

Overzicht van de productieactiviteiten nr. 4: Logistiek en productieactiviteiten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: opmerkelijke feiten

15 mai 2018 perspective.brussels



Bouwmaterialendorp, Vergotedok, Tetra architects

Brussel Mobiliteit en Perspective Brussels hebben zich samen, met medewerking van citydev, gebogen over het vraagstuk van de logistiek in Brussel en over de productieactiviteiten in de stad, op basis van een veldonderzoek dat zich uitstrekte over het gehele gewestelijke grondgebied naar:

- industriële gebouwen (niet naar de industrieterreinen),
- de typologie,
- de bezetting per activiteitensector.

Dit onderzoek past in het verlengde van twee vergelijkbare overzichten die zijn gemaakt in 1997-98 en in 2011, waarvan de resultaten zijn bekendgemaakt in het Overzicht van de productieactiviteiten nr. 1.

Logistiek is de activiteit die de stroom goederen tussen producenten, leveranciers, tussenpersonen en eindgebruikers organiseert en uitvoert. In de huidige context van de explosieve groei van e-commerce

wordt de rol van de logistiek steeds belangrijker, zowel in de economie waar het nu een volwaardige sector is, als in het kader van de mobiliteit. Logistiek genereert een bepaald aantal verplaatsingen die variëren in tijd en in afstand en die we in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen schatten op ongeveer 800.000 bewegingen per week.

Productieactiviteiten, zowel ambachtelijke als industriële, horen thuis in de stad. Sommige zijn zelfs onmisbaar voor een goede werking van de stad, zoals ophaling en sortering van afval, de werk- en stelplaatsen van de MIVB, groothandelaars in bouwmaterialen en de voedingsmiddelenindustrie. Deze activiteiten creëren productie- en/of opslagplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de verbruikers en bieden werkgelegenheid.

Wat leren we uit dit veldonderzoek? We vermelden enkele opvallende resultaten voor de productieactiviteiten in het algemeen:

1. De concentratie van activiteiten in de **historische industriële as van het gewest**, namelijk de noord-zuidas die wordt gevormd door het kanaal, de spoorwegen en de autowegen. Dit blijft constant sinds de negentiende eeuw. Binnen deze as zien we **een kloof tussen de recente industriezones** (beschikbare grond, grote gebouwen, in het noorden en zuiden van het gewest) en de **oude industriezones** die in het dichtbebouwde stadswefsel van het centrum liggen. De onderscheidende kenmerken van deze twee types industriezones hebben een impact op het type activiteit dat er plaatsvindt.
2. Een industriepark van in totaal **4.707.000 m²**. Dit cijfer stemt grotendeels overeen met dat van 2011, maar deze constante verbergt een belangrijke evolutie: de verdwijning van industriegebieden in de oude industriezones wordt gecompenseerd door nieuwe oppervlakten in de meer recente industriezones, waaronder de 80.000 m² van de nieuwe site van bpost aan het kanaal.
3. Deze 4.707.000 m² bestaat uit **42% werkplaatsen, 46% magazijnen en 12% leegstaande gebouwen**.
4. **Diversiteit in de grootte van de installaties** die behoren tot deze 4.707.000 m², van enkele tienduizenden vierkante meters (zoals Audi Brussels of het TIR centrum) via het meer klassieke type van een typisch industriegebouw (enkele duizenden vierkante meters) in de industrieparken die citydev beheert tot een werkplaats van enkele honderden vierkante meters die is ingebed in het stadswefsel.
5. De meest voorkomende activiteitensectoren binnen deze 4.707.000 m² blijven de **metaalbewerking en machinebouw** (met Audi en Sabca op kop), netwerken (elektriciteit, gas, ophaling, sortering en recyclage van afval), de **groothandel** en de **voedselverwerking**.
6. **587.000 m² leegstaande industriegebouwen**, wat neerkomt op 12% (dit was 15% in 2011). Dit cijfer moet evenwel genuanceerd worden met de beschikbaarheid van de gebouwen. Want **slechts 173.500 m²** van de 587.000 m², oftewel 30%, **wordt effectief op de markt gebracht** als industriegebouw. Voor de andere leegstaande gebouwen zijn de projecten bekend (een andere economische functie, omvorming tot woningen of voorzieningen, goed voor 48%) of ze zijn verlaten en/of het gebruik is onbekend (de resterende 22%). Gebouwen met een onbekend gebruik beantwoorden waarschijnlijk niet aan de huidige noden van bedrijven.
7. We vermelden ook enkele significante feiten die wijzen op de **permanente recyclage van de beschikbare ruimte** om een andere productieactiviteit te ontwikkelen op korte of langere termijn. Vaak hebben die te maken met een voorafgaande sanering die varieert in grondigheid en in de tijd die ervoor nodig is, zoals:
 - a. de bouw van het sorteercentrum van bpost op de plaats van de voormalige cokesfabriek Marly,

