



CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL
ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

De Handelingen van het Colloquium
8 juni 2017

WELK NIEUW INDUSTRIEBELEID VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST ?

**Het bestaande bewaren –
de toekomst voorbereiden**





**CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL
ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Handelingen van het colloquium
8 juni 2017

**WELK NIEUW
INDUSTRIEBELEID VOOR
HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK**

**Het bestaande bewaren –
de toekomst voorbereiden**

Inhoud

Verwelkoming door Jan De Brabanter <i>Ondervoorzitter van de ESRBHG</i>	p. 7
Openingstoespraak door Didier Gosuin <i>Minister van Economie en Tewerkstelling</i>	p. 13
Sessie 1 : Status quaestionis	
Het nieuwe industriebeleid van de Europese Unie door Claire Dhéret <i>European Policy Centre</i>	p. 19
Industriële activiteiten in het Brussels gewest, beroepen en perspectieven door Christian Vanderमotten <i>IGEAT, ULB</i>	p. 27
Vragen en bespreking	p. 35
Rondetafel: stand van zaken i.v.m. de pijlers van het industriebeleid Met Philippe Antoine (<i>Citydev</i>), Florent Legrand (<i>CEPAP-ULB</i>), Philippe Matthis (<i>Haven van Brussel</i>), Alain Pauwels (<i>SABCA</i>), Marianne Thys (<i>Brussel Mobiliteit</i>) en Jean Vereecken (<i>ICAB Business & Technology Incubator</i>)	p. 41
Het Kanaalplan door Tom Sanders <i>Perspective.brussels</i>	p. 64
Vragen en bespreking	p. 69
Sessie 2 : Vergelijkend overzicht van het industriebeleid in de Europese stadsgewesten Gekruiste blikken	
Het industrieplan ("Plan industries") in de regio Île-de-France Romain Del Grosso , <i>Direction des entreprises et de l'emploi – Regio Île-de-France</i>	p. 75
Het nieuwe industriebeleid in Wallonië: focus op de steden Benoît Bayenet , <i>ULB/SOGEPA</i>	p. 85
Het nieuwe industriebeleid in Vlaanderen: ervaringen van een sector Fa Quix , <i>FEDUSTRIA</i>	p. 95
<i>Vragen en bespreking</i>	p. 101

Sessie 3 : Een nieuw industriebeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Getuigenissen

Roeland Dudal (*Architecture Workroom Brussels*) en **Fabio Vanin** (*Cities of Making*) p. 105

Rondetafel: sleutelementen van het te voeren industriebeleid

Met Patrick Danau (*Audi Brussels*), **Yves Decelle** (*Suez*), **Stephan De Muelenaere** (*ACLVB*), **Najar Lahouari** (*ABBV Metaal*), **Jan Sannen** (*ACV Transcom*) en

Bernard Walravens (*Let's Meat*) p. 111

Interventie van Rudi Vervoort

Minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest p. 127

Slottoespraak door Philippe Van Muylder

Voorzitter van de ESRBHG p. 133



Jan De Brabanter

Verwelkoming

Jan De Brabanter

Ondervoorzitter van de ESRBHG

Mijnheer de Minister,

Dames en heren,

Mijnheer de voorzitter en geachte collega's van de ESR, goedemorgen,

Ik ben blij met uw talrijke opkomst voor ons colloquium en wil u daarvoor danken.

Dank aan de directie en de medewerkers van de ESRBHG voor de organisatie van dit evenement en ook aan de vele sprekers en deskundigen die eraan deelnemen. Welkom allemaal.

Als ondervoorzitter van de Economische en Sociale Raad heb ik het grote genoegen om deze dag plechtig te openen; het wordt een dag om van gedachten te wisselen rond het thema "industrie in de stad". De gestelde vraag is cruciaal: Welk industriebeleid voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? En meer bepaald: welk **nieuw** industriebeleid?

Ik vertel u niets nieuws wanneer ik u vertel dat het Brussels Gewest, dat eind jaren twintig het toonaangevend industrieel gewest van ons land was, sinds halverwege de jaren zeventig te maken kreeg met een ingrijpende desindustrialisering van zijn economisch weefsel. Slechts 3% van de Brusselse arbeid in loondienst valt nog te situeren in de verwerkende nijverheid.

De grondprijzen, de verkeersproblemen en het moeilijke beheer van de cohabitatie hebben van de industriële en productieactiviteit een zwakke functie gemaakt die in een verbeterd concurrentiestrijd is verwickeld met de huisvestings- en de kantorensector.

Voor het stadsgewest is het nochtans absoluut noodzakelijk te beschikken over industriële, half-industriële en productieve activiteiten. Het economische, sociale en ecologische evenwicht zijn er deels afhankelijk van.

Waarover hebben we het echter precies wanneer we spreken van "industriële activiteiten"? Achter deze ogenschijnlijk simpele vraag gaan uiteenlopende en complexe werkelijkheden schuil.

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

Het is dan ook belangrijk om te weten waaraan we denken wanneer we het over “industriële activiteiten” hebben.

Industrie in de stad wordt vaak geassocieerd met of simpelweg herleid tot overlast: zwaar verkeer, geluidsoverlast, stof, vervuiling – of ook – rechtlijnige constructies die veeleer gelijken op schoendozen dan op een organisch gegroeide architectuur.

De industrie in de stad wordt dus vooral geassocieerd met overlast, en dat is niet erg “sexy”.

Om te beginnen omvat de industrie, in tegenstelling tot de “kantoorfunctie”, een zeer groot aantal bedrijfssectoren die stuk voor stuk zeer specifieke infrastructuren en inrichtingen vereisen.

Zo zijn er de chemische nijverheid, de voedingsindustrie, de opslag van grondstoffen en materiaalrecuperatie, activiteiten in verband met de bouw, transport en logistiek, waterzuivering, drukkerij, bewerking van grondstoffen ...

(Laten we niet vergeten dat Brussel zijn eigen maalderij heeft!) ... CERES – opgericht in 1889 langs de oevers van het kanaal in Willebroek ...

De lijst is lang en verandert voortdurend, naarmate er zich nieuwe activiteiten ontwikkelen als gevolg van de nieuwe technologieën.

Vanuit een strikt territoriale invalshoek is het moeilijk om de Brusselse industrie af te bakenen binnen de bestuurlijke grenzen van het gewest: het Brussels industriebekken strekt zich uit in de as van het Zennedal, van Clabecq in het zuiden tot Vilvoorde in het noorden en naar Zaventem in het noordoosten. Het gewest breidt zich ook uit in de richting van Waals-Brabant, dat zich specialiseert in de farmaceutische nijverheid.

Het is dus duidelijk dat we voor de Brusselse industrie nood hebben aan een grootstedelijke benadering die gebaseerd is op het werkgelegenheidsgebied en ook rekening houdt met de mobiliteitsvraagstukken, inzonderheid het woon-werkverkeer en de transportfuncties.

Op gewestelijk niveau wordt de Brusselse industrie gekenmerkt door een hoogtechnologische ontwikkeling met banen die veeleer bestemd zijn voor gekwalificeerde werknemers.

Deze vaststelling geldt misschien in mindere mate voor de bedrijven in de havenzone die goed zijn voor ca. 12.000 directe en indirecte banen, of 2% van de werkgelegenheid in het Gewest! Deze ondernemingen bieden banen aan minder gekwalificeerd personeel en dat zijn nu precies de banen die het Gewest zo hard nodig heeft.

Of het nu echter gaat om banen voor “arbeiders” in de strikte betekenis van het woord of om arbeidsposten voor hooggekwalificeerde werknemers, het is duidelijk

dat ondernemers het steeds moeilijker hebben om geschikt en gekwalificeerd personeel te vinden. Er is wel degelijk een schrijnend tekort aan gekwalificeerd personeel.

Tot de knelpuntberoepen waarvoor een diploma van het beroepsonderwijs vereist is, behoren die van slager, mecaniciens, mechanisch tekenaar, beroepen in de automobiel- en carrosseriesector, technicus in metaalbewerking, goederenbehandelaars en logistieke beroepen...

Dit is een vreemde en zelfs onaanvaardbare situatie in een Gewest waar 30% van de jongeren werkloos is!

Doelstelling 10 van de Strategie 2025 van de gewestregering buigt zich over deze problematiek en stelt voor om een "industrieplan" op te stellen en uit te voeren. Dit plan moet de domeinen van de industrie identificeren die kwaliteitsvolle banen aanbieden.

Deze werf is nog niet van start gegaan en dus vond de Economische en Sociale Raad het aangewezen om deze kwestie opnieuw centraal in het debat te stellen.

De kwestie van het behoud van de industriële activiteit in Brussel vindt ook weerklank in de actualiteit in verband met het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling. Dit plan, dat wordt geacht de hoofdlijnen inzake territoriale ontwikkeling op middellange en lange termijn vast te stellen, vestigt de aandacht op de groeiende spanningen tussen de stedelijke functies sinds de uitvoering van het zogenaamde "demografische" GBP dat met de creatie van nieuwe zones, i.e. de OGSO's, voorrang geeft aan bewoning ten koste van, en dat is vandaag een waarneembare vaststelling, de industriële activiteiten.

Voor vele actoren is de noodzaak om monofunctionele gebieden te behouden die uitsluitend bestemd zijn voor industriële en productieactiviteiten de evidentie zelf.

Het is dus duidelijk dat de vraag die in de titel van dit colloquium wordt gesteld niet zo onschuldig is. Er is wel degelijk sprake van een "nieuw" industriebeleid. Uit deze term blijkt dat de huidige spanningen niet zomaar zullen verdwijnen zonder een duidelijke, degelijke en ambitieuze visie.

Deze benadering vereist ook dat het begrip "industrie" wordt gedefinieerd ... Er worden immers heel wat begrippen gehanteerd zonder dat ze een gedeelde definitie hebben. Waarover hebben we het precies wanneer er sprake is van "industrie"? Industriële activiteit? Productieactiviteit? Stedelijke industrie, in de stad aanwezige industrie of industrie die nodig is voor de stad? Verwerkende nijverheid, industrie naar het beeld van de middeleeuwse manufactuur, de kleine ambachtsman in de wijk?

Er is eerder al gezegd dat "industrie" geen eenduidig begrip is. Er bestaan meerdere industriële activiteiten en dan hebben we het nog niet over deze die zich tijdens de komende decennia zullen ontwikkelen en die we vandaag onmogelijk al kunnen beschrijven. We dienen hoe dan ook rekening te houden met dit gegeven. Wie zou

vandaag nog durven twijfelen aan het feit dat de 3D-technologie in de drukkunst een ingrijpende omwenteling zal teweegbrengen op het niveau van de productie?

Deze kwestie van een duidelijke definitie moet de eerste onmisbare stap zijn in de tenuitvoerlegging van een Industrieplan.

Er is één zaak waarop de leden van de ESR in hun hoedanigheid van sociale partner de nadruk leggen: een dergelijk programma wordt niet achter gesloten deuren in de ministeriële kabinetten uitgedokterd. Bepaalde ingrediënten zijn er onlosmakelijk mee verbonden: praktische ervaring, een fijne kennis van de sectoren van de industrie, de integratie van het stedelijk metabolisme alsook een benadering die sterk gericht is op werk en opleiding.

We krijgen hier ook de gelegenheid om opnieuw de nadruk te leggen op een essentieel aspect: er bestaan vandaag in het Brussels Gewest nog steeds heel wat zogenaamde “industriële bedrijven”. Hoewel ze tot vandaag al hebben aangetoond over een zekere veerkracht te beschikken, door heel wat economische obstakels te overwinnen, krijgen ze vandaag te maken met een extra moeilijkheid die dag na dag groter wordt. Als gevolg van de druk in verband met de grond en het feit dat “alles in het teken van huisvesting” staat, hebben heel wat bedrijven een zwaard van Damocles boven het hoofd hangen. De niet-vernieuwing van concessies, milieuvergunningen, de vrees voor klachten van buurtbewoners die steeds dichterbij komen, de artistieke vaagheid op wetgevend vlak, de steeds hogere grondbelasting... hebben tot gevolg dat vele “historische” bedrijven in Brussel het benauwd krijgen... en vaak geen andere oplossing zien dan weg te trekken.

Waarom zouden ze nog investeren als ze zich niet langer welkom voelen? Naast de zeer nadelige weerslag op de werkgelegenheid verdwijnt zo ook een hele reeks activiteiten die een stad en zijn metabolisme nodig hebben uit het landschap.

Daarom is de ondertitel van dit colloquium al even belangrijk: “het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden”.

Het behoud en de ontwikkeling van een stedelijke industrie roepen dus heel wat vragen op die complexe antwoorden vereisen! Welke activiteiten heeft de stad nodig? Wat zijn de gevolgen daarvan op het vlak van banen? Welke eisen zijn er op het vlak van ruimtelijke ordening voor een vreedzaam bestaan met andere functies, meer bepaald huisvesting? Welke synergieën moeten er worden gecreëerd met de mobiliteit? Hoe kunnen we een plaatselijke productie van voedingsartikelen of materieel terugbrengen naar de stad en vervolgens ook valoriseren? Welke hefboomen vanwege de overheid en welke samenwerkingsverbanden met de privésector dienen er te worden overwogen?

Als besluit kan ik u nog melden dat u tijdens dit colloquium een breed panel van sprekers aan het woord zult horen en vele interventies kunt bijwonen die u telkens

opnieuw de elementen zullen aanreiken aan de hand waarvan u de juiste keuzes kunt maken en de juiste oplossingen kunt kiezen die ons Gewest nodig heeft. Deze binnen- en buitenlandse sprekers zijn afkomstig uit politieke, academische en administratieve kringen. We krijgen vandaag echter ook getuigenissen te horen van deskundigen en ondernemers die u feiten en cijfers zullen voorstellen en u hun visie, aanbevelingen en hoop zullen voorleggen in verband met een industriebeleid voor het Brussels Gewest. Ik wil hen graag nu al bedanken voor hun samenwerking en hun waardevol advies.

In naam van de Economische en Sociale Raad bedank ik hen voor hun aanwezigheid en betrokkenheid.

Ik geef nu graag het woord aan de heer minister van Economie en Werk, Didier Gosuin.

Ik dank u.

Françoise Gilain
Journaliste

Dank u, mijnheer De Brabanter. Mijnheer de minister, dames en heren, gegroet. Ik ben blij dat ik deze dag met u mag doorbrengen. Ik hoop dat de contacten die vandaag zullen worden gelegd en de besprekingen die zullen plaatsvinden zeer positief zullen zijn. Zoals de heer De Brabanter al zei, was Brussel gedurende lange tijd het toonaangevend industrieel gewest van ons land. Als gevolg daarvan is het een rijk gewest geworden, waardoor het wellicht ook het statuut van hoofdstad heeft verworven. Ik heb de industrie in Wallonië van zeer nabij gevolgd – ik heb de sluiting van de grote staalnijverheid en van Caterpillar gevolgd – en het valt me op hoezeer Brussel gedesindustrialiseerd is geraakt, nog meer dan Wallonië en Vlaanderen. En dat is interpellierend! Zoals gezegd, is 6% van de werkgelegenheid afkomstig van de industrie terwijl die industrie in Brussel goed is voor 3%, in Vlaanderen voor 8% en in Wallonië voor 15%. De toegevoegde waarde bedraagt in Brussel nauwelijks 6%, in vergelijking met gemiddeld meer dan 13% in heel België. Dat is opmerkelijk en volgens mij is het om die reden dat de Economische en Sociale Raad u vandaag wenste samen te brengen om wat dieper in te gaan op deze vragen. Deze dag is opgedeeld in drie fasen: om te beginnen zullen we een stand van zaken opmaken van wat er in Brussel nog rest aan industrie. Vervolgens zullen we de Brusselse situatie vergelijken met die van Vlaanderen, van Wallonië en zelfs van de Franse regio Île-de-France. Op die manier willen we nagaan hoe een industrie kan worden gehandhaafd, zelfs in de stad. Tot besluit zullen we nagaan welke verwachtingen er leven bij de werkgevers en vakbonden en welke de perspectieven zijn om Brussel opnieuw te industrialiseren. Deze vraag is immers duidelijk aan de orde. Ik geef nu echter eerst het woord aan mijnheer de minister, Didier Gosuin.



Didier Gosuin

Openingstoespraak

Didier Gosuin

Minister van Economie en Tewerkstelling

Geachte dames en heren,

Ik wens u te bedanken voor uw uitnodiging en bedank inzonderheid de Economische en Sociale Raad voor dit initiatief. Gelet op de ontwikkelingen die deze sector doormaakt, is het moment inderdaad gekomen om een nieuwe industriële strategie voor ons Gewest uit te stippelen. In dit kader ben ik ervan overtuigd dat we de archaïsche visie van de traditionele industrie moeten overstijgen. Zonder te besluiten dat ze ten dode is opgeschreven, ben ik zelf van mening dat we - een concept dienen te ontwikkelen dat aangepast is aan de huidige realiteit.

Aldus zal de eerste werf in het kader van de werkzaamheden die de regering binnenkort zal lanceren met als doel een Brussels industrieel actieplan voor de komende 10 jaar uit te werken, erin bestaan de omtrekken van de Brusselse industrie af te bakenen. Ik kom hier later op terug.

De industrie is een sector die in de loop van de economische geschiedenis grote omwentelingen heeft gekend: zo waren er de eerste, de tweede en de derde industriële revolutie. De Europese constructie zelf werd gelanceerd vanuit de industriële sector. U weet vast nog wel dat de EGKS, de eerste Europese gemeenschap, niets anders is dan het acroniem van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal. Ze had tot doel "de Europese industrieën voor steenkool en staal op grote schaal te ondersteunen om ze in staat te stellen zich te moderniseren". Aldus stond de zware industrie centraal in de opbouw van een naoorlogs Europa. Vandaag beleven we de vierde industriële revolutie en ook daar kom ik zo meteen op terug.

Gedurende lange tijd heeft de industriële sector rijkdom gecreëerd evenals een groot aantal banen, ook in Brussel.

Hoewel de "klassieke" Brusselse industriële sector blijkbaar blijft deelnemen aan de creatie van rijkdom in België (in 2014 genereerde hij in zijn eentje 6% van de totale toegevoegde waarde van het land), kunnen we niet om de vaststelling heen dat deze sector op het vlak van banen aan snelheid verliest.

