in de evolutie naar een meer klimaatneutrale stad. Dit verkennende document zoemt specifiek in op de economische en logistieke aspecten. Aan de hand van gesprekken met voornamelijk publieke stakeholders, en aangevuld met cijfers uit de literatuur, werden beleidslijnen, tendensen en projecten verhelderd.

Niet uitgebreid in dit document besproken, maar wel via andere bronnen beschikbaar, zijn de (ecologische, hydrologische, klimatologische en landschappelijke) milieudoelstellingen die hier waargemaakt moeten worden. Ook kijkt het Gewest naar de mogelijkheden om hier op korte termijn enkele prangende ruimtevragen voor het goed functioneren van de stad als metabolisme te beantwoorden.

**Samengevat lijkt de grote oppervlakte waarvan sprake, al bij al eerder beperkt om alle ruimteclaims op te vangen.** In de globale visie zal dan ook maximaal gezocht moeten worden naar synergiën, meervoudig ruimtegebruik, planning in ruimte en tijd (overgangs- en tijdelijke invullingen / korte en lange termijn), integratie met bestaande functies.... **Er zullen heldere keuzes gemaakt moeten worden.** Bovendien kan Schaarbeek-Vorming een rol opnemen in de grootstedelijke context. Samenwerking tussen de Gewesten zal hierbij cruciaal zijn. Deze prospectieve studie wil alvast een bijdrage te leveren aan het scherpstellen op enkele van deze uitdagingen.

Zoals in de inleiding van deze studie beschreven, is er in het beperkte tijdsbestek ook heel wat niet onderzocht kunnen worden. Dit document is enerzijds een voorzet ter uitdieping van de economische thema's (met input van terreinactoren, koepelorganisaties, stakeholderplatformen<sup>25</sup> en experts), en anderzijds kan deze aangevuld worden met de andere geciteerde uitdagingen.

Op de volgende pagina worden enkele van belangrijke elementen uit deze economische analyse samengebracht in een SWOT-analyse.

---

<sup>25</sup> Voorbeelden zijn:

Brussel Economie en Werkgelegenheid: economisch overleg; BM : gewestelijke mobiliteitscommissie – sectie goederen  
Koepelorganisaties en stakeholderplatformen: algemeen: Brupartners; havengerelateerde bedrijven: Brusselse Havengemeenschap; bouw: Embuild; voeding: Fevia enz.



**FIGUUR 45 : ECONOMISCHE SWOT-ANALYSE VAN SCHAARBEEK-VORMING**

Strengths	Weaknesses
Centrale ligging in de Brusselse metropolitane zone	Voormalige spoorwegterreinen niet in handen van Brussels Gewest
Geïsoleerde ligging ten opzichte van bewoning	Kosten om de terreinen bedrijfsklaar te maken
Grote bijkomende te ontwikkelen oppervlakte	Gebrekkige ontsluiting naar en saturatie van hoger wegennet
Grote publieke grip op gronden: publieke terreinen en voorkooprecht	Nog geen spoorwegontsluiting
Rijk bestaand economisch weefsel	Krapte op de arbeidsmarkt (zeker inzake technische profielen)
Stijgende gebruik van waterweg voor goedertransport	Er bestaat geen recente transversale economische studie voor deze zone
Opportunities	Threats
Trimodale ontsluiting	Versplinterde verantwoordelijkheden tussen actoren en beleidsniveaus
Grootschalige activiteiten mogelijk	Concurrentie tussen gewesten
Uitbouwen ecosysteem van economische bedrijvigheid (inclusief innovatie, onderzoek, vorming...)	Functionies voorzien die onvoldoende gebruikmaken van de multimodaliteit van de site
Ambitieuze beleidskaders kunnen economische ontwikkeling ondersteunen en sturen (Shiftng Economy, Good Move, productive.brussels...)	Loskoppeling van visie en uitvoering, met te weinig flexibiliteit voor latere ontwikkelingen en evoluties
Synergiën met bestaande activiteiten en infrastructures inzake stedelijke metabolisme	Vraag naar terreinen is groter dan aanbod, waardoor concurrentie tussen functionies en actoren Ontwikkelingen met onvoldoende relatie met of ten dienste van Brussel
Belangrijke bron van werkgelegenheid, met name voor kortgeschoolden	Ontwikkelingen met onvoldoende relatie met of ten dienste van Brussel
Mogelijk om activiteiten te voorzien die niet in het residentiële of gemengde stadsweefsel ingepast kunnen worden	Invulling met dringende ruimtevragen zonder coherente ontwikkeling op lange termijn
Inspelen op huidige evoluties en pilootprojecten economische sectoren (circulariteit, logistiek, productiemethoden, energiebronnen...)	Automatisering van economische processen
Koppelen van logistieke en productieve activiteiten	Onevenwicht tussen economische activiteit en andere functionies (recreatie, natuur...)