- b. de afbraak van de oude industriegebouwen en de bouw van het winkelcentrum Docks Brussel,
 - c. ingebruikname van 50.000 m² van Canal Logistics (opslag) op de plaats van de voormalige petroleumopslagplaatsen,
 - d. de uitbreiding van industrieparken onder beheer van citydev, bv. het kmo-park Newton in Anderlecht.
8. Een **toegenomen concurrentie tussen diverse stedelijke functies**, in de Brusselse context van demografische groei, die blijkt uit de **voortdurende conversie van oude productiesites, vooral naar woningen en scholen** (295.000 m²). Deze conversies vinden vooral plaats in gemengde en sterk gemengde gebieden in het Gewestelijk Bestemmingsplan en verklaren gedeeltelijk de daling die we zien in de oude industriezones. Dit is ook het geval aan het kanaal, tegenover Thurn & Taxis (Akenkaai). Deze constatering leidt tot de vraag naar **de vermindering van gemengde functies in de wijken** en de toenemende specialisatie naar de woonfunctie.
 9. Een eerste onderzoek naar de situatie in de gebieden die het GBP onlangs heeft bestemd als ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving (**OGSO**) **wijst op het ontstaan van voornamelijk grootschalige woningbouwprojecten** die weinig plaats overlaten voor productieactiviteiten. Dit is een andere illustratie van deze concurrentiestrijd tussen stedelijke functies, die de woonfunctie tot nu toe lijkt te winnen.
 10. De noodzaak om **nieuwe, compactere en densere stedelijke en architecturale vormen** te ontwikkelen, die de mix van verschillende bestemmingen en de integratie van logistieke behoeften bevorderen. De logistiek van de laatste kilometer is een enorme uitdaging, die te maken heeft met nieuwe consumptiepatronen en aankopen via het internet. Dit leidt tot een grote toename van het aantal leveringen, die effect hebben op de luchtvervuiling.

Als we meer specifiek kijken naar de sector van de logistiek, dan zien we de volgende punten:

1. De **diversiteit van actoren en daardoor ook van de stedelijke vormen van logistieke activiteiten en gebouwen**, net zoals bij de productie- en industrieactiviteiten. Stedelijke logistiek bestaat in allerlei vormen, van de kleine onafhankelijke groothandelaar tot de wereldspeler in e-commerce en van het magazijn aan de binnenkant van een stratenblok tot een distributiecentrum van enkele tienduizenden vierkante meters.
2. **Duidelijk onderscheid in het type logistieke vestiging**, die afhankelijk is van de plaats waar die is gevestigd en evolueert naarmate het stadscentrum dichterbij is: toegangspoort tot de agglomeratie, stedelijk distributieplatform (zoals het TIR), plaats voor stedelijke verdeling, plaats voor stedelijke leveringen.
3. **Zowel de logistieke infrastructuur als de logistieke activiteiten zijn geconcentreerd in de kanaalas, die naar voren komt als een gewestelijke en grootstedelijke draaischijf**. Deze structurele plaatsen trekken logistieke activiteiten en groothandelaars aan, zoals de vroegmarkt, het TIR centrum, de containerterminal en de slachthuizen. Meer in het algemeen zijn het beschikbare productievastgoed, de goede bereikbaarheid over de weg en eventueel via het water en de nabijheid van de stedelijke klanten bijzondere aantrekkelijke factoren voor deze activiteit.
4. Het belang van de logistiek binnen de productieactiviteiten: een **groot deel van de productieruimtes is bestemd voor opslag**; bijna **50% van de onderzochte oppervlakte** komt overeen met magazijnen. Daarbinnen zien we een **kloof tussen de oudere gebouwen**, die minder aangepast zijn aan de huidige logistieke vereisten en die geconcentreerd zijn in de gemengde en dichtbebouwde stedelijke buurten, terwijl de **moderne logistieke gebouwen**

meestal aan de rand van het gewest liggen, op industrie- of haventerreinen en langs de grote verkeersassen.

5. **Verschillende geografische kenmerken van de activiteiten van logistiek en groothandel.** De kleinere groothandelaars en transporteurs zijn vaker gevestigd in de oude, centraal gelegen gebieden in Brussel, in de buurt van de handelaars die hun klanten zijn, terwijl de logistieke bedrijven die op grootstedelijke of Belgische schaal opereren de voorkeur geven aan moderne gebouwen die meer excentrisch gelegen zijn.
6. **Het specifieke geval van de handel in tweedehands voertuigen die vooral bestemd zijn voor de Afrikaanse markt,** een activiteit waarvan de aanwezigheid te maken heeft met de strategische ligging van Brussel en België in de mondiale logistieke netwerken, de grote diaspora in Brussel en de beschikbaarheid van oude, betaalbare gebouwen. Deze sector creëert arbeidsplaatsen, maar het vervoer en de opslag van de wagens genereren ook overlast. De gewestelijke overheid wil overleg plegen over de verplaatsing van de sector naar de noordelijke grens van het gewest, zodat de wijk vernieuwd kan worden en het gebruik van de waterweg bevordert wordt.
7. De **afstemming van de prijs van het moderne logistieke vastgoed op de prijzen in het grootstedelijke Brusselse gebied** en op de Belgische trends in de logistieksector. De prijzen van de oude magazijnen in het stadscentrum worden eerder bepaald door de mogelijkheden voor reconversie en volgen in dat opzicht de vastgoedprijzen van woningen en kantoren.
8. Een trend naar het **wegtrekken van de logistieke activiteiten uit Brussel naar de rand**, als gevolg van de vastgoeddruk, de aantrekkelijke ligging in de buurt van de luchthaven en tussen Antwerpen en Brussel, de herstructurering van de activiteiten die leidt naar grotere sites en het zoeken naar een goede bereikbaarheid via de weg.
9. Ondanks alles **ontstaan toch nieuwe logistieke gebouwen** aan het kanaal, zoals het bpost centrum op de voormalige site van de cokesfabriek Marly.
10. De noodzaak om **regionale en lokale spelers bewust te maken van de logistieke behoeften**, om minstens een deel van de bestaande ruimte te vrijwaren en eventueel nieuwe ruimtes te plannen in de ruimtelijkeordeningsprojecten die nu worden ontwikkeld, zoals in Parijs waar stedelijke logistieke zones worden aangelegd.
11. Deze stedelijke logistieke zones zijn essentieel om **nieuwe tendensen** te integreren, zoals de circulaire economie, korte ketens, koolstofarme economie, door het traject van de leveringen te verkorten, door de mogelijkheid te bieden van fluxen te groeperen, door de modal split te wijzigen naar andere transportmodi zoals transport over de waterweg, de fiets, elektrische voertuigen.