Ter illustratie volstaat het de werkgelegenheidscijfers voor de voornaamste drie in

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

Brussel aanwezige industriële activiteiten met elkaar te vergelijken: de voedingsindustrie, de chemische/farmaceutische industrie en de metaalverwerkende nijverheid/mechanische constructie.

In 2014 telden de in deze segmenten actieve bedrijven 16.992 arbeidsplaatsen, goed voor 2,7% van de totale arbeid in loondienst in Brussel, evenals 1,3% voor enkel de arbeiders. Deze cijfers zijn in vergelijking met 2008 gedaald met 28%!

Er zijn heel wat oorzaken die een verklaring kunnen vormen voor deze negatieve evolutie van de werkgelegenheid: natuurlijk is een aantal bedrijven weggetrokken uit het gewest, maar ook en vooral doet zich een wijziging voor wat betreft de aard van de beschikbare en gecreëerde banen, die immers steeds minder bestemd zijn voor arbeiders. Dergelijke posten worden steeds vaker gerobotiseerd en we vinden de resterende banen in de industrie nog voornamelijk in het segment handel, in strategische ondersteunende functies (IT, marketing) of ook in onderzoek en ontwikkeling.

Er is nog een verklarende factor die we niet uit het oog mogen verliezen: een steeds groter deel van de industriële beroepen behoort tot andere sectoren zoals de beroepen in het domein van onderhoud (elektromechanicus, technicus in industrieel onderhoud enzovoort), groothandel, telecommunicatie, consultancy ...

Het is duidelijk dat het in het kader van een Brussels industrieplan noodzakelijk is de industriële perimeter uit te breiden en daarmee de soorten banen die de industrie bij machte is in de toekomst te creëren voor de Brusselaars.

Ik zou u graag nog iets zeggen over het type ondernemingen waaruit de “klassieke” Brusselse industriële sector bestaat. Nemen we opnieuw de drie grote activiteitengroepen die ik eerder al noemde, dan stellen we vast dat ze in 2014 in totaal 1.245 ondernemingen telden waaronder een zeer grote meerderheid kleine en middelgrote ondernemingen, daar 56% ervan destijds minder dan 5 werknemers telde. Omgekeerd telt Brussel slechts twee grote industriële ondernemingen (van meer dan 1.000 werknemers), namelijk Audi en SABCA. We rekenen Viangros niet bij de industriële ondernemingen, daar dit bedrijf een NACE-code heeft die thuishoort in de groothandel.

De vierde industriële revolutie – de industrie 4.0

We moeten de klassieke opvatting van de industrie overstijgen: die steunt vandaag op digitale ontwikkelingen (connectiviteit, artificiële intelligentie, verwerking van big data, automatisering/robotisering ...) die nieuwe productieorganisaties mogelijk maken die flexibeler en spaarzamer zijn. Deze “smart factories” dienen ook te worden opgenomen in een milieulogica (link met de circulaire economie).

In Brussel vertegenwoordigt de Audi-fabriek een van de voorbeelden van deze evolutie naar de industrie 4.0. In 2016 werd in de bewuste fabriek een collaboratieve robot in gebruik genomen. De productielijn “beplating” bij Audi is immers volledig

gerobotiseerd en de belangrijkste menselijke aanwezigheid in dit deel van de fabriek bestaat uit hooggekwalificeerd onderhoudspersoneel. Dit is een typevoorbeeld van de omwentelingen op het gebied van werk waarnaar ik heb verwezen.

Naar een Brussels industrieel actieplan

Het Brussels Gewest wil deze trein niet missen. Deze industriële revolutie moet voor ons een kans vertegenwoordigen! De Strategie 2025 voorziet uitdrukkelijk in de uitwerking van een industrieel actieplan in pijler 1, doelstelling 10 *De economie ondersteunen voor beroepen met een kwalitatief jobpotentieel voor Brusselaars*, waartoe de industriële sector behoort.

Pijler 3 van het GPDO, "Het grondgebied mobiliseren voor de ontwikkeling van de stedelijke economie", somt een aantal doelstellingen op in het domein van de ontwikkeling van de economie en de industriële werkgelegenheid.

Het GBP definieert de GSI's (gebieden voor stedelijke industrie) en de OGSO's (ondernemingsgebieden in stedelijke omgeving) die zelf de territoriale doelstellingen inzake gewestelijk industriebeleid definiëren.

Vandaag lanceren de Brusselse sociale gesprekspartners een studiedag over de toekomst van de industriële economie.

Tot slot zullen we binnenkort ook het officiële startsein geven voor de werkzaamheden voor de uitwerking van een Brussels industrieplan. De regering zal deze werf leiden in nauwe samenwerking met de sociale gesprekspartners, de sectorvertegenwoordigers, de openbare besturen en de privésectoren.

Ik kan u nu al zeggen dat dit plan begin 2018 klaar zou moeten zijn.

Het heeft de volgende doelstellingen:

- De perimeter definiëren/afbakenen van wat dient te worden opgenomen in het concept van stedelijke industrie.
- De sterke en zwakke punten van de Brusselse industriële sector identificeren evenals de segmenten met een hoog potentieel in het Brussels Gewest die moeten worden ondersteund en ontwikkeld.
- De aspecten in verband met de fabriek van de toekomst opnemen in de denk-oefening: de evolutie van de markten, het technologisch aanbod, een nieuw organisatie-model, het milieu, de maatschappelijke dimensie.

Om daarin te slagen heb ik 5 grote werkpijlers geïdentificeerd:

- a) Een mobiliteitspijler:** toegankelijkheid van de sites en van het vervoer van grondstoffen/bewerkte producten (ecologische vervoerswijzen zoals riviertransport ...);
- b) Een fiscale pijler:** stimulans voor de implementatie en/of het behoud van de in-

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

dustriële economische activiteit in het BHG;

c) Een territoriale pijler (inplanting/hosting): analyse van de afstemming van de huidige stedenbouwkundige regels op de noden van de industrie 4.0 in de gebieden die het GBP creëert (GSI's, OGSO's);

d) Een pijler “onderzoek en ontwikkeling”: ondersteuning op het vlak van O&O, meer bepaald in verband met de digitalisering van de sector;

e) Een pijler “economie, werk en beroepsopleiding”:

- Specifieke hulp bij de verandering: audit, investering, opleiding (het project van steun bij opleiding dat vandaag wordt besproken binnen het EXPA is daarvan de schets).
- Plan voor industriële economische ontwikkeling via digitalisering.
- Sectoraal beleid: raamovereenkomst, PFE (rol in de reconversie van de competitiviteitspolen (GPDO) met verbintenissen op het vlak van werk en opleiding).
- Uitvoering van het ZEUS.
- GPCE.

U zult begrepen hebben dat ik me volledig aansluit bij de logica van het thema van deze dag, “Het bestaande bewaren en de toekomst voorbereiden”. De industriesector is veranderd, is geëvolueerd, heeft zich aangepast aan de technologische ontwikkelingen.

Deze studiedag vormt het vertrekpunt van een reeks werkzaamheden en raadplegingen tussen alle actoren: de sociale partners, de privésector, de Brusselse besturen.

Er mogen tijdens uw gesprekken geen taboes zijn. We moeten werken aan een ambitieus beleid dat ons kan helpen de uitdaging van deze Brusselse paradox aan te gaan, die we maar al te goed kennen: eerste economisch bekken van het land, een grote voorraad (jonge en geschoolde) arbeidskrachten maar ook een zeer grote werkloosheid met nog steeds te hoge cijfers.

Meer dan ooit staat de industrie centraal in de economie. Het is onze taak haar een kader te bieden zodat ze zich ten volle kan ontplooiën om aan de Brusselaars arbeidsvooruitzichten te bieden!

Françoise Gilain

Ik dank u, mijnheer de minister. Ik twijfel er niet aan dat de sociale gesprekspartners hun bijdrage zullen leveren aan de definitie van dit plan voor herindustrialisering dat de stad zo heel erg nodig heeft.

We komen nu tot de kern van de zaak. Alvorens een stand van zaken op te maken van de industriële krachten in Brussel, wil ik u eerst voorstellen om de context te

schetsen: Brussel is de hoofdstad van Europa en ook Europa voert een industriebeleid. Europa heeft ingezien dat er levende krachten en economische krachten verloren gaan indien het duldt dat zijn lidstaten de industrie afstoten.

Ik nodig mevrouw Claire Dhéret uit om nu het woord te nemen. Mevrouw Dhéret is analist bij het European Policy Center, een Europese denktank. Ze heeft veel gewerkt rond het nieuwe Europese beleid en is bereid om u daarvan een stukje voor te stellen en aan te tonen dat er bijvoorbeeld grote verschillen bestaan tussen de landen. Dit kan ons helpen bij onze denkoefening. Mevrouw Dhéret, het woord is aan u.

SESSIE 1 : Status quaestionis

I. Het nieuwe industriebeleid van de Europese Unie

Claire Dhéret

Politiek analist bij het European Policy Centre.

Ik dank u, mevrouw, voor deze korte inleiding. Ik wil op mijn beurt de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bedanken voor de uitnodiging om deel te nemen aan dit bijzonder interessante colloquium.

Beste deelnemers, mijnheer de ondervoorzitter, ik zal het voornamelijk hebben over de rol van de Europese Unie in het kader van het industriebeleid. Ik zou immers graag de nadruk willen leggen op haar rol, daar die soms in vraag wordt gesteld. Tevens wil ik in het kader van mijn betoog de aandacht vestigen op de risico's die voortvloeien uit de ongelijke industriële prestaties tussen de verschillende lidstaten van de Europese Unie en nagaan welke oplossingen er op Europees niveau ontwikkeld kunnen worden.

Mijn presentatie steunt op de werkzaamheden van het European Policy Centre, een onafhankelijke Europese denktank die bestaat uit leidinggevenden van de Europese industrie. Het gaat dus om veel verschillende actoren: de industrie, de privésector maar ook het onderzoekscentrum, de sociale partners en de politieke verantwoordelijken, zowel op Europees als op nationaal en gewestelijk niveau.

Ik wil mijn uiteenzetting graag beginnen met een vraag die eenvoudig kan lijken, maar voor mij toch zeer belangrijk is: *waarom moet de Europese Unie een rol krijgen ter ondersteuning van de industrie?*

Men kan opmerken dat er de voorbije jaren een grotere aandacht voor het industriebeleid was in de politieke agenda van de Europese Unie. Er zijn meerdere strategieën uitgestippeld en mededelingen gedaan met belangrijke doelstellingen op het vlak van het industriebeleid. In 2014 riep een mededeling de lidstaten meer bepaald op om een industriële productie te hebben gelijk aan 20% van hun nationaal bbp. Deze toegenomen aandacht is natuurlijk het gevolg van de schok van de economische crisis (die de industriële teloorgang heeft versterkt) maar ook van het inzicht dat een stevige industriële basis een wezenlijk element is van het economisch herstel en het concurrentievermogen van Europa. Zoals vanmorgen al is gezegd, gaat het om een bron van groei en werkgelegenheid.

In termen van toegevoegde waarde op Europees niveau is het aandeel van de in-

dustrie gelijk aan 17,3% van het Europees bbp. De industriesector stelt meer dan 23% van de Europese werknemers te werk en vertegenwoordigt ook 80% van de Europese uitvoer. Bovendien is 80% van de investeringen in onderzoek en ontwikkeling afkomstig van de industriële privésector. Tot slot weten we op Europees niveau dat een evenwichtig industrieel weefsel absoluut noodzakelijk is voor het macro-economisch evenwicht binnen de Europese Unie en meer bepaald binnen de Economische en Monetaire Unie.

Het feit van over een evenwichtig industrieel weefsel te beschikken, maakt het dus mogelijk de onevenwichtigheden in de groei en deze macro-economische onevenwichtigheden te bestrijden.

Ik wil nu graag de toestand van de industriesector in Europa schetsen door sommige van zijn tendensen voor te stellen. Om te beginnen weten we dat de globalisering en de herverdeling van de productieactiviteiten zeer ingrijpende gevolgen hebben en dat de concurrentie vanwege de opkomende landen in de productieketen is versterkt. Heel wat productieactiviteiten zijn overgebracht naar die opkomende landen. Bovendien gaat het om een sector die volop aan verandering onderhevig is, meer bepaald met de komst op grote schaal van digitalisering, automatisering en artificiële intelligentie. Er heerst grote onzekerheid in verband met het vermogen van de Europese industrieën om zich aan deze nieuwe omgeving aan te passen en deze veranderingen op te nemen in hun productieketen en in de creatie van industriële producten.

Ik zou ook de nadruk willen leggen op een punt dat mijnheer de minister eerder al heeft aangehaald, namelijk het belang van de perimeter van de industrie.

De industriesector krijgt te maken met een steeds grotere complexiteit. Het gaat niet langer alleen maar om een traditionele verwerkende nijverheid. Vandaag is de industrie veel complexer geworden, de industriesector heeft intelligentie maar ook de diensten omarmd. De grens tussen industriële producten en diensten wordt steeds vager en dus moeten we rekening houden met deze veel ruimere perimeter van de industrie.

Ik wil toch nog de nadruk leggen op een essentieel punt dat soms uit het oog wordt verloren: het belang van de verwerkende productie in het geheel van de industriële prestaties van een staat. De voorbije jaren, meer bepaald met de ontwikkeling van de mondialisering, zijn sommige landen in de verleiding gekomen om te denken dat er misschien een nieuw industrieel model bestaat in het kader waarvan de landen zich zouden kunnen specialiseren stroomop- of stroomafwaarts van de productie, dat wil zeggen in de activiteiten in verband met ontwerp, design en onderzoek of in de activiteit van dienstverlening waarbij deze verwerkende productie echter wordt verwaarloosd.

Heel wat landen die er in het verleden voor hebben gekozen de verwerkende productie links te laten liggen, zijn er niet noodzakelijk in geslaagd zich te ontwikkelen tot hoogtechnologische naties die deskundigen zijn op het vlak van dienstverlening. Er bestaat dus een strategisch verband, een correlatie tussen de verwerkende pro-

ductie op eigen bodem en het vermogen om efficiënt te zijn in de sectoren van innovatie en dienstverlening.

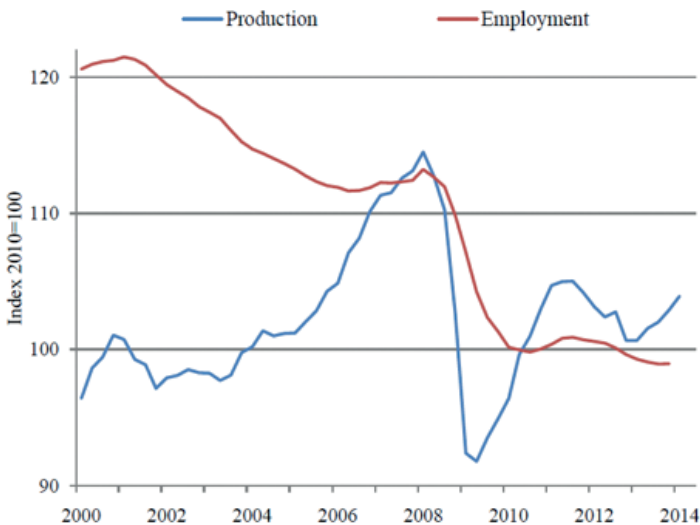
De verwerkende productie heeft dus gunstige gevolgen voor andere economische sectoren en het is belangrijk om daarop te wijzen. 40% van de banen in de verwerkende nijverheid is immers verbonden met diensten. Die verwerkende nijverheid vertegenwoordigt 60% van de private investeringen in onderzoek en ontwikkeling en elke baan die in de verwerkende nijverheid wordt gecreëerd creëert op zijn beurt 0,5 tot 2 banen in andere sectoren.

Het gaat om wat men de "spillover effects" van de verwerkende productie op de andere economische sectoren noemt.

Het is dus absoluut noodzakelijk om de verwerkende productie op nationaal niveau te behouden, te beschermen, te behoeden en in stand te houden teneinde over een stevige en gediversifieerde industriële basis te beschikken.

In Europa gaat de verwerkende nijverheid er op achteruit. In de onderstaande grafiek ziet u in het blauw en het rood het verval van de industrie, op het vlak van zowel de productie als de werkgelegenheid. Het is ook belangrijk om dit verval in perspectief te plaatsen, meer bepaald ten aanzien van de Verenigde Staten en China. Het aandeel van de verwerkende nijverheid wordt kleiner in het bbp van de Europese Unie en we stellen vast dat deze tendens al vele jaren bestaat, meer bepaald sinds 1970. Tevens zien we dat het aandeel van de toegevoegde waarde van de verwerkende nijverheid op wereldniveau de neiging vertoont te dalen, terwijl dat aandeel dan weer groeit in andere landen, meer bepaald in China.

Aanhoudend verval van de verwerkende nijverheid in Europa



Figuur 1

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

Wat zijn de bepalende factoren, de redenen voor deze moeilijkheden? Ik zal u geen gedetailleerde lijst geven van alle moeilijkheden waaraan de Europese industrie het hoofd moet bieden, maar ik wil er u toch enkele meegeven.

Zoals eerder al werd gezegd, is er een toegenomen groei van de wereldwijde concurrentie van de opkomende landen die steeds competitiever worden, meer bepaald op het vlak van de productiekosten. Hun concurrentievermogen wordt ook groter in bepaalde segmenten van de productieketen die decennia geleden als de specialisatie van Europa werd beschouwd.

Voorts is er in Europa een probleem van toegankelijkheid en van energiekosten. Hele stukken van de productieketen worden overgebracht naar landen waar de arbeidskosten lager zijn.

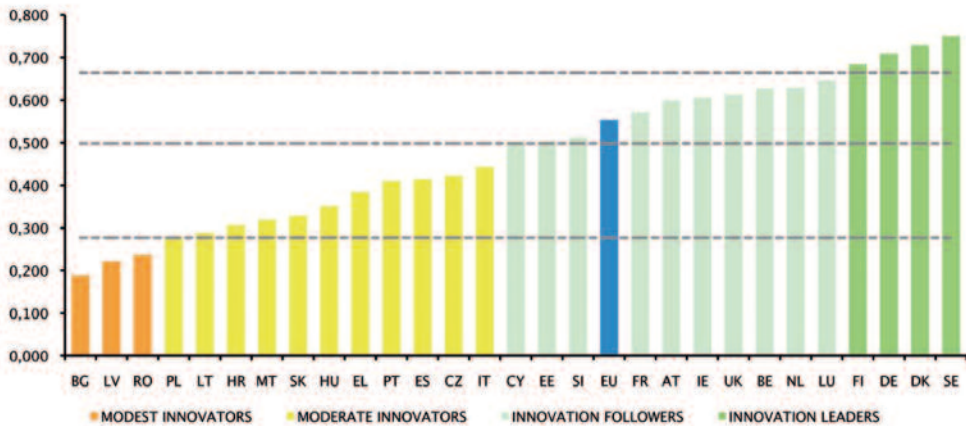
Europa worstelt ook met problemen op het vlak van toegang tot financiering, meer bepaald in de landen van Zuid-Europa (ik zal het later nog hebben over de prestatieverschillen tussen de verschillende Europese landen).

Tot slot stellen we vast, op het niveau van de investeringen in onderzoek en ontwikkeling en ook al investeert Europa heel wat in onderzoek, dat Europa in vergelijking met andere economische regio's in de wereld zwak presteert wanneer het erop aankomt de resultaten van dit wetenschappelijk onderzoek om te zetten in verhandelbare producten. Ook op dit vlak dient er dus een inspanning te worden gedaan. Ik heb dus gewezen op het industrieel verval in Europa. Het is echter belangrijk erop te wijzen dat de Europese landen niet noodzakelijk allemaal op dezelfde manier hebben gereageerd op de economische crisis. Sommige landen hebben zich immers veel sneller dan andere hersteld en er is op Europees niveau een zekere polarisatie waar te nemen tussen sommige Europese landen die goede prestaties leveren in de industriesector. Dit geldt meer bepaald voor Duitsland en Oostenrijk maar ook voor de Scandinavische landen, in tegenstelling tot andere landen die hun industriesector gedurende vele jaren hebben verwaarloosd en waar de economische crisis de teloorgang van de industrie nog heeft versterkt.

We stellen vast dat de landen die vrij goed hebben gepresteerd opgewassen waren tegen de internationale concurrentie en erin zijn geslaagd voordeel te halen uit de toegenomen vraag buiten Europa. Die landen staan veel opener ten aanzien van de rest van de wereld en hun industrieën bekleden een veel grotere plaats binnen de wereldwijde productieketen.

Er bestaan dus grote verschillen op het niveau van de handelsmarges van de bedrijven tussen de Europese landen.

Hieronder vindt u gegevens, geproduceerd door de Europese Commissie, over de innovatiekloof tussen landen van de Europese Unie (figuur 2).



Figuur 2

Aan de rechterkant ziet u de landen die goed presteren; het zijn voornamelijk de Scandinavische landen – Zweden, Denemarken – maar ook Duitsland. Achteraan komen de landen van Oost-Europa. Heel wat landen van continentaal Europa bevinden zich veeleer halverwege.

Ik zou graag de nadruk leggen op een aantal troeven van de Europese industrie en toch een kleine positieve noot geven aan mijn interventie: de Europese Unie is immers voornamelijk een interne markt met 500 miljoen consumenten. We beschikken over hooggekwalificeerde arbeidskrachten, over zeer ontwikkelde infrastructuren – meer bepaald op het vlak van vervoer – en er is ook een stabiliteit op het vlak van instellingen en bestuur die bevorderlijk is voor investeringen. Ook al wordt het aandeel van de toegevoegde waarde van de Europese industriesector ten opzichte van de wereldwijde toegevoegde waarde kleiner, toch blijven onze competitiviteitspolen zeer stevig en uiterst sterk.

In verband met de Europese perspectieven kunnen we ons nu afvragen welke nieuwe visie de Europese Unie kan uitdragen. Ik zou hier de aandacht willen vestigen op drie sleutelprincipes die wat mij betreft centraal moeten staan in de Europese strategie.

Het eerste principe houdt in dat we de troeven van de Europese Unie en haar interne markt optimaliseren. Het tweede bestaat erin om gelijke concurrentiële voorwaarden voor de Europese industrie te creëren ten aanzien van de opkomende landen en dus ten aanzien van de andere wereldwijde economische krachten. Volgens het derde principe moet Europa een allesomvattende industriële aanpak ontwikkelen en daarbij een strategische positie innemen in de globale waardeketen.

Ik zal nu iets dieper ingaan op de manier waarop deze drie sleutelprincipes kunnen worden uitgewerkt en op de toolbox die we moeten gebruiken om deze visie te im-

plementeren.

Om te beginnen wil ik graag onderstrepen – en we kunnen erop terugkomen tijdens de bespreking – dat het van het grootste belang is om de industriële visie van Europa af te stemmen op alle Europese beleidslijnen.

Dit geldt meer bepaald voor het handelsbeleid, het mededingingsbeleid, het innovatiebeleid en het beleid inzake intellectuele eigendom. We stellen vast dat bepaalde Europese regelgeving een obstakel kan vormen voor industriële bloei op Europees niveau en dus is het nodig om deze visie en het Europees beleid in andere domeinen maar ook de financiële instrumenten op elkaar af te stemmen. Ik wil hier de aandacht vestigen op het belang van het regionaal beleid van de Europese Unie en van haar begroting.

Tot slot is het ook belangrijk, zonder de controle over de globale waardeketen te verliezen, om de opkomst van een Europese waardeketen op basis van “clusters” of competitiviteitspolen te bevorderen en ervoor te zorgen dat de Europese industrie kan steunen op sterke ecosystemen. In sommige landen bevoordeelt men immers de nationale “kampioenen” en heeft men geen aandacht voor kleine en middelgrote ondernemingen.

Vervolgens kunnen we het concept “smart specialisation” ontwikkelen. Dit concept werd uitgewerkt door de Europese Unie en bestaat erin de manier te identificeren waarop de Europese ecosystemen elkaar kunnen aanvullen en een Europese waardeketen kunnen creëren.

Het is belangrijk om zich te baseren op evenwichtige industriële netwerken die niet zijn samengebracht binnen een grondgebied maar zich bevinden in verschillende lidstaten en verschillende Europese regio’s.

Tot slot, en dit behoort meer bepaald tot een van de bepalende factoren voor het succes van de efficiënte landen op industrieel vlak, is het essentieel dat Europa zijn investeringen richt op vernieuwende concepten en producten. Er is het belang van de circulaire economie, met een sterke strategie van de Europese Unie tijdens de afgelopen jaren.

Evenzo is het belangrijk te focussen op de inbreng van nieuwe technologieën: digitale technologieën, artificiële intelligentie, gegevenscontrole en de wijze waarop het gebruik van gegevens een belangrijke troef kan vertegenwoordigen voor Europa, meer bepaald in de ontwikkeling van diensten in verband met de industriële producten.

Het is ook belangrijk om na te denken over de manier waarop we de rol van de overheid in het kader van de industriële bloei kunnen optimaliseren. Ik zou hierbij graag wijzen op het succes van sommige lidstaten die erin slagen maatregelen van algemene ondersteuning ten aanzien van hun industrieën te ontwikkelen in plaats van nationale kampioenen in de watten te leggen. Deze cultuur van nationale kampi-

oenen heeft het ecosysteem uit het oog verloren, dat wil zeggen de relatie tussen kleine en middelgrote ondernemingen enerzijds en multinationals anderzijds. In plaats van welbepaalde ondernemingen bij te staan en te ondersteunen is het passender om algemene maatregelen te treffen ter ondersteuning van innovatie, onderzoek en industriële bloei.

Tot slot wil ik nog benadrukken dat het belangrijk is de dialoog aan te gaan met de industrieën; momenteel ontbreekt het immers aan een dergelijke dialoog op Europees niveau. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met wat de industrieën te zeggen hebben, meer bepaald met betrekking tot een zeer belangrijk aspect: opleiding en investeringen in menselijk kapitaal. Vaak is er een gebrek aan dialoog tussen het systeem van opleidingen, de universiteiten en de noden van de industrie wat betreft de opleiding van arbeidskrachten. Het is dus essentieel om deze dialoog te versterken en platformen te creëren voor uitwisseling tussen de noden van de industrie en het onderwijssysteem.

Ik rond hier af maar ik sta natuurlijk tot uw beschikking bij vragen. Ik dank u voor uw aandacht.

Françoise Gilain

Dank u, mevrouw Dhéret. Ik stel voor dat u vooraan plaats neemt. Over een kwartier ongeveer krijgt u de gelegenheid om uw vragen te stellen aan mevrouw Dhéret. Eerst schetsen we echter de situatie van de industrie in Brussel en daarvoor vraag ik aan de heer Vandermorten om naar voren te komen.

Ik hoef u de heer Vandermorten niet voor te stellen: hij is doctor in de geografische wetenschappen en licentiaat in stedenbouwkunde aan de Université Libre de Bruxelles. Hij heeft grondig onderzoek gevoerd naar de ruimte die de industrie moet krijgen. Het is bekend dat de industrie veel ruimte nodig heeft. Er is dan ook meer industrie op het platteland dan in de stad.

Mijnheer Vandermorten, u zult ons wat meer vertellen over de moeilijkheden waarmee een stad als Brussel te maken kan krijgen om binnen de stadsmuren in voldoende ruimte voor die industrie te voorzien. U hebt het woord.

II. Industriële activiteiten in het Brussels gewest, beroepen en perspectieven

Christian Vandermotten

Christian Vandermotten is doctor in de geografische wetenschappen en licentiaat stedenbouw. Hij doceert economische, politieke en stedelijke geografie alsook ruimtelijke ordening aan de Université Libre de Bruxelles. Hij is tevens voorzitter van de vzw Société Royale Belge de Géographie en is lid van de Classe des Lettres aan de Académie Royale de Belgique.

Dank u, en welkom iedereen. In mijn uiteenzetting wil ik voornamelijk een stand van zaken schetsen en de Brusselse industrie opnieuw in haar context plaatsen. Daarbij komt de moeilijkheid die vanmorgen al ter sprake is gekomen, namelijk waar de grenzen van die industrie liggen. Natuurlijk wordt die moeilijkheid groter met de tijd en onder invloed van de technologische revolutie.

Ik zal het voornamelijk hebben over de verwerkende industrie en ook over de winningsindustrie zoals die wordt gedefinieerd in de statistieken, op enkele uitzonderingen na die ik onder uw aandacht zal brengen.

Om te beginnen vertegenwoordigt de Brusselse economie iets minder dan 20% van de Belgische economie. In werkelijkheid zou het echter om iets meer dan 20% gaan, zo we rekening houden met de activiteit die niet wordt meegerekend in het Belgische bbp, zoals die van de Europese en internationale instellingen enz.

Voegen we daar ook nog de rest van het grootstedelijk gebied bij, wat globaal neerkomt op Waals- en Vlaams-Brabant, dan komen we uit op bijna één derde van de nationale economische activiteit. Dan blijft er nog iets minder dan 50% over voor de rest van Vlaanderen en iets minder dan 20% voor de rest van Wallonië zonder Waals-Brabant.

De winningsindustrie en de verwerkende nijverheid vertegenwoordigen vandaag 14,3% van het Belgische bbp, terwijl ze in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest alleen goed zijn voor 3,7% van het bbp. De Brusselse industrie vertegenwoordigt 4,6% van de Belgische industrie en met andere woorden 0,7% van de Belgische economie.

Nochtans heeft die industrie een schitterend verleden. Zoals vanmorgen reeds gezegd, was Brussel van het einde van de Eerste Wereldoorlog tot eind de jaren zestig de meest geïndustrialiseerde stad in België op basis van het aantal banen.

In 1947 was de Brusselse industrie goed voor 12,7% van de nationale industrie (figuur 3). Als men er in die tijd de rand zou bijvoegen, hier beperkt tot Halle-Vilvoorde en Waals-Brabant zonder het arrondissement Leuven, dan zouden we uitkomen op 18,2% van de nationale industrie.

Vandaag is het aandeel van de Brusselse industrie in het totaal van de nationale industrie gelijk aan 6,2%, rekening gehouden met de sector water, gas, recuperatie enzovoort. Dat vertegenwoordigt 33.000 banen. In werkelijkheid – en indien we geen rekening houden met wat niet werkelijk tot de verwerkende industrie behoort, dus water, gas, elektriciteit, recuperatie, de audiovisuele sector enz. – zouden we uitkomen op iets meer dan 22.000 banen. Dat vertegenwoordigt maximaal 10.000 arbeiders, of zelfs iets minder.

	Brussels Hoofdstedelijk Gewest		+ Rand	Totaal
		In duizenden		
1846	5,0	20	3,6	8,7
1880	7,4	51	4,6	12,0
1896	8,4	83	4,4	12,8
1910	9,2	112	4,6	13,8
1930	12,0	153	4,8	16,8
1937	12,4	147	5,3	17,7
1947	12,7	168	5,5	18,2
1961	12,2	150	6,3	18,5
1970	12,3	154	6,4	18,7
1974	10,5	130	6,7	17,2
1982	9,4	86	6,6	16,0
1995	7,0	51	7,0	14,0
2013	6,2	33	8,0	14,2

Figuur 3

De situatie van 1910 ligt dus ver achter ons, met die overvloed aan rokende industrieën die deel uitmaakten van het stadsweefsel. Vandaag proberen we de industrie te verbergen in ons stedelijk landschap.

In de bovenstaande tabel ziet u dat, in Brussel, 6,2% van de nationale werkgelegenheid te vinden is in de industriële sector in de ruime zin. In de rand bedraagt dit aandeel 8%. Tevens ziet u dat het aandeel van de rand in de nationale werkgelegenheid de voorbije jaren een heel klein beetje groter is geworden. Dat is te danken aan Waals-Brabant en aan de werknemers in de farmaceutische industrie. In werkelijkheid gaat het niet echt om een industrie met arbeiders die aan machines werken.

Zo ziet de evolutie van de werkgelegenheid in de Brusselse industrie er dus uit, van 1946 tot vandaag. Wat op het einde van de 19de eeuw en tijdens het eerste en tweede derde van de 20ste eeuw kenmerkend was voor deze Brusselse industrie, is vandaag totaal verdwenen. Het gaat om de voedingsindustrie, de textielindustrie, confectie en kleding. Die vertegenwoordigden het gros van wat men destijds de “stedelijke industrieën” noemde.

Vervolgens was er wat men de metaalproductie noemde. Dat is dus zo een beetje het beeld van wat kenmerkend was voor de industrie in een grote stad. Op het vlak van zijn industriële structuur vormde Brussel geen uitzondering in vergelijking met de andere grote Europese steden van die tijd.

Op het einde van de jaren zestig is dus het verval van die Brusselse industrie ingezet. Na 1990 kende die teloorgang een versnelling. Onderstaande grafiek (figuur 4) toont ons het aandeel in de gewestelijke toegevoegde waarde van de verwerkende nijverheid en de winningsindustrie. Tot het jaar 1990 bedraagt dat aandeel ongeveer 15% van het Brusselse bbp. Daarna treedt het verval in en vandaag is dat aandeel gelijk aan niet meer dan 3,7%. Deze achteruitgang doet zich voor in heel België, maar in Brussel nog sterker dan in de rest van het land. Overigens komt dat verval ook voor in de rest van Brabant, al is het daar minder "intens". Dit overzicht toont ons bepaalde zaken die bijna alle grote Europese steden met elkaar gemeen hebben. Brussel vormt geen uitzondering in deze beweging van desindustrialisering van grote metropolen. Die beweging is in Brussel echter sterker dan elders.

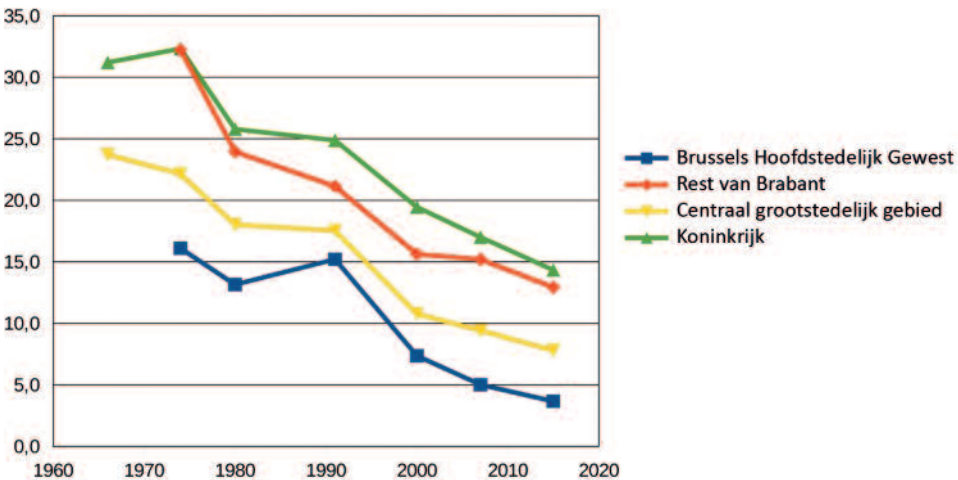


Figure 4

Dit is een internationale vergelijking op het niveau van de functionele stedelijke gebieden (FUR in het Engels) van de werkgelegenheidsbekkens. Voor Brussel gaat het om heel Brabant met uitzondering van de regio Leuven, verder oostwaarts Oost-Vlaanderen, de regio Aalst plus het noorden van Henegouwen en enkele gemeenten in de provincies Luik en Namen.

In 2013 was 10,3% van het bbp in dit Brusselse FUR afkomstig van de verwerkende nijverheid en van de winningsindustrie. Daarmee staat Brussel nagenoeg op het niveau van de meest gedesindustrialiseerde steden, zoals de "global cities" Londen en Parijs. Tegelijk staat Brussel op het niveau van de steden die nooit geïndustrialiseerd

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

zijn geweest, zoals de grote steden in het Middellandse Zeegebied die historisch zijn gegroeid als gevolg van een leegloop van het platteland. Ik denk hierbij meer bepaald aan Rome, Napels, Lissabon enzovoort.

We bevinden ons dus veraf van het niveau van industrialisering dat nog bestaat in steden in Duitsland en Zwitserland.

Zwitserland is een land van financiën, maar ook van hooggekwalificeerde industrieën. Een stad als Bazel, bijvoorbeeld, is een stad met een hoog percentage industrie in zijn bruto binnenlands product.

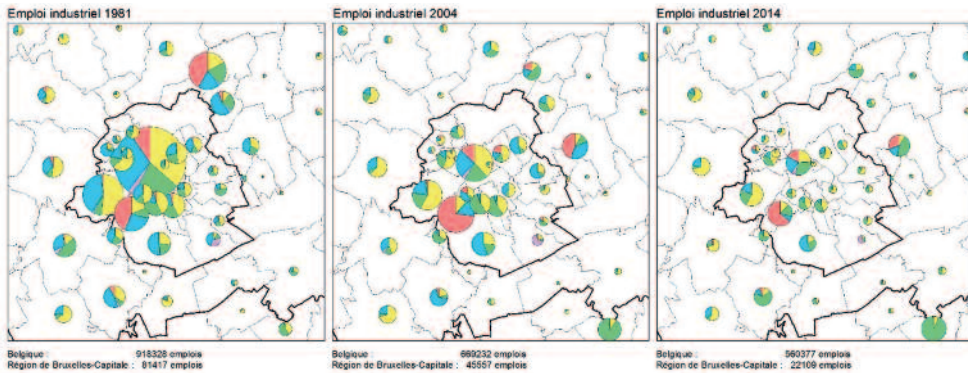
In Stuttgart, met zijn automobielenindustrie, is 36% van het bbp afkomstig van de industrie. Op dit vlak zijn de Duitse steden vrij uitzonderlijk. U zult zien dat zelfs Frankfurt een industrieel bbp van 19% heeft in het functioneel stedelijk gebied.

Aandeel van de industrie in het BBP, met inbegrip van water, gas, elektriciteit, warmte, afvalstoffen op de schaal van de FUAs (Functionnal Urban Areas)	2013
Brussel	10,3
Luik	18,0
Charleroi	18,6
Antwerpen	20,0
Hasselt-Genk	20,4
Gent	20,8

Figuur 5

Antwerpen heeft 20%, Gent 20,8% en zelfs de grote Waalse steden hebben, ondanks de crisissen van de zware industrie, tussen 18 en 19% van hun bbp dat afkomstig is van de industrie. Een desindustrialisering is dus een gemeenschappelijk fenomeen voor alle grote Europese steden, maar doet zich vooral voor in Brussel.

De drie kaarten hieronder geven de verdwijning van deze industriële as weer. De as is nog duidelijk waar te nemen op de kaart van 1981. Hij is nog een beetje te zien in 2004 maar is in 2014 grotendeels verdwenen. De enige plaatsen van groei vinden we ter hoogte van Genval-Rixensart en zouden doorlopen indien de kaart iets langer was; het gaat opnieuw om de farmaceutische industrie die Waals-Brabant uitzonderlijk vermogend maakt.



Figuur 6, 7 en 8

Wanneer Wallonië het overigens over zijn herstel heeft, gaat het al te vaak voorbij aan het feit dat dit herstel vooral het gevolg is van de groei in Waals-Brabant. In de rest van Wallonië is dat herstel veel minder duidelijk. Die groei van Waals-Brabant staat natuurlijk niet los van wat er in Brussel gebeurt. We bevinden ons hier immers in de groene rand van een uitgestrekt grootstedelijk gebied en de farmaceutische industrie heeft zich er gevestigd in de nabijheid van een universiteit en onderzoeken- en ontwikkelingscentra tussen Louvain-la-Neuve en Brussel. Er is helemaal geen sprake van een echte dynamiek van herstel van de oude Waalse industriële as. Binnen de Brusselse industrie, die wordt afgeknot in het stedelijk landschap, zou ik zeggen dat er niet langer een as is die langs het kanaal loopt, met uitzondering dan van Audi in Vorst. Dat is de laatste overlever van wat de zogenaamde “kanaalas” was, in de betekenis van een reeks fabrieken of opslagplaatsen langs het kanaal. Wat vandaag nog overblijft van deze Brusselse industrie, is niet zozeer een industrie van arbeiders maar een industrie van bedienden.

2015	% werknemers in de fabrieks- en extractieve industrie
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	53,5
Rand	61,2
Grootstedelijk gewest	58,9
Rest van het koninkrijk	36,0

Figuur 9

U ziet hier het percentage bedienden met een baan in de industrie. Meer dan de helft van de personen die in de statistieken van de RSZ of RSVZ worden geteld als werkend in de industrie, in Brussel, zijn in werkelijkheid bedienden. Ze werken op plaatsen die veeleer gelijken op een bureau of een laboratorium. Dat is een recente evolutie. Tot voor enkele jaren was het aandeel arbeiders in de rand iets groter. Van-

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

daag is dat niet langer het geval. Opnieuw kunnen we ons afvragen hoe dat komt. In de rest van het land tellen we 36% bedienden in de industrie. In het Brussels grootstedelijk gebied gaat het om bijna 60%. We moeten er dus mee ophouden “arbeider” en “industrie” met elkaar te associëren, ook al hebben we nog steeds de neiging om dat te doen.

7% van de mensen die in Brussel als arbeider werken, werkt in de industrie. Er zijn meer arbeiders in de handel dan in de industrie: 7,2% in de handel. 44% van de arbeiders in Brussel werkt in andere diensten, namelijk 20% in de horeca. Zelfs de medische en sociale diensten leveren in Brussel evenveel banen voor arbeiders als de industrie.

We hebben dus 7% Brusselse arbeiders, of veeleer arbeiders die in Brussel werken. De arbeiders in de verwerkende nijverheid in Brussel zijn immers meer pendelaars dan het gemiddelde van de Brusselse werkgelegenheid. We hebben een cijfer van bijna 90% pendelaars in de banen voor arbeiders.

In Vorst is ca. driekwart van de werkgelegenheid in de industrie een arbeidersbetrekking, en dat is natuurlijk het gevolg van de aanwezigheid van Audi. In Zaventem is slechts een vierde van de werkgelegenheid in de industrie een arbeidersbetrekking. Tot slot kunnen we ons afvragen wat de structuur van de huidige Brusselse industrie typeert.

In het rood ziet u de sectoren die in Brussel oververtegenwoordigd zijn ten opzichte van de structuur van de nationale industrie. De ondervertegenwoordigde sectoren zijn in het blauw aangeduid. Welke sector is ondervertegenwoordigd in Brussel, indien we ons beperken tot 2015? Er is de chemische sector in de ruime betekenis. In werkelijkheid gaat het om de vercooking en de raffinage. Er zijn niet veel grote raffinaderijen of grote cokesfabrieken in Brussel. Natuurlijk gaat het om de maatschappelijke zetels waar bedienden werken. Tot slot blijft de fabricage van transportmaterieel de enige sector van echte verwerkende productie die in Brussel oververtegenwoordigd is ten opzichte van de nationale structuur. Opnieuw komen we uit bij VW en Audi in Vorst.

We zouden bijna tot de slotsom komen dat Brussel een mono-industriële stad is. Op het niveau van de verwerkende nijverheid / arbeidersindustrie is Brussel nagenoeg de stad van één onderneming geworden. Ook de andere verwerkende industrieën zijn oververtegenwoordigd. In casu gaat het voornamelijk om herstellingen, de installatie van machines en van uitrustingen, dus veeleer industrieën voor het onderhoud van industriële uitrustingen.

U stelt vast dat de oververtegenwoordiging in de rest van Brabant opnieuw verband houdt met de chemische sector, inzonderheid de farmacie, en opnieuw in Waals-Brabant. De “industriële successen” van de Brusselse grootstedelijke regio vallen niet langer te situeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zelfs niet in Halle-Vil-

voorde. We vinden ze in Waals-Brabant, met die farmaceutische industrie die ons niet in het kader van de traditionele industrie plaatst.

Mijn besluit luidt dat ik eigenlijk geen besluit heb. Ik kan immers alleen maar vragen stellen aan de politieke wereld. Er moeten een aantal politieke keuzes worden gemaakt ten aanzien van de situaties die ik voor u heb geschetst.

Eerste vraag: Hebben we industrie nodig in Brussel? Het antwoord kan “ja” of “neen” luiden, maar dat is een politieke keuze. Zo we “ja” antwoorden, dan moeten we bekijken of dat mogelijk is en tegen welke voorwaarden dat kan. Moeten we de bestaande grote industrie handhaven? Het gaat alweer om Audi-Vorst. En opnieuw is dat een politieke keuze. Moeten we arbitrerer tussen de aanwezigheid en de grondinname van deze industrie die voor 90% niet-Brusselaars tewerkstelt?

Ik heb geen besluit. Ik zeg niet dat we Audi-Vorst moeten weggagen, maar ook niet dat we die fabriek moeten houden. Er moet een politieke keuze worden gemaakt. Het is geen wetenschappelijke evidentie om die vraag te beantwoorden.

Moeten we in Brussel voorrang geven aan industrieën die verbonden zijn met het stadsweefsel, industrieën van de circulaire economie, nabijheidsindustrieën? Of moeten we voorrang geven aan andere soorten sectoren? Welke dan? Moeten we ons baseren op een herindustrialisering van technologische niches in verband met onderzoek en ontwikkeling? Dan moeten we beseffen dat we rechtstreeks gaan concurreren met de Brusselse rand. Gaat het om een goede taakverdeling in een verruimde grootstedelijke opvatting? Of moeten we die veeleer in de rand onderbrengen en andere types van activiteiten behouden in de centrale delen van het grootstedelijk gebied? Ik heb daar geen antwoord op. Ook op dat vlak moet een politieke keuze worden gemaakt.

Kunnen we overigens wel de concurrentie aangaan met de rand voor die industrie die liever groene oorden opzoekt? Ik kan u slechts één ding zeggen, daar het om een wetenschappelijke zekerheid gaat: het is niet de herindustrialisering van Brussel, ongeacht haar omvang, die de kwestie zal regelen van de ondertewerkstelling van personen zonder diploma in Brussel. Wel integendeel, want indien we er al in slagen om activiteiten van industriële aard, in de verruimde betekenis, van de huidige productieactiviteit terug te brengen naar Brussel, dan is dat niet met laaggeschoolde banen maar integendeel met hooggekwalificeerde betrekkingen die waarschijnlijk veeleer een statuut van bediende dan van arbeider zullen vereisen.

Françoise Gilain

Ik dank u voor deze conclusie, mijnheer Vandermorten. Zoals beloofd, krijgt u nu de gelegenheid om vragen te stellen. Alvorens u het woord te geven, stel ik voor dat we nog even naar een zeer korte getuigenis kijken, die van de directeur van een

Brussels bedrijf in kranen. Die onderneming is in Brussel gevestigd en moest verhuizen, maar heeft ervoor gekozen om binnen de stadsmuren te blijven. Waarom? Dat hoort u zo meteen.

Video RVB

RVB is een onderneming in kwaliteitsvolle kranen en bestaat al sinds 1935; de onderneming was altijd al in Brussel gevestigd.

Vragen en bespreking

Françoise Gilain

Tot zover deze getuigenis. Wie vragen heeft voor onze twee sprekers, krijgt nu de kans die te stellen, in het Nederlands of het Frans. Ik heb alvast een vraag voor u, mijnheer Vandermotten. Het einde van uw betoog is in tegenspraak met wat mevrouw Dhéret ons vertelde over de Europese Unie die voor zichzelf de aanzet heeft gegeven om Europa opnieuw te industrialiseren. Zelf stelt u echter de vraag of we in Brussel de industrie al dan niet moeten behouden.

Christian Vandermotten

Volgens mij is er geen tegenspraak. De keuze van de Europese Unie is ook een politieke keuze. We kunnen proberen die toe te passen in Brussel. Dat kan deel uitmaken van een reeks Europese politieke keuzes. Het is duidelijk dat er de voorbije 40 jaar, in België, geen krachtadig industriebeleid is gevoerd. Kijken we naar de Scandinavische landen, die minder bevolkt zijn dan België, dan stellen we vast dat ze een industriebeleid en een bouwbeleid van nationale kampioenen hebben. Zo krijg je inderdaad economieën die globaal gezien stabiel zijn of zich vlotter herstellen wanneer er zich een crisis voordoet. Daarnaast heb je natuurlijk ook nog Duitsland en Zwitserland. Zwitserland is een land met een sterke industriële basis in de hoogtechnologische industrieën. Het gaat dus om een politieke keuze. Wordt er geen sterke politieke keuze gemaakt, dan is het duidelijk dat het proces van desindustrialisering in Brussel tot het einde zal worden gevoerd.

Françoise Gilain

Er is dus nog tijd om nu keuzes te maken en te herindustrialiseren of te behouden wat er al bestaat?

Christian Vandermotten

Ik weet niet wat "herindustrialiseren" betekent. Zo u daarmee bedoelt dat grote bedrijven met hoge schoorstenen moeten worden teruggebracht naar Brussel, dan zou ik u zeggen dat zoiets zinloos is.

Françoise Gilain

Er is duidelijk gezegd dat de industrie vandaag een verandering doormaakt.

Christian Vandermotten

Dat gaat om een andere industrie, die natuurlijk zeer dicht aanleunt bij de dienstensector. Het is wellicht wel mogelijk om de ene of andere industrie terug te brengen naar Brussel, goed wetende dat je dan een politiek probleem krijgt van concurrentie met de Brusselse rand. Daar er vandaag geen grootstedelijk gebied bestaat, kun je de vraag stellen waar die keuzes zullen worden gemaakt. Wellicht zal het ieder voor zich zijn. En dus stelt zich de vraag: *“Beschikt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de middelen om in dit activiteitensegment de concurrentie aan te gaan met de rand?”*. Ik ken het antwoord op die vraag niet. Als u mij morgen zegt dat het Brussels Gewest heeft beslist om de hele site van Schaarbeek-Vorming om te vormen tot een gebied voor hoogtechnologische bedrijven, dan zullen sommige van die bedrijven misschien wel beslissen om naar het gewest te komen terwijl ze anders naar Zaventem of Waals-Brabant hadden kunnen trekken. Er moet een keuze worden gemaakt ten aanzien van andere opties voor dezelfde site.

Françoise Gilain

We begrijpen dat het zowel een politiek als economisch debat is.

Christian Vandermotten

Het is volkomen legitiem dat het ook een politiek debat is.

Françoise Gilain

Natuurlijk, het gaat immers om keuzes die moeten worden gemaakt. Mevrouw Dhéret, wanneer de Europese Unie beweert dat de industrie opnieuw goed moet zijn voor 20% van het Europees bbp, is er dan sprake van concretere injecties voor de lidstaten en inzonderheid voor de grote steden die het hoofd moeten bieden aan een hoge vastgoeddruk?

Claire Dhéret

Ja, er is op Europees niveau een industriële strategie van herindustrialisering ontwik-

keld. Er zijn strategische documenten voorgesteld, meer bepaald over de circulaire economie, maar er zijn ook andere economische sectoren waarvoor er strategieën zijn ontwikkeld op Europees niveau. Zoals ik tijdens mijn betoog heb uiteengezet, is het echter belangrijk om deze theorie te koppelen aan financiële instrumenten. We vatten dus een periode aan van onderhandelingen over de begroting van de Europese Unie, met meer bepaald het regionaal beleid dat een grote hap neemt uit de Europese begroting. Het is ook essentieel om deze prioriteiten inzake regionaal beleid te koppelen aan de industriële strategie. Er gebeuren vaak heel wat zaken op Europees niveau, alleen is het zo dat die zaken elkaar niet noodzakelijk ondersteunen.

Françoise Gilain

Er moeten nu dus concrete maatregelen worden getroffen.

Claire Dhéret

Dat klopt.

Françoise Gilain

Dank u. Iemand in de zaal heeft een vraag. Mevrouw, u kunt de micro openen die voor u ligt.

Tatiana Vial Grösser, *adjunct-directrice bij de FeBISP*

Hallo, ik heb drie vragen. Ten eerste wil ik graag weten, met betrekking tot Europa, welke coördinatie er is tussen een industriebeleid en de munt, de euro. We hebben meerdere voorbeelden gekregen van Europese landen waar de industrie sterk is gebleven. Dat is het geval voor Zwitserland, dat niet deel uitmaakt van de Europese Unie, en voor de Scandinavische landen die niet deel uitmaken van de Europese Unie en evenmin deelnemen aan de euro.

Vervolgens hebt u gezegd dat we de Europese voorwaarden zullen moeten afstemmen op de voorwaarden van de opkomende landen. Betekent dit dat we moeten vrezen voor een verslechtering van de arbeidsvoorwaarden voor de Europese werknemers? Indien we de lonen verlagen, zullen we er niet in slagen om de interne vraag aan te zwengelen.

Tot slot wil ik u vragen hoe we de werkloosheid naar beneden kunnen krijgen indien we er niet in slagen de industrie opnieuw te lanceren of indien de industrie niet tegemoetkomt aan de vraag naar werk. Dat in de wetenschap dat de lonen in de in-

dustrie veel hoger zijn dan in de dienstensector, althans voor laaggeschoolde mensen die toch wel vrij talrijk zijn in Brussel.

Françoise Gilain

Ik dank u voor deze drie vragen. Ik stel u voor om ze kort te beantwoorden, mevrouw Dhéret, voor wat Europa aanbelangt.

Claire Dhéret

Toen ik het had over de noodzaak om voorwaarden van eerlijke mededinging te creëren tussen Europa en de opkomende landen, was dat helemaal niet met betrekking tot de sociale normen van de Europese werknemers maar veeleer om te doen nadenken over de wijze waarop we een industriële visie, waar we beschikken over sterke Europese competenties, meer bepaald kunnen opnemen op het gebied van het handelsbeleid.

Hoe kunnen we handelsakkoorden sluiten die gunstig zijn voor de Europese industrie? Hoe kunnen we het gebruik van overheidsopdrachten, bijvoorbeeld, bijsturen in Europa? In heel wat opkomende landen is er sprake van een nationale voorkeur in het kader van overheidsopdrachten, maar dat is niet noodzakelijk het geval in de Europese landen. We moeten dus eerlijke voorwaarden van mededinging scheppen tussen Europa en de rest van de wereld en ik ben van mening dat er nogal wat zaken te verkennen vallen op het vlak van het handelsbeleid en de handelsakkoorden, maar ook op het vlak van de overheidsopdrachten en de bescherming van de intellectuele rechten die in Europa eveneens versterkt kunnen worden.

Françoise Gilain

En de Europese munt? Is de euro een troef voor onze industrie? Momenteel staat de dollar ongeveer op gelijke voet.

Claire Dhéret

Heel wat Europese landen wijzen met een beschuldigende vinger naar de rol van de euro in het kader van de moeilijkheden waaraan de industriesector het hoofd moet bieden. Ik wens veeleer de aandacht te vestigen op de politieke strategieën die zijn uitgestippeld en de politieke keuzes die zijn gemaakt in landen als Duitsland, die ook de euro hebben ingevoerd en waar de industriesector zich heeft geopend ten aanzien van de rest van de wereld. Zo zijn de Duitse industrieën erin geslaagd een plaatsje te

veroveren in een wereldwijde productieketen. Wat mij betreft, moeten de oorzaken niet bij de euro worden gezocht, maar veeleer in politieke keuzes, in de steun vanwege de overheid voor de industriesector. Volgens mij is het al te gemakkelijk voor bepaalde landen om de euro als schuldige aan te wijzen, omdat andere zaken bepalend zijn geweest voor de bloei van de industriesector in de betrokken landen.

Françoise Gilain

Mijnheer Vandermotten, kunt u iets zeggen over de werkgelegenheid in de industrie die toch duidelijk beter wordt betaald dan de werkgelegenheid in de dienstensector?

Christian Vandermotten

Om te beginnen denk ik dat de euro hier geen enkele rol speelt. Ook Duitsland en Oostenrijk hebben de euro ingevoerd. En ook Zwitserland heeft een munt die niet bepaald zwak kan worden genoemd. Zweden heeft niet de euro, maar heeft een munt die schommelt ten opzichte van de euro binnen een zeer smalle slang. Ik ben dan ook van mening dat de verantwoordelijkheid niet daar dient te worden gezocht. Voorts klopt het wel dat de lonen voor arbeiders in de dienstensector lager zijn dan die van hun collega's in de industrie. Ik denk echter dat er misschien strijd moet worden geleverd om de vergoedingen in de dienstensector te verhogen. Dat betekent echter niet dat men door welk beleid ook van herindustrialisering, via de betrekkingen voor arbeiders in de industrie, een oplossing zal vinden voor de lage tewerkstelling van laaggeschoolden. Laten we het aantal parkwachters en allerlei soorten diensten verhogen, op die manier creëren we immers werkgelegenheid voor laaggeschoolden. U hoorde het eerder al in het videofilmje: die kleine industriële onderneming is niet op zoek naar een laaggeschoolde arbeider, wel naar een hooggeschoolde werkracht.

Françoise Gilain

Het antwoord ligt dus veeleer bij de opleiding van de jongeren. Ik dank u voor deze antwoorden.

III. Rondetafel: stand van zaken i.v.m. de pijlers van het industriebeleid

Françoise Gilain

Ik stel voor dat u gaat zitten, we hebben nog heel wat werk voor de boeg. Ik wens u te bedanken voor de discipline en welwillendheid waarvan u blijk geeft. We gaan voort met onze stand van zaken van de industrie in Brussel met een eerste panel. U ziet dat zes personen vooraan hebben plaatsgenomen. Samen met hen gaan we bekijken wat de pijlers zijn van een industriebeleid in Brussel.

Tot die pijlers behoren natuurlijk het economisch beleid en de verdeling van de beschikbare ruimte. Er zijn wat we de economische clusters noemen en daarnaast ook de starterscentra. Voorts vertegenwoordigt de opleiding van het personeel natuurlijk een zeer belangrijk element van het industriebeleid. SABCA levert een voorbeeld van opleiding binnen de onderneming. Natuurlijk is er ook het goederenvervoer en de rol van de waterwegen in de Haven van Brussel. Dit zijn de zes pijlers die we achtereenvolgens zullen bespreken

Ik stel voor dat we beginnen met een eerste pijler, die van de economische ontwikkeling. Philippe Antoine, u bent directeur-generaal van citydev.brussels. In mijn tijd hadden we het over de GOMB, de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Niet alleen de naam is veranderd, ook de visie is geëvolueerd. Uw organisatie levert niet alleen ondersteuning voor de economische ontwikkeling, maar moet er ook voor zorgen dat er voldoende woningen zijn. We zullen later misschien zien dat beide taken niet altijd even vlot met elkaar te verzoenen vallen. U zult ons uitleggen hoe u te werk gaat bij het toewijzen van productieruimte in Brussel en wat er de voorbije 10 jaar allemaal is veranderd.

Philippe Antoine

Directeur-generaal voor economische expansie bij citydev.brussels.

Ik dank u. Vandaag beschikt citydev.brussels over bijna 200 hectare grond, we komen daar stap voor stap bij uit. Natuurlijk wordt ons speelveld gevormd door ons stadsgewest dat 161 km² groot is. Onze 200 hectaren zijn verdeeld over 45 sites. Daarnaast hebben we ook een aantal gebouwen die samen goed zijn voor 150.000 m² vloeroppervlak. In het geheel van deze infrastructuur hadden we eind 2016 in totaal 412 ondernemingen die samen iets meer dan 24.000 banen aanboden.

In die infrastructuur hebben we bepaalde zaken ontwikkeld met een typologie van

gebouwen die sinds enkele jaren iets vernieuwender is. Ik denk meer bepaald aan onze kmo-parken, aan het feit dat we aanwezig zijn in de starterscentra en dat we momenteel ook een netwerk van drie FabLabs ontwikkelen.

In verband met de overgang van de GOMB naar citydev.brussels zou ik zeggen dat er ten tijde van onze oprichting, in 1974, sprake was van economische expansie. Die naam is gebleven. Vandaag spreken we niet langer van economische expansie maar veeleer van stedelijke integratie. We zouden een heel betoog kunnen houden over wat stedelijke integratie precies betekent. Voor ons gaat het om het streven naar een benadering die gepaard gaat met stedelijke verdichting, met activiteiten die veel meer geïntegreerd zijn in het leven.

Ons DNA houdt in dat we moeten jongleren met vierkante meter en bijgevolg ook met euro's. Ons ultieme doel bestaat er niet in te trachten om een portefeuille op te bouwen maar eenvoudigweg om werkgelegenheid te scheppen en te ontwikkelen in Brussel. Ik wijs er graag op dat het voor ons van fundamenteel belang is er een benadering op na te houden die tot doel heeft werkgelegenheid te ontwikkelen.

We hebben gezien dat die werkgelegenheid industrieel, economisch van aard kan zijn en een bredere betekenis kan hebben ten opzichte van alle debatten die men kan voeren. Ik zou zelf graag de nadruk leggen op enkele kernbegrippen.

Om te beginnen wil ik u graag een getuigenis brengen over hoe belangrijk het is een keuze van politieke aard te kunnen blijven maken en op die manier garanties te kunnen bieden voor het bestaan van monofunctionele gebieden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Waarom is dat belangrijk? Omdat de grendel voor alles te situeren is op het niveau van de ruimtelijke ordening. Het zijn beslissingen van regelgevende aard, op het niveau van het GBP, die toelaten zaken te vergrendelen en aldus garanties te bieden inzake vastgoedwaarde.

We zijn gebonden door vastgoedinvesteringen, door een beperkt aantal vierkante meter. Het gaat erom investeringen te doen die een maximaal rendement opleveren en, in dit kader, activiteiten te ontwikkelen met zogenaamde “sterke” functies; vroeger ging het om kantoren, vandaag om woningen.

Het gewest heeft nood aan woningen, dat is duidelijk. Er moet echter ook een politieke keuze worden gemaakt: willen we de economische bedrijvigheid al dan niet binnen de stadsmuren behouden? Natuurlijk zijn wij overtuigd van die noodzaak. In dit kader bestaat de goedkoopste oplossing erin te beschikken over een beslissing van regelgevende aard die toelaat monofunctionele gebieden – en ik hecht belang aan dit begrip – te behouden. Het gaat hier om het hele debat betreffende de gebieden voor stedelijke industrie ten opzichte van de gemengde gebieden en vandaag de OGSO's.

Vroeger hadden we iets meer dan 600 hectare aan gebied voor stedelijke industrie. In het huidige GBP blijven daarvan nog 509 hectare over. Er is dus een zekere erosie.

Anderzijds werden er OGSO's ontwikkeld. Vandaag hebben die OGSO's een oppervlakte van bijna 200 hectare. Daartoe behoren oude sterk gemengde gebieden die zijn geëvolueerd tot OGSO's. Volgens mij is dat een goede zaak, want we hebben de kaarten opnieuw geschud in een poging iets meer economische activiteit te garanderen in de gemengde gebieden. Anderzijds bestond een deel van die OGSO's uit voormalige gebieden voor stedelijke industrie en daar hebben we de grendel van de monofunctionaliteit verloren die toelaat te beschikken over grondwaarden die we nog kunnen investeren.

Het debat houdt verband met het feit nog nieuwe terreinen te kunnen vinden en nieuwe infrastructuur te kunnen ontwikkelen. We stoppen daar een groot deel van onze energie en onze arbeidsduur in, want de vraag ligt daar. Vandaag behandelen we nog meer dan 200 aanvragen van bedrijven waaraan we een gunstig gevolg proberen te geven. Het is belangrijk dat te doen, gelet op het klimaat dat weinig stimuleert. We moeten echter vaststellen dat de vastgoedportefeuille van de operator die citydev.brussels is de voorbije jaren groter is geworden, zij het met de nodige schommelingen daar onze beheersovereenkomst ons dwingt een portefeuille te hebben die beweegt en nu en dan ook wat terreinen te verkopen.

In het kader van deze uitbreiding van onze portefeuille stellen we vandaag vast dat we een groeicijfer van bezetting hebben dat zich blijft ontwikkelen. We zaten aan meer dan 90% en vandaag al aan meer dan 95% op het vlak van bezetting. Er is duidelijk een probleem van beschikbare grond en wat betreft de ingenomen vierkante meter gaat het om een bezettingscijfer van ca. 95%.

Door de jaren stellen we overigens vast dat ook het cijfer van dichtheid van werkgelegenheid stijgt. Dat is veeleer een goed teken op het vlak van verdichting. We hadden het al over elementen van concurrentie ten opzichte van de rand. Enkele dagen geleden las ik in de pers over de ontwikkeling in de vorm van een uitbreiding van een bedrijventerpark in Waals-Brabant. In de buurt van Louvain-la-Neuve heeft de intercommunale het Parc Monnet ontwikkeld, dat een oppervlakte heeft van 231 hectare.

Het is verleidelijk om een vergelijking te maken met het patrimonium van citydev.brussels, wetende dat het in de buurt van een universiteit ligt en we dus ook te maken hebben met activiteiten van uitgesproken hoogtechnologische aard.

Die 231 hectaren worden ingenomen door 269 bedrijven die – nog belangrijker – 5.660 banen aanbieden. Het is dus echt iets specifieks voor Brussel om een percentage van verdichting, van grondinname te hebben dat bijzonder hoog is en we mogen dat vooral niet vergelijken met een "industriezone". Er zijn nu eenmaal zaken die typisch zijn voor Brussel.

Françoise Gilain

Mogen we, samengevat, stellen dat citydev.brussels ondanks alles een pijler zou zijn van een nieuw industriebeleid in Brussel, of niet? Of is de opdracht moeilijk?

Philippe Antoine

Neen, we houden ervan om uitdagingen aan te gaan, we zijn zeer voluntaristisch. Het is voor ons erg belangrijk om te kunnen anticiperen op de behoeften van de ondernemingen met als doel – dat herhaal ik nog even – het aantal banen te verhogen dat op het Brussels grondgebied verankerd is. De arbeidswereld maakt een ongevoelbare evolutie door. Er is vandaag een heel nieuwe waaier van activiteiten die bestaat in de ontwikkeling van stedelijke activiteiten. We hebben gezien dat er zich gewichtszwaartepunten ontwikkelen en we moeten de zaken opnieuw kunnen definiëren, vooral wanneer we het doel beginnen te benaderen op die wijze: welke betrekking in de stedelijke industrie is nuttig of nodig voor de stad?

Vandaag, met de industrie 4.0, de digitalisering en de ontwikkeling van de FabLabs sinds het begin van de jaren 2000, bestaat bij citydev.brussels het streven om Brussel een plaats te geven op de kaart van de ontwikkeling en van een ervaring inzake FabLab. Op die manier kunnen we de creativiteit een boost geven op het niveau van de productie in alle sectoren.

Françoise Gilain

Dat zullen we straks zien, in een korte videofilm over de FabLabs. Ik dank u en richt me nu tot uw buurman, Florent Legrand. U bent onderzoeker bij het CEPAP, het Centre d'Études des Politiques et de l'Administration Publique (of het studiecentrum politiek en overheidsbestuur) van de ULB. U hebt onderzoek gevoerd naar wat we de clusters noemen. Niet iedereen is vertrouwd met dat woord. Waarover gaat het en kunnen die clusters helpen om een industriebeleid te ontwikkelen?

Florent Legrand

Doctorandus aan het Centre d'Études des Politiques et de l'Administration Publique (CEPAP) van de Université libre de Bruxelles.

De definitie die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft gekozen, is eigenlijk die van

de Europese Commissie. Een cluster zou een groep bedrijven zijn, of een groep marktdeelnemers, die geografisch gezien dicht bij elkaar in de buurt liggen en die een voldoende niveau zouden hebben bereikt om diensten te ontwikkelen, een zekere expertise, resources en gespecialiseerde competenties. De clusters in Brussel zijn gevestigd bij *impulse.brussels*. De opdrachten die *impulse.brussels* voor deze clusters heeft geïdentificeerd, bestaan erin een netwerk te creëren van de verschillende leden in de sectoren die werden gekozen, de collectieve begeleiding te ontwikkelen, te proberen om de innovatiecapaciteit van de leden te verbeteren, hun vermogen om te internationaliseren, te verbeteren en al die verschillende sectoren zichtbaar te maken.

Françoise Gilain

Het gaat er dus om verschillende bedrijven die hetzelfde doen samen te brengen?

Florent Legrand

Historisch gezien was er een ontwikkeling van een netwerk van bedrijven in 2003, Greentech. Het eerste gewestelijk innovatieplan, in 2006, focuste op 3 sectoren: duurzaam bouwen, gezondheid en ICT. Er werden dus 3 clusters gecreëerd. In 2012, bij de tenuitvoerlegging, werd in het gewestelijk plan de klemtoon gelegd op de strategie van intelligente specialisatie. Later, in 2016, werd opnieuw de nadruk gelegd op deze clusters die Europese uitmuntendheidsclusters moesten worden. Dit jaar, in 2017, is er ook een toeristische cluster in het leven geroepen, alsook – recenter – een media- en audiovisuele cluster die Screen wordt genoemd.

Françoise Gilain

Is er nooit sprake van geweest om een cluster van de voedingsindustrie te maken? We vernemen immers dat er nogal wat bedrijven actief zijn in deze sector in Brussel.

Florent Legrand

Toen het idee ontstond om een beleid van clusters te ontwikkelen, werden bepaalde sectoren geïdentificeerd die een voldoende groot potentieel bezitten opdat de groepering van bedrijven het mogelijk zou maken het innovatievermogen van de leden te ontwikkelen.

Hoe werken ze? In 2006 waren er 3 sectoren. Daarna zijn er andere sectoren bijgekomen, volgens de vragen van de verschillende ministeriële kabinetten op basis van studies om te bepalen of er al dan niet een voldoende groot potentieel was.

Françoise Gilain

En werken die clusters goed in de praktijk?

Florent Legrand

Dat is een goede vraag. Het zogenaamde clusteringbeleid is een pijler geworden van het industriebeleid in de drie gewesten van ons land en ook alle Europese regio's ontwikkelen een eigen clusteringbeleid. In tegenstelling met de Waalse clusters gaat het echter niet om innovatieclusters. We hebben geen collaboratieve ontwikkelingsprojecten die onderzoek en innovatie samenbrengen. We houden er een eigen benadering op na, met zeer beperkte middelen. Nemen we de cijfers van 2012, dan stellen we vast dat we voor al deze teams slechts één miljoen euro hebben uitgetrokken. We hebben tussen 3 en 6 voltijdse equivalenten. Het gaat dus om vrij bescheiden structuren met een zeer verschillende werking en maturiteit naargelang de verschillende sectoren. De sector die het meest is geëvolueerd, is die van het duurzaam bouwen, "Ecobuild". Die sector probeert te functioneren binnen een logica van co-constructie met zijn leden die ernaar streven een gemeenschappelijke strategie uit te stippelen met het openbaar agentschap dat deze clusters ontwikkelt.

Françoise Gilain

Hun middelen zijn dus zeer beperkt.

Florent Legrand

Het belang van de clusters in Europa houdt nu net in dat de strategie in handen wordt genomen door de industriëlen. Dat is in ieder geval wat we vaststellen in de verschillende regio's. Hier bevinden we ons nog steeds in een logica van een overheidsinstantie die diensten levert. We hebben vandaag te maken met een hybride werking. In Wallonië gaat het om private vzw's die subsidies krijgen, op zoek moeten gaan naar verschillende vormen van financiering en op die manier een bedrijfsmodel

ontwikkelen. De financiering hier is tweeslachtig, met het overheidsagentschap dat controleert en waar we ledencharters invoeren. Blijkbaar was het de bedoeling om ook te werken met bijdragen en raden van bestuur te benoemen waarvan de leden zouden proberen invloed uit te oefenen op de strategie. Het belang daarvan is dat er een grote mobilisatie van de leden zou zijn.

Françoise Gilain

Als ik u goed begrijp, dan vormen die clusters niet echt een sterke pijler in Brussel?

Florent Legrand

Ik kom terug op de conclusie van de heer Vandermotten. De term "cluster" wordt gebruikt sinds 2006, maar op het vlak van marketing en op gewestelijk vlak zijn de middelen die aan dit type beleid worden toegekend zeer beperkt. We hebben meer middelen nodig om dit type niches werkelijk te kunnen ontwikkelen. Tevens moeten we voor ogen houden dat een clusteringbeleid geen wondermiddel vormt, bijzonder moeilijk te ontwikkelen valt en dat het ons niet zal lukken dit type beleid te ontwikkelen zonder economisch substraat waarvan de zwakke punten zijn uitgevlakt.

Françoise Gilain

Ik dank u voor deze diagnose, die de verdienste heeft duidelijk te zijn. Ik geef nu het woord aan de heer Vereecken. U bent directeur van ICAB, een van de belangrijkste starterscentra in Brussel. Mogen we stellen dat dit centrum werkelijk de pijler van de industriële activiteiten zou kunnen zijn?

Jean Vereecken

Professor aan de VUB en gedelegeerd bestuurder van ICAB, eerste ICT-starterscentrum in Brussel.

Bekijken we het traject tussen een idee en de echte groei van een duurzame onderneming, dan krijgen we de innovatieketen. Om te beginnen is er een idee, vervolgens krijg je de resultaten van het fundamenteel en toegepast onderzoek en daarna de valorisatie van alle resultaten die zijn samengebracht in een kenniscentrum. Het idee, de valorisatie, dat is een project. Een project betekent de start van een

startup of een spin-off. Kijken we naar de groei van een spin-off of een startup, dan kunnen we uitkomen bij een duurzame onderneming. In de literatuur bestaan er meerdere schema's om een idee te valoriseren en het verband te leggen tussen een idee en een commercieel product. Vandaag zijn er nog te veel obstakels in deze innovatieketen. Zo zien we onder meer dat het innovatiebeleid deze obstakels, deze zwarte punten wenst te elimineren in deze innovatieketen.

De vraag is gesteld: “Wat is een starterscentrum en wat is de rol ervan in de innovatieketen?” Er bestaan meerdere definitieën. Volgens mij is een starterscentrum als het ware een hotel met een volledig aanbod van vrij uiteenlopende diensten.

Om welke diensten gaat het? Onderdak bieden, logistieke en ook administratieve aspecten. Het echte verschil tussen een starterscentrum en de overige structuren situeert zich natuurlijk op het vlak van de gepersonaliseerde begeleiding. Op het vlak van onderdak sluiten de bedrijven een dienstovereenkomst. Het gaat niet om een verhuurovereenkomst maar om een vrij flexibel contract met een opzeggingstermijn van – bijvoorbeeld – 3 maanden. Er zijn meerdere mogelijkheden om onderdak te bieden: private modules en bureaus, ruimtes voor co-working en bij Greenbizz hebben we bijvoorbeeld ook productieateliers of laboratoria gecreëerd. Er zijn dus veel verschillende mogelijkheden.

De gepersonaliseerde begeleiding is het meest in het oog springende aspect van een starterscentrum, en die begeleiding kan worden geboden in verschillende stadia: op het niveau van het bedrijfsplan, het marktonderzoek, het financieel plan, het management, het beheer, de technologische ondersteuning, de octrooien of het netwerken. We kunnen er nog een andere definitie aan toevoegen: het gaat om een ecosysteem van ondernemers in de vernieuwende sector. Wat is dat, een ecosysteem? Alle bedrijven die deel uitmaken van het starterscentrum krijgen begeleiding, een vorm van interne coaching die voor hen bijzonder interessant is.

Wat zijn de doelstellingen van de starterscentra? We bevorderen het ondernemerschap, geven waarde aan het onderzoek dat aan de universiteiten is gevoerd evenals de samenwerking tussen de bedrijven in de starterscentra en de universiteiten.

Voorts is de werkgelegenheid een centrale doelstelling. Wat ook belangrijk is, is het imago van Brussel, “*the place to be*”. Vandaag zijn er in Brussel vier of vijf starterscentra die vrij duidelijke ideeën hebben.

Greenbizz is gewijd aan de groene technologieën en aan de circulaire en duurzame economie. EEBIC Workspace is gewijd aan digitale innovatie en digitale ontwikkelingen. Er zijn ook nog Brussels Life Science Incubator (BLSI) voor de biotechnologieën en medische voorzieningen en eHealth en ICAP voor ICT en engineering.

Het is belangrijk dat deze starterscentra niet op een eilandje in Brussel liggen. De middelen van de starterscentra zijn toch wel zeer beperkt. Gewoonlijk zijn er twee of drie personen per starterscentrum en alleen zijn we niet bij machte om al deze

diensten aan te bieden aan de bedrijven. Om deze reden hebben we partners nodig. De eerste partners zijn institutionele partners zoals citydev.brussels of ook impulse.brussels voor begeleiding en clustering. Er zijn ook Finance Brussels voor de financiering en de onderzoekscentra CERIS (Centre Européen de Recherches Internationales et Stratégiques) en het WTCB (Wetenschappelijk en Technisch Centrum van het Bouwbedrijf). Er zijn ook de andere innovatiecentra van de ULB en de samenwerking die wordt geboden door Agoria, BECI en privépartners. Daar de middelen zeer beperkt zijn en we de verschillende activiteiten moeten coördineren met al onze partners, hebben we het platform van de starterscentra gecreëerd. Dit platform van starterscentra is geen bijkomende administratieve en juridische laag, maar laat toe de diensten te delen en de strategie van de starterscentra te coördineren. Het gaat om een informele structuur die bestaat uit de vier directeuren van de starterscentra en vertegenwoordigers van de Brusselse instellingen en de betrokken ministeries. Welke diensten biedt dit platform aan? Nemen we het voorbeeld van de overheidsopdrachten. Die zijn voor iedereen een nachtmerrie. In plaats van de situatie waarin elk starterscentrum een eigen overheidsopdracht opmaakt, brengen wij ze samen. Evenzo richten we de schijnwerpers op de Brusselse starterscentra. In plaats van marketingstrategieën uit te stippelen en communicatieplannen op te stellen voor elk starterscentrum, doen we dat voor de vier starterscentra tegelijk.

Zoals gezegd, en heel wat mensen in de zaal zullen blij zijn dit te horen, willen we absoluut de aan de bedrijven geboden diensten coördineren. Dat is niet altijd eenvoudig, daar de startups die deel uitmaken van de starterscentra daar geen tijd voor hebben. We moeten ze dus echt motiveren opdat ze contact zouden opnemen met de verschillende Brusselse instellingen en met alle organisaties die hen kunnen helpen.

We gaan nu wachtdiensten lanceren binnen de starterscentra, met alle Brusselse instellingen, om contacten tot stand te brengen tussen de starterscentra en de instellingen.

Naast het feit diensten te delen, is ook de strategie van het platform een belangrijk element. Die bestaat er natuurlijk in het concurrentievermogen van de publieke starterscentra te vergroten en garanties te bieden voor het onderscheid tussen openbare en andere starterscentra. Ons doel bestaat erin om zo snel mogelijk bedrijven te krijgen die groeien en een niveau van maturiteit bereiken zodat ze steeds meer diensten kunnen aanbieden.

Ons platform voert ook studies uit. Zo voert BECI momenteel een onderzoek waarin ze een stand van zaken maakt van de starterscentra in Brussel, naast een andere studie die nagaat welk nut nieuwe starterscentra zouden hebben en in welke specialisatiegebieden dergelijke nieuwe starterscentra actief zouden moeten zijn. U hebt wellicht al gehoord dat het ICAR en het EEBIC hebben beslist een vijfde starterscentrum te lanceren op de site van de kazernes, in het kader van het grote project van

de ULB en de VUB, en dat dit starterscentrum volledig gewijd zal zijn aan de digitale sector die, wat mij betreft, de toekomst van Brussel vertegenwoordigt.

Françoise Gilain

Ik dank u, mijnheer Vereecken, voor dit overzicht in verband met de starterscentra. Ik heb een vraagje voor u: kunnen die starterscentra dienen ter ondersteuning van een industriebeleid, of richt u zich veeleer tot startups, vernieuwende ondernemingen, kleine bedrijven in hun fase van oprichting?

Jean Vereecken

Terwijl we vandaag 50 bedrijven hebben in een starterscentrum die over twee tot drie jaar op eigen benen kunnen staan, hebben we ook voorbeelden van bedrijven die starten met een persoon in co-working. Na één of twee jaar zullen het er vijf zijn enzovoort, tot aan wel 20 personen. Wanneer dat gebeurt, hebben we te maken met een bedrijf dat niet langer deel uitmaakt van het starterscentrum maar deelneemt aan het industriebeleid van Brussel.

Françoise Gilain

Het werkt dus! Dank u. We komen nu bij een andere pijler, die van de opleiding. Iedereen heeft gezegd dat het een van de essentiële elementen van een industriebeleid is. Het is immers noodzakelijk te beschikken over gekwalificeerd personeel, daar de industrie zich steeds meer specialiseert.

Mijnheer Pauwels, u bent manager bij SABCA, een van de twee grote industriële ondernemingen in Brussel, met een duizendtal werknemers. Uw onderneming is bekend in de luchtvaartsector. U bent actief in zowel de burgerluchtvaart, de ruimtevaart als in het domein van landsverdediging. U hebt arbeidsplaatsen in Brussel, maar ook in Charleroi, in Lummen en in Casablanca. In totaal gaat het om ongeveer duizend mensen.

Kunt u ons beschrijven welke initiatieven u neemt om uw personeel op te leiden? U hebt immers zeer gekwalificeerd personeel nodig.

Alain Pauwels

Alain Pauwels is Training & Recruitment Manager bij SABCA.

Ik dank u. Ik heb eigenlijk niet veel toe te voegen aan uw presentatie in verband met de activiteiten van SABCA. U zult echter snel hebben begrepen dat wij, gelet op de aard en de verscheidenheid van onze activiteiten, dag in dag uit een bepaald aantal criteria met elkaar moeten verzoenen.

We moeten producten vervaardigen van zeer uiteenlopende makelij, zoals alles wat betrekking heeft op de productie van vliegtuigstructuren. Tevens moeten we werken met geavanceerde technologieën zoals productie tegen grote snelheid en de nieuwe ontwerptechnologieën en -technieken.

Natuurlijk moeten we tegemoetkomen aan vereisten en voorwaarden van uiterst hoge kwaliteit en betrouwbaarheid. Om die uitdaging aan te gaan, kunnen we niet zonder de competenties van onze medewerkers die een sleutelfactor van ons succes vertegenwoordigen. Ik overloop samen met u snel de grote pijlers van onze opleidingsstrategie. Daarna zal ik het hebben over de plannen op het vlak van opleiding binnen de muren van de onderneming, die een zeer specifieke benadering vertegenwoordigen. Onze initiatieven op het vlak van opleiding beginnen al nog voor een werknemer een arbeidsovereenkomst sluit met de onderneming. Dit verloopt meer bepaald via stages en werken ter voltooiing van een bepaalde opleiding, maar ook door materieel te schenken aan scholen, door deel te nemen aan de validatie en uitwerking van schoolprogramma's en zelfs door samen te werken met de scholen, meer bepaald via het programma Eole.

Daarna komen onze beroepsopleidingen die vandaag worden gevolgd door ca. 500 personen per jaar. We voorzien in 30.000 tot 35.000 opleidingsuren binnen vier grote assen. Natuurlijk hebben we, zoals in alle grote ondernemingen, opleidingen in ont-haal, met e-learning en specifieke modules, seminars in verband met veiligheid en de mogelijkheden op het vlak van opleidingen en persoonlijke ontwikkeling. Daarna komen de algemene opleidingen in transversale competenties die de verschillende diensten van de onderneming aanbelangen. Ik denk hierbij meer bepaald aan alles in verband met talen, kantoorautomatisering en management. We richten onze in-spanningen grotendeels op beroepsopleidingen die focussen op onze activiteiten en worden opgebouwd rond specifieke opleidingsplannen.

Om aan die nood tegemoet te komen, hebben we binnen de muren van de onder-neming een opleidingscentrum gecreëerd dat is uitgerust met alle noodzakelijke apparatuur, een speciale werkplaats, een lesruimte enzovoort om onze medewerkers te vormen en werkzoekenden in te wijden in onze specifieke activiteiten.

Daarnaast is er natuurlijk de opleiding op het terrein. Het is immers daar dat onze medewerkers hun competenties ontwikkelen. Daartoe hebben we systemen van mentorschap ontwikkeld, onder de leiding van ervaren mentors die de nodige tools hebben gekregen en een aangepaste pedagogische vorming hebben genoten.

Tot slot is er nog de individuele opleiding binnen de onderneming. We maken immers ook gebruik van deze oplossing, meer bepaald voor alle beroepen in verband waarmee

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

we vaststellen dat er schaarste heerst op de arbeidsmarkt wat betreft zowel het aantal kandidaten als de kwaliteit die zij bieden. Dit betreft de beroepen waarvoor er geen echte schoolopleiding bestaat, zoals het vak van monteur-mecaniciërs van vliegtuigstructuren. We organiseren deze opleidingsplannen voor inschakeling in de onderneming in samenwerking met het vormingscentrum van de sector, in casu IRIS TECH+, opleidingsorganisaties zoals de VDAB Brussel en Bruxelles Formation alsook, misschien heb ik het nog niet genoemd, het agentschap Actiris dat ons helpt bij het zoeken naar werkzoekenden.

Françoise Gilain

Zijn al die opleidingen bestemd voor personen die bij u aan de slag gaan of leidt u ook mensen op die uiteindelijk niet blijven?

Alain Pauwels

We leiden ook mensen op die niet bij ons blijven. Met ons kwaliteitssysteem moet een medewerker die wordt aangeworven in een bedrijf in de luchtvaartsector immers over de bekwaamheden beschikken om zijn activiteit uit te oefenen. Overigens moeten we door middel van ca. 13 of 14 jaarlijkse audits het bewijs leveren dat alle medewerkers die in de onderneming werken echt over de competenties beschikken om hun activiteit uit te oefenen, of het nu om eigen mensen van SABCA gaat dan wel om gedetacheerd personeel, uitzendkrachten enzovoort.

Françoise Gilain

Krijgt u voor die opleidingen overheidssteun of staat de onderneming er helemaal alleen voor?

Alain Pauwels

Een deel rust op de schouders van de onderneming, maar voor de rest vragen we inderdaad steun van het sectorfonds. Ik kan daar later in detail op terugkomen. Dat is niet altijd zo vanzelfsprekend wanneer de onderneming vestigingen heeft in respectievelijk Brussel, Charleroi en Lummen (Limburg) en de verschillende mechanismen om overheidssteun te krijgen sterk van elkaar verschillen.

Ik kom nog even terug op de individuele beroepsopleidingen (IBO) binnen de on-

onderneming. Hoe werkt dit in de praktijk? U moet weten dat we ons speciaal tot werkzoekenden richten om hen op te leiden in beroepen in de luchtvaartsector. Nemen we als voorbeeld het vak van monteur-mecanici. Hoe verloopt dit op juridisch vlak? Om te beginnen stellen we een bestek op waarin we de doelstellingen, de inhoud, de doelgroep, de duur van de opleiding, het programma, het evaluatiemodel enzovoort vaststellen.

Het programma zelf bespreken we dan met de partners, namelijk het opleidingscentrum van de sector, de VDAB en Bruxelles Formation. Op basis van die elementen gaat Actiris op de arbeidsmarkt op zoek naar werkzoekenden die beantwoorden aan de criteria die de onderneming heeft vastgesteld als voorafgaande voorwaarden. We nodigen deze werkzoekenden uit op een infosessie waar we hun het beroep voorstellen met zijn specifieke kenmerken en bijzondere vereisten op het vlak van veiligheid, kwaliteit enzovoort. Aan de geïnteresseerde werkzoekenden vragen we dan om zich kenbaar te maken, waarna ze de selectieproeven afleggen die het sectoraal centrum organiseert. Vervolgens worden ze uitgenodigd voor een gesprek waarin het sectoraal centrum en SABCA naar hun motivatie peilen. Na afloop van deze selectie lanceren we de klassieke en individuele opleiding in de onderneming, te beginnen met een inleidende opleiding in het sectoraal centrum. Het reële doel van deze inleidende opleiding bestaat erin de algemene basis en kennis van het vak te versterken. Ik denk bijvoorbeeld aan het lezen van een plan, de basiskennis als monteur en ook aan de wiskunde die je in de werkplaats nodig hebt.

U ziet dat er sprake is van een sterke professionele focus. Eens deze opleiding is beëindigd (ca. 200 uur voor een werkzoekende die geen diploma van de middelbare school heeft behaald), beginnen we met de individuele opleiding in de onderneming bij SABCA zelf. Deze opleiding duurt gewoonlijk minimum 200 uur en wordt gegeven in ons eigen opleidingscentrum. We herzien de basiskennis, maar met de focus op de luchtvaart. We overlopen ook alle assembleertechnieken enzovoort. Na afloop van deze opleiding, zonder dat er sprake is van welke productievoorwaarden ook, is de persoon klaar om in de werkplaats verder te worden opgeleid onder de hoede van een ervaren mentor, in functie van de vaardigheden en affiniteiten die we hebben geïdentificeerd tijdens de opleiding in het vormingscentrum.

De Individuele Beroepsopleiding in de Onderneming (IBOO) in de praktijk



Figuur 10

Françoise Gilain

Samengevat vormt opleiding bij u geen probleem. Vindt u de gekwalificeerde arbeidskrachten die u nodig hebt of blijft dat moeilijk?

Alain Pauwels

Dat blijft toch wel vrij moeilijk. Als je het hele proces bekijkt, dan moet je beseffen dat je drie of vier maanden nodig hebt om een werkzoekende op te leiden met wie je van nul moet beginnen, omdat hij zijn middelbaar onderwijs niet heeft voltooid. Het gaat niet om de enige aanwervingsbron, maar het is een troef en maakt het mogelijk de leemtes op te vullen. Op de arbeidsmarkt vind je immers niet altijd mecaniciens of monteurs van vliegtuigstructuren.

Françoise Gilain

Kunnen kleinere ondernemingen uw ervaring overnemen? U beschikt immers over een stevige structuur, maar dat geldt niet voor kmo's.

Alain Pauwels

Die ondernemingen zouden ons voorbeeld kunnen volgen op voorwaarde dat ze daarvoor de nodige tijd voorzien. U hebt immers gezien dat het om een tijdrovend proces gaat. Er is opleiding nodig op het terrein en daarbij hebben we het over honderden uren, dat is dus een aanzienlijke investering in tijd. De betrokken personen moeten beschikbaar zijn. Vaak immers zijn de beste medewerkers tegelijk ook het meest gevraagd.

Françoise Gilain

Dank u. We zullen het hierbij laten voor wat betreft de opleiding. We gaan nu over naar een andere pijler van het industriebeleid. Het gaat om het vervoer en dan vooral om het goederenvervoer.

Ik richt me tot u, mevrouw Marianne Thys, de enige vrouw die vanmorgen het woord neemt en ik wens u daarvoor te bedanken. U werkt bij Brussel Mobiliteit. Het Brussels

Hoofdstedelijk Gewest heeft een plan voor goederenvervoer opgesteld. Waarover gaat het precies?

Marianne Thys

Hoofd van de cel Goederenvervoer bij de directie Beleid van Brussel Mobiliteit & Secretaris bij de Gewestelijke Mobiliteitscommissie

Ik dank u voor deze inleiding. Ik zal met u overlopen wat het Goederenvervoerplan precies inhoudt en welke gevolgen het plan heeft voor de bedrijfswereld in Brussel. Het antwoord op die vraag is niet eenduidig, daar het goederenvervoer natuurlijk maar een onderdeel is van de algemene mobiliteit. Het is een thema waarmee we de hele dag zouden kunnen vullen, maar dat is niet de bedoeling. Daarom heb ik twee voorbeelden genomen.

Het eerste voorbeeld betreft het aantal inschrijvingen van personenwagens in België in 1990. De jongeren in de zaal waren toen misschien nog niet geboren, maar anderen herinneren zich misschien nog hoe de mobiliteit er in de jaren 90 uit zag. Er waren destijds 3 640 000 wagens. In 2016 zijn het er meer dan 5 700 000. In een tijdspanne van 25 jaar zijn er dus meer dan 2 000 000 wagens bijgekomen. Zo worden de uitdagingen van het mobiliteitsdebat al onmiddellijk duidelijk. Natuurlijk – en gelukkig maar – heeft de bestaande infrastructuur niet in dezelfde mate uitbreiding genomen tijdens die 25 jaar.

Een ander cijfer, daar we vandaag evolueren naar een context van duurzame mobiliteit, behelst de toename van het aantal reizigers bij de MIVB tijdens de afgelopen 20 jaar. In die periode is het aantal reizigers bij de MIVB meer dan verdubbeld. Het is belangrijk om het goederenvervoer in deze context van mobiliteitsgroei in Brussel en in dit perspectief van duurzame mobiliteit te plaatsen, waarbij we dus voorrang geven aan andere vervoerswijzen en aan een rationeler gebruik van de auto.

Wat is de plaats van het goederenvervoer? Ik wil u vragen om uw verbeelding even aan het werk te zetten. Kunt u zich voorstellen hoe Brussel er zou uitzien zonder vrachtwagens? Volgens mij is goederenvervoer iets essentieels voor de stad, zowel voor de bewoners die eten en kleding nodig hebben als – natuurlijk – voor het bedrijfsleven. Het is goed om dit voor ogen te houden, want we hebben soms de neiging dit te vergeten.

Het goederenvervoer in Brussel verloopt voor 90% over de weg. Ik zal het zo meteen hebben over het vervoer via het water. Het zijn cijfers die niet zo gemakkelijk te verwerken zijn.

Het goederenvervoer is goed voor 14% van het binnenkomend verkeer. Op lokaal

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

vlak gaat het nog slechts om 8% met 1% vrachtwagens en 7% bestelwagens. Slechts weinig mensen weten dat vrachtwagens niet meer dan 1% vertegenwoordigen. Vrachtwagens zijn immers groot en log, ze vervuilen en maken veel lawaai. De gevolgen van het goederenvervoer voor het milieu en de mobiliteit zijn naar verhouding groter dan de plaats die vrachtwagens innemen in het verkeer. Daarom heeft de regering in 2013 een Goederenvervoerplan aangenomen. Dit plan wordt nog steeds gevolgd door de huidige regering, die de focus heeft verlegd naar het begrip “stedelijke distributie” en een logistiek ten dienste van de stad.

Het is belangrijk om de goede bevoorrading van Brussel te verzekeren en tegelijk de hinder ervan te beperken. Hoe kunnen we dat doen? De basis van het plan bestaat erin om te werken in het kader van partnerschappen: partnerschappen tussen verschillende dimensies, natuurlijk tussen de openbare en de privésector maar ook met de academische sector. Bovendien kunnen we ook samenwerken met een gemeente om een plaatselijk leveringsprobleem op te lossen.

Natuurlijk werken we ook samen met de andere gewesten, want vervoer kent geen grenzen. Tevens nemen we deel aan meerdere Europese projecten. Het is ook in het kader van een Europees project dat we een stedelijk distributiecentrum hebben gecreëerd. Dit idee bestond al vele tientallen jaren, maar werd op een nieuwe manier ingevoerd in Brussel en dat heeft ook het succes ervan verzekerd. We zijn op pragmatische wijze te werk gegaan en hebben het beheer toevertrouwd aan een privépartner bij wie veeleer de vervoerders dan de handelaars klanten waren.

We hebben significante resultaten geboekt, want het aantal afgelegde kilometer is met 20% gedaald. We tekenden eenzelfde percentage op voor de afname van vervuilende stoffen die zeer ongunstig zijn voor de luchtkwaliteit, zoals fijnstof of stikstofoxiden. We mogen dus duidelijk van een succes spreken.

Het is ook een succes omdat het proefproject, dat financiering genoot van Brussel Mobiliteit en de Europese Unie en in 2015 werd voltooid, nog steeds zijn depots heeft in de Haven van Brussel, waar de volumes groeien. Het is ook belangrijk om erop te wijzen dat er nieuwe spelers zijn verschenen op de markt van het gedeeld goederenvervoer. We denken hierbij aan Sumy, een onderneming die gespecialiseerd is in het vervoer van voedingsartikelen en farmaceutische producten en daarvoor gebruik maakt van voertuigen die op gas rijden. Er is ook Bubble Post, dat werkt met fietsen. Het gaat om mooie projecten die we moeten ondersteunen, aanmoedigen en ontwikkelen, ook al gaat het niet om oplossingen. Het volume dat deze bedrijven vervoeren bedraagt immers niet meer dan 1% van het totale volume aan goederen dat in Brussel wordt vervoerd.

Françoise Gilain

Dat blijft inderdaad marginaal.

Marianne Thys

Daarnaast heb je nog een groot aantal professionele vervoerders, grote logistieke spelers of ook de distributiesector die zeer efficiënt werken. Een ander punt dat vandaag al meermaals ter sprake is gebracht, houdt verband met de beschikbare grond en logistiek vastgoed. Ik laat u een kaart zien van het vastgoed in de sector van de logistiek en de groothandel; het is voornamelijk langs het kanaal gevestigd (zie figuur 11). In de periode van vier jaar tussen 2011 en 2015 is de beschikbare oppervlakte gedaald met -8,4%. Dat is enorm.

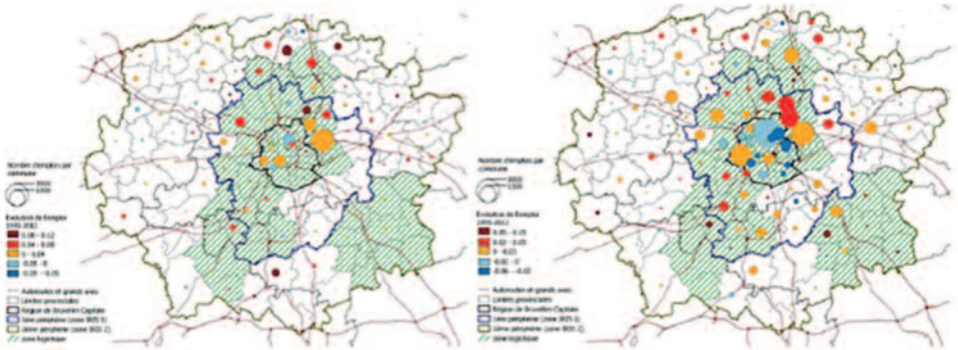


Figuur 11

Dat is ook te zien op de kaarten van Mathieu Straal, die hier aanwezig is en u meer uitleg zal kunnen geven zo u dat wenst.

Op deze kaarten van de evolutie van de werkgelegenheid in de logistieke sector tussen 1995 en 2012 (zie figuur 12) zien we in het rood en oranje de gecreëerde banen en in het blauw de plaatsen waar de werkgelegenheid is gedaald. We zien dat er sprake is van wat we logistieke "uitzaaiing" noemen. Logistieke bedrijven verlaten

het Brussels gewest en trekken naar de rand. Natuurlijk heeft dit minder gevolgen voor de werkgelegenheid, maar meer voor de mobiliteit en het milieu. Zo de bedrijven immers op grotere afstand liggen maar Brussel moeten blijven bevoorraden, dan neemt natuurlijk het aantal trajecten toe en daarmee ook de overlast.



Figuur 12

Evolutie van de werkgelegenheid in de logistiek (links) en de groothandel (rechts) tussen 1995 en 2012, op basis van de RSZ

Laten we het nu even hebben over de *delivery servicing plans* of de leveringsplannen van de bedrijven. Het gaat om bedrijven in de ruime betekenis: een ziekenhuis, een organisatie, een bestuur.

Wat ontvangen de bedrijven op het vlak van de levering van goederen? In Brussel bestaat een groot deel van de leveringen eigenlijk uit diensten. Het gaat om schoonmaakbedrijven, cateringbedrijven enzovoort. Ze vertegenwoordigen een aanzienlijk deel van de leveringen.

Het geval dat we hier bestudeerden, was dat van de ULB, met de campus Solbosch. Belangrijk om weten is dat het aantal leveringen veel te laag wordt geschat door de meeste ondernemingen. Aan de ULB verklaarde men ons dat er op de campus Solbosch elke week ca. 100 binnenkomende en ca. 100 uitgaande leveringen waren. In werkelijkheid ging het om 400 binnenkomende en 400 uitgaande leveringen per week. Bovendien stellen we vast dat de vrachtwagens de campus op- en afrijden via de hoofdingang voor de studenten, bovenaan de Paul Hégerlaan.

Het is belangrijk te beseffen hoe omvangrijk dit goederenvervoer is en wat er gedaan kan worden om de situatie te verbeteren. Hier wordt het interessant om te werken met de aanvragers. We nemen voornamelijk het inkoopbeleid onder handen met als doel de leveringen te rationaliseren. Er wordt dus winst geboekt op het vlak van de mobiliteit, daar er minder leveringen zijn. In het algemeen boeken de ondernemingen werkelijk en onmiddellijk winst. Aan de ULB bijvoorbeeld, op de campus Solbosch, waren er zes verschillende leveranciers van waterfonteinen. Het is

duidelijk dat het gemakkelijker is om via één grote opdracht voordeliger prijzen te bedingen dan wanneer er zes verschillende opdrachten zijn.

Françoise Gilain

Er is dus ruimte om te rationaliseren, zelfs bij de klanten.

Marianne Thys

Het gaat om een van de benaderingen die we ondersteunen en die ik werkelijk interessant vind. Om terug te komen op de vraag betreffende de evolutie ben ik van mening dat we werkelijk mogen gewagen van een verbetering. Voorheen was er vooral sprake van infrastructuur en regelgeving. In 2013 zijn we overgestapt op het concept van de stedelijke distributie. We staan ten dienste van de stad en zijn ontwikkeling. In 2017 hebben we proefprojecten die mooie resultaten hebben opgeleverd. Ook het nieuwe mobiliteitsplan, dat "Good Move" werd gedoopt, of het gewestelijk programma voor circulaire economie, tonen aan dat we evolueren in de richting van een grotere transversaliteit en van een integratie van de projecten, dat er een mentaliteitsverandering is en dat we ook werken aan de vraag, zoals ik net heb aangetoond. Ik vind dit bijzonder positief. Nu komt het erop aan te beseffen dat de uitdaging voor morgen erin bestaat aanpassingen door te voeren op het vlak van de schaal en projecten te ontwikkelen die werkelijk een weerslag hebben op alle goederenstromen die via Brussel lopen. Daartoe zit een aantal projecten nog in de pijplijn, of het er nu om gaat de goede operatoren te herkennen, te werken op het vlak van ruimtelijke ordening, nachtelijke leveringen, een gedragswijziging enzovoort. Er is zeker geen gebrek aan ideeën.

Françoise Gilain

Er is nog heel wat werk voor de boeg.

Marianne Thys

Tot slot wil ik u danken voor uw aandacht en wil ik ook al onze partners bedanken. Wellicht zijn ze hier niet allemaal aanwezig, maar ik zie er toch heel wat. Zonder hen had ik u vandaag niet veel kunnen voorstellen.

Françoise Gilain

Ik dank u. We blijven in het domein van het vervoer met de heer Matthis, adjunct-directeur van de Haven van Brussel. We hebben veel over het wegvervoer gesproken, maar u hebt het over de waterwegen. We hebben het geluk om in Brussel een haven te hebben die zowel een zee- als rivierhaven is. Benutten we alle mogelijkheden van die haven of heeft men u ook hier gekortwiekt?

Philippe Matthis

Adjunct-directeur van de Haven van Brussel.

Dag allemaal. Ik ga proberen het kort te houden: cijfers zeggen immers meer dan een lang betoog. Daarom wil ik u voor de Haven van Brussel vier cijfers meegeven. Om te beginnen heeft de Haven een oppervlakte van 115 hectare, gelegen in gebieden met haven- en transportactiviteiten. Het gaat om nauwelijks 0,8% van de oppervlakte van het gewestelijk grondgebied, gelijk aan de oppervlakte die onze vrienden van citydev.brussels innemen.

In het havengebied hebben we ca. 360 bedrijven die ongeveer 12 000 personen tewerkstellen, al dan niet rechtstreeks. Het is belangrijk erop te wijzen dat het voornamelijk om banen in de secundaire sector gaat. Het gaat om de bouwsector, de voedingssector, de logistieke sector, de petroleumsector enzovoort.

Vervolgens bedraagt de toegevoegde waarde van onze ondernemingen meer dan 1 miljard euro, op zowel directe als indirecte wijze. Tot slot, door gebruik te maken van het kanaal, vermijden onze bedrijven de inzet van ca. 2 000 vrachtwagens per dag in de straten van Brussel. Een afname met 2 000 vrachtwagens, dankzij onze 14 kilometer kanaal, betekent ook op milieuvlak een besparing van 95 000 ton CO₂ per jaar. Daarmee is het decor geschetst en heeft u een beeld van het nut van de haven.

Welke zijn nu onze doelstellingen? Onze voornaamste doelstelling bestaat erin onze bedrijven de kans te bieden te groeien en zich te ontplooien binnen het domein van de Haven van Brussel. We hebben daarvoor een strategie uitgestippeld en hebben ook een masterplan opgesteld. Het gaat om een masterplan tot het jaar 2030, dat voorziet in de creatie van nog eens 5 400 banen in ons havendomein. Wat moeten we doen om daarin te slagen? We moeten het gebruik van onze 115 hectare maximaliseren, maar moeten er tegelijk naar streven om onze oppervlakte uit te breiden. Er is een project dat iedereen intussen wel kent, i.e. de uitbreiding van het haven-domein, gedragen door onze referentieaandeelhouder, het Brussels gewest, op de site van Schaarbeek-Vorming.

Het gaat om niet minder dan 54 hectare, ongeveer de helft van het huidige haven-domein erbij.

Waarom willen we die bijkomende oppervlakte verwerven? Omdat we er een trimodaal economisch en logistiek platform kunnen ontwikkelen. "Trimodaal" omdat het verbonden is met het kanaal, de weg en natuurlijk ook de spoorweg.

Samen met het kabinet van de minister-president, perspective.brussels en de MSI of Maatschappij voor Stedelijke Inrichting proberen we deze site te verwerven. Dat lijkt simpel, maar als je weet dat er verschillende politieke spelers bij betrokken zijn die zich op zowel het federaal als het gewestelijk niveau situeren wordt het duidelijk dat de zaken al direct een stuk ingewikkelder liggen. Natuurlijk kunnen we hier extra banen creëren en onze industrieën in Brussel nieuw leven inblazen.

Het is ook onze wens dat alle Brusselse actoren onze havenbedrijven ondersteunen door ze te beveiligen – en ik leg hier de nadruk op – op de plek waar ze zich bevinden. Ik vind het zeer belangrijk te voorzien in het behoud – sommige aanwezigen weten waarover ik het heb – van de ondernemingen op de plek waar ze zich bevinden en hen tegelijk de kans te bieden te groeien en zich te ontplooien. In het kader van onze strategie streven we er ook naar bedrijven te onthalen die niet gevestigd zijn in een gebied met havenactiviteit maar wel elders in Brussel, op plaatsen waar hun aanwezigheid vandaag misschien niet langer te rechtvaardigen valt. Daarom zijn we bereid voor hen plaats te zoeken. Bovendien zeggen we aan onze aandeelhouders dat ze onze havenruimtes ongemoeid moeten laten. Op de plaatsen die vrijkomen omdat de bedrijven die er gevestigd zijn naar het havengebied verhuizen, kunnen er woningen worden gebouwd en dat gebeurt dan in samenwerking met onze aandeelhouders.

Tot besluit wil ik nog meegeven dat we er dag in dag uit alles aan doen opdat onze bedrijven niet zouden wegtrekken en dat we dat doen in een dynamiek van stedelijke integratie, gedragen door wat we vandaag het Kanaalplan noemen. We hebben het dan wel over het kanaalplan van de bevoegde minister, Rudi Vervoort, en niet over het gelijknamige plan van Jan Jambon die niet dezelfde doelstellingen heeft. We voeren het Kanaalplan dus uit zoals we het vandaag kennen, daar het tot doel heeft, in samenwerking met onze partners – de MSI, perspective.brussels en impulse.brussels –, onze bedrijven beter in de stad te integreren.

De bedrijven moeten dus aanwezig blijven in de stad, maar moeten zich er beter integreren. Elke dag zijn er nieuwe praktische voorbeelden van deze betere integratie. Ik rond af met de mededeling dat wij, op dit eigenste ogenblik, werken aan de uitvoering van niet minder dan drie of vier in het oog springende projecten van het Kanaalplan. We creëren dit jaar een "bouwmaterialendorp". Tegelijk ontwikkelen we, in een ander register, een passagiersterminal die nog niet bestond in Brussel maar die werkgelegenheid en toegevoegde waarde zal creëren op het vlak van toerisme. Bovendien hopen we binnenkort te komen tot de creatie van een nieuwe ter-

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

minal voor wegvervoer van het type roll-on-roll-off in de voorhaven. Ik hoop dat de besprekingen hierover binnenkort kunnen worden afgerond.

We hebben ook een stuk grond van acht hectare gekocht op de site van Thurn en Taxis. We hebben deze site in 2001 gekocht en pas vandaag, op het ogenblik waarop ik met u spreek, kunnen we er na lange jaren van vele inspanningen niet minder dan zeven ondernemingen inplanten. Volgens onze collega's van citydev.brussels zouden ze goed zijn voor ca. 600 nieuwe banen in de zone.

Dit is wat we concreet doen in de Haven van Brussel.

In 2017-2018 krijgen we de gelegenheid om al deze projecten ten uitvoer te leggen. U weet echter dat alles lang duurt in Brussel. Dit is niet iets dat we in twee weken kunnen afhandelen, wel zijn er vele jaren nodig. Ik zou graag de aandacht vestigen op het feit dat we erin geslaagd zijn deze projecten te realiseren dankzij onze klanten. Het zijn immers onze bedrijven die ons doen leven en die toegevoegde waarde creëren voor Brussel. Tevens zijn we daarin geslaagd dankzij ons personeel in de Haven van Brussel en al onze partners van wie de belangrijkste hier vandaag aanwezig zijn. Ik noem, zomaar door elkaar, impulse.brussels, Brussel Mobiliteit, perspective.brussels, het Agentschap Net Brussel en citydev.brussels, stuk voor stuk partners met wie we samenwerken. We hebben er in totaal 24 en dankzij hen is er een positieve dynamiek aan de gang langs het kanaal in Brussel. Ik dank u.

Françoise Gilain

Bravo, mijnheer Matthis, u hebt de essentiële punten behandeld en ik feliciteer u daarvoor. We hebben begrepen dat de Haven van Brussel een essentieel element is, een van de pijlers van het industriebeleid. We komen nu bij het laatste stukje van de puzzel, het fameuze Kanaalplan.

Ik wil de heer Tom Sanders vragen om naar voren te komen. Alvorens u het woord te geven, bekijken we een korte getuigenis van op het terrein, van de ondernemingen Inter-Beton en Stevens, die langs het kanaal gevestigd zijn.

Video Spanning langs het kanaal

Inter-Beton en Stevens zijn twee bedrijven langs het kanaal, in het Vergotedorok.

Volgens de firma Stevens is er al enkele jaren sprake van spanningen tussen de industriële activiteit en de woonfunctie: de firma werd onder druk gezet om de site te verlaten, omdat sommigen van mening zijn dat een dergelijke onderneming niet op haar plaats is in de stad, omdat het om een "stort" gaat, om "vervuilende" activiteiten.

In werkelijkheid levert deze firma diensten aan de burgers en aan de bedrijven, daar de hele kleine ring in een straal van 5 km wordt getroffen. Het is belangrijk om een dergelijke activiteit in de stad te behouden, daar ze de lokale economie doet draaien. Aanvankelijk werd het kanaal aangelegd om er economische activiteiten te ontwikkelen en was het een belangrijke strategische plek. Het zijn de andere functies (kantoren, woningen) die zich beetje bij beetje langs het kanaal zijn komen vestigen, niet omgekeerd.

De firma Inter-Beton van zijn kant vertegenwoordigt een van de grote troeven van de stad, daar dit de enige plek is waar grote boten rechtsomkeer kunnen maken. Het is belangrijk om in Brussel een dergelijke site te hebben, daar Brussel een grote consument van beton is en beton binnen de 100 minuten moet worden gegoten om niet aan kwaliteit in te boeten. Gelet op de mobiliteitsproblemen waaraan Brussel het hoofd moet bieden, is dit een strategische plek; het zou ondenkbaar zijn om niet in de stad te liggen. Dit neemt niet weg dat het niet zo gemakkelijk is om in Brussel rond te rijden met een 40-tonner.

Philippe Matthis

Ik veronderstel dat u begrepen heeft dat beide bedrijven deel uitmaken van het haven-domein en samen goed zijn voor meer dan 350 000 ton die elk jaar over het water worden vervoerd. We hebben voor die bedrijven integratieprogramma's uitgewerkt, maar nu loop ik vooruit op wat mijn collega en vriend, de heer Tom Sanders, u gaat vertellen.

Françoise Gilain

Mijnheer Tom Sanders, u bent directeur Territoriale Strategie bij het Brussels Planingsbureau. Iedereen heeft het over het Kanaalplan, maar wat houdt dat plan eigenlijk in? Het heeft al een zekere geschiedenis, geloof ik.

Tom Sanders

Directeur Territoriale Strategie bij perspective.brussels.

Om te beginnen wens ik de ESR te bedanken voor het initiatief om ons hier vandaag

samen te brengen en het kader te creëren dat het voor ons, stadsplanners, mogelijk maakt een dialoog aan te gaan met de economische operatoren in Brussel. Ik denk echt dat het Kanaalplan, dat inderdaad al een hele weg heeft afgelegd, op een beslissend moment is gekomen, waar het zijn gesprekken met de verschillende economische spelers gaat verdiepen.

Ik stel voor dat ik even heel snel de instelling die ik vertegenwoordigd aan u voorstel. Daarna zal ik u de geschiedenis van het Kanaalplan schetsen, aan de hand van een zeer beknopte plaatsbeschrijving. Tot slot zal ik u uitleggen hoe dat plan een hefboom kan vormen voor de herontwikkeling van een bepaalde economische activiteit langs het kanaal en, algemeen, in het Brussels gewest.

Ik ben hier dus als vertegenwoordiger van het Brussels Planningsbureau. Deze nieuwe instelling heeft de naam “perspective.brussels” aangenomen en heeft als opdracht de territoriale strategie voor Brussel te bepalen, ongeacht of die uitsluitend strategisch of reglementair is. Onze roeping bestaat erin uit te groeien tot een expertisecentrum in verband met de stad. Om die reden brengen we in ons midden statistische deskundigheid samen met deskundigen in territoriale kennis, stedenbouwkundigen en architecten, versterkt met de steun van het team van de Bouwmeester en de Schooldienst; zij helpen ons voor alles wat verband houdt met de stedelijke programmering, meer bepaald in strategische gebieden zoals de kanaalzone.

Natuurlijk vormt het kanaal sinds zijn ontstaan een strategisch gebied voor Brussel. Ten eerste als gevolg van zijn geografische eigenheid: 14 kilometer lang, van de ene naar de andere kant van het gewestelijk grondgebied en al dan niet rechtstreeks in contact met de gemeenten. In dit gebied woont bovendien 17% van de Brusselse bevolking. Het is een vrij jonge bevolking die zich volop ontwikkelt. Ondanks de cijfers die eerder vanmorgen zijn genoemd, vormt dit gebied vandaag nog steeds een bepalend economisch gewicht voor het Brussels gewest. Het heeft ook een haven die verbonden is met Antwerpen, Charleroi en Frankrijk. In dit havengebied is er een overwicht van de bouwsector die van de waterweg gebruik maakt om zijn goederen te vervoeren, met een aandeel van 55%. Rekening gehouden met deze elementen zijn we er sinds lang van overtuigd dat het kanaal de plek kon zijn van een grootstedelijk project op grote schaal voor Brussel. Het zou toelaten om van Brussel, over een tiental jaar, een van de Europese steden te maken die de uitdaging van de mutatie van de stad en de economie in het algemeen met succes zijn aangegaan. Om die reden zijn we in 2012 begonnen met het opstellen en uitvoeren van een Kanaalplan. Daarbij zijn we uitgegaan van de drie vragen die ik hierna aan u voorstel en die eigenlijk de doelstellingen van het Kanaalplan zijn geworden.

Om te beginnen onderzoeken we hoe dit gebied een antwoord kon bieden op de behoeften die voortvloeien uit de geografische bloei op het vlak van woningen en uitrustingen. De tweede vraag is welke economische strategie ontwikkeld moet wor-

den voor dit postindustriële gebied. Tot slot analyseren we hoe we ervoor kunnen zorgen dat dit gebied niet langer een grens vormt tussen de wijken, zoals dat vandaag nog al te vaak het geval is. Hoe kan men, door te werken aan de renovatie van de openbare ruimtes, deze verschillende stadsdelen die vandaag nog op meerdere plaatsen gescheiden zijn met elkaar verbinden?

We hebben in 2012 een stedenbouwkundige benoemd, Alexandre Chemetoff, van wie een van de eerste antwoorden erin bestond de aandacht te vestigen op wat hij destijds een "gewestelijk domein" noemde.

Het gaat om percelen die al dan niet rechtstreeks worden gecontroleerd door de verschillende overheden in Brussel, i.e. het gewest, de gemeenten, de Haven en citydev.brussels. We kregen de volgende vraag voorgeschoteld: hoe zal het gewest opnieuw vaste voet aan de grond krijgen op zijn grondgebied, zijn ontwikkeling beheersen en een coherente visie ontwikkelen die de drie bovenvermelde dimensies omsluit op het geheel van dit grondgebied?

De conclusie van deze diagnosefase luidde als volgt: het is mogelijk om 25 000 woningen te bouwen en 7 500 banen te creëren door oppervlakten te ontwikkelen die bestemd zijn om er economische activiteiten uit te oefenen.

Het eerste principe is dat van de dichtheid in een gebied, en dat geldt ook voor het hele gewest, dat niet kan worden uitgebreid maar waar de behoeften steeds maar toenemen in alle stedelijke domeinen. Men moet vernieuwende oplossingen ontwikkelen om onderdak te kunnen bieden aan een bepaald aantal stedelijke functies.

Hebben we al dan niet monofunctionele gebieden nodig? De behoeften zijn zo enorm binnen een beperkt gebied dat we niet anders kunnen dan oplossingen te ontwikkelen die erin bestaan stedelijke functies met elkaar te vermengen. Het is een denkoefening die ons momenteel in beslag neemt.

Tot slot is het noodzakelijk om elk nieuw stadsproject op te nemen in het weefsel waarin het thuishoort om deze vormen van cohabitatatie te bevorderen en hun harmonie te verzekeren. Indien we dit potentieel nog iets meer becijferen, dan komen we uit bij 224 hectare voor huisvesting en 200 hectare voor de economie die moeten worden gecombineerd met, respectievelijk, de 200 hectare die citydev.brussels beheert of de 200 hectare in het beheer van de Haven van Brussel, en ook met de 200 hectare aan openbare ruimtes die voor vernieuwing in aanmerking komen en de levenskwaliteit in het gebied langs het kanaal zouden verbeteren.

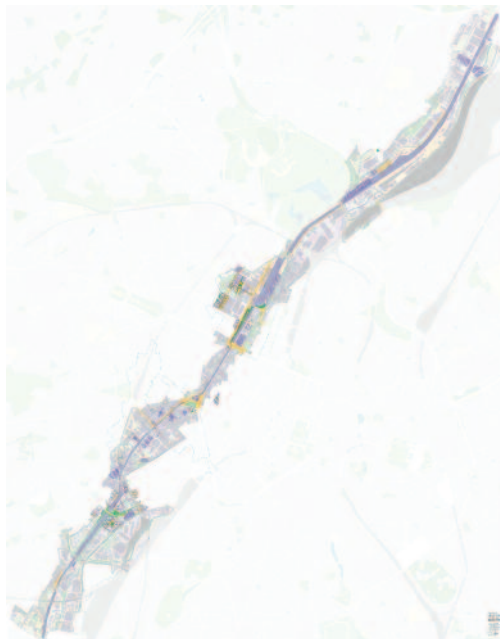
Sinds 2015 heeft de Brusselse regering deze principes goedgekeurd en het Kanaalplan in een meer operationele fase gebracht die wordt gekenmerkt door een ietwat specifiek beheer. Er werd een team samengesteld dat de opdracht heeft gekregen het Kanaalplan ten uitvoer te leggen. Het doel bestaat erin garanties te bieden voor een betere coördinatie, een betere informatie-uitwisseling en vooral een coherente benadering die wordt ontwikkeld door alle in dit gebied aanwezige actoren. De

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

harde kern van dit team bestaat uit het kabinet van de minister-president, perspective.brussels, het team van de Bouwmeester, de directie Stedenbouw van het gewest en de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting. Als instelling die belast is met de inrichting van de grond heeft deze laatste van de Brusselse regering de bijzondere opdracht gekregen om de uitvoering van deze stedelijke strategie te coördineren. Deze strategie impliceert dat er zoveel mogelijk overleg plaatsvindt met elk van de actoren die in dit gebied aanwezig zijn. Het gaat bij voorrang om de gemeenten, de Haven van Brussel, citydev.brussels en alle huidige of toekomstige actoren in dit gebied dat het voorwerp is van het Kanaalplan.

We hebben vandaag niet de tijd om alle projecten die vandaag worden ontwikkeld in detail voor te stellen. In 2015 gaf de regering zich 10 jaar de tijd om van het Kanaalplan een succes te maken. Dit betekent niet dat alles tegen die tijd zal zijn voltooid, wel moet er tegen dan in dit gebied een beweging op gang zijn gebracht die onomkeerbaar is.

U vindt hierna een kaart ter illustratie van alle segmenten van deze gebieden waar vandaag een veranderingsproces op gang is gekomen. Vertrekkende in het zuiden ziet u de sectoren Biestebroek, Birmingham, Ninoofsepoort – vandaag één grote werf –, Beco met de site van Thurn en Taxis, het toekomstige museum, het Vergotodok en – in de richting van de voorhaven – Schaarbeek-Vorming en het gebied van gewestelijk belang (GGB). Al deze plaatsen zijn opgenomen in het Kanaalplan.



Figuur 13

Er bestaat vandaag een zeer sterke dynamiek die we moeten begeleiden en soms ook moeten doen evolueren en aanmoedigen. De twee perimeter die vandaag tot de meest dynamische behoren, zijn de perimeter van Biestebroek, in de gemeente Anderlecht, naar het zuiden van het Brussels gewest met op nagenoeg elk perceel van dit gebied een wijziging die zich aankondigt. Het is een werf met een gemengde ontwikkeling. Er is een verkavelingsvergunning ingediend, er komt een vastgoedontwikkeling aan het uiteinde van het dok, ontwikkelingen van citydev.brussels aan beide kanten van de spoorweg en het behoud of zelfs de mogelijkheid tot ontwikkeling van de economische activiteiten op de kades van het Biestebroekdok.

Er is dus telkens sprake van een geïntegreerde strategie die de cohabitatie beoogt van de verschillende functies in een stad. De perimeter Beco, met de site van Thurn en Taxis, is een park dat stap voor stap wordt aangelegd. Overigens zal er een vergunning worden aangevraagd om in dit gebied een aanzienlijk aantal woningen te creëren. Philippe Matthis had het eerder al over de ontwikkeling van het project TACT en het onthaal van de stedelijke bedrijven dat dag na dag wordt voortgezet. Er is ook het project Tivoli bij citydev.brussels, het project van een museum voor hedendaagse kunst aan de Willebroekkaai (waarvoor onlangs een architectuurproject is gelanceerd), er zijn ontwikkelingen van meer residentiële aard op deze percelen en er is het prachtige Vergotedorp met de bedrijven Stevens en Inter-Beton.

Opnieuw komen we uit bij de nood aan een gemengde geïntegreerde aanpak. Terugkomend op het thema "economie" en het onderwerp van dit colloquium klopt het dat we getuige zijn van het verval van de industrie of de productieactiviteit – dat blijkt uit de cijfers. Dit neemt echter niet weg dat we toch evolueren in een gebied dat zichtbaar en fysiek industrieel van aard blijft.

Er bestaat economische activiteit op zeer grote afstand, in het centrum van de stad en het stadsweefsel, zonder dat dit tot vandaag aanleiding heeft gegeven tot reële problemen. Het gaat om een benadering die we proberen te ontwikkelen.

Komen we terug op de ondertitel van het colloquium, "het bestaande bewaren", dan stellen we vast – zoals al is gezegd – dat het Kanaalplan het eerste instrument van ondersteuning is geweest voor bedrijven zoals Inter-Beton, die daarmee de kans kregen om te blijven waar ze sinds lang gevestigd zijn. Zoiets heeft inderdaad veel zin. We moeten die bedrijven dus helpen een project te ontwikkelen dat hun de kans biedt zich op duurzame wijze te integreren in het stedelijk weefsel.

Zo is er het zogenaamde "bouwmaterialendorp", waarover Philippe het ook al had en dat het bewijs levert dat het Kanaalplan de ambitie koestert om de bedrijven die in dit gebied zijn gevestigd te behouden, te integreren en gemoedsrust te schenken. En hoe moeten we de toekomst dan voorbereiden? Er zijn de OGSO's, die voorwerp zijn van debat. Volgens mij moeten we op een gegeven ogenblik de balans opmaken betreffende de toepassing van die OGSO's en bekijken of we dit instrument moeten

behouden en in de een of andere richting moeten doen evolueren.

We werken sinds enige tijd aan een benadering die we *“Research by Design”* hebben genoemd. In het kader daarvan werken we meer bepaald samen met het team van de Bouwmeester en testen we typologieën van gebouwen uit die de cohabitatie mogelijk maken van economisch gezien iets hardere functies enerzijds en de woonfunctie anderzijds. We bevinden ons hiermee niet langs het kanaal, maar het is vrij verhelderend werk. Er is momenteel een oefening aan de gang op de parking Delta waar er sprake is van de cohabitatie van MIVB-inrichtingen en een parking.

Is het al dan niet mogelijk om de cohabitatie van een woongebied langs een voor economie bestemd gebied te realiseren? Sommige projecten hebben succes. Het project Greenbizz van citydev.brussels raakt beetje bij beetje gevuld in een zeer dichte wijk. Er is een mix met residentiële functies. Dat werkt en kan als hefboom en voorbeeld dienen voor het vervolg van deze ontwikkeling.

Volgens mij valt er veel werk te verrichten op het vlak van communicatie, van de noodzaak om in de buurt van de omwonenden te werken en van de keuze die we al dan niet hebben om iets hardere functies te doen samenleven met woonfuncties. Vandaag klagen de bewoners van de toren UP-site al over het lawaai dat de machines bij Inter-Beton produceren. Zoiets kan niet. We moeten communiceren over de noodzaak waarbij iedereen zijn plaats moet vinden in de stad.

Tot slot wil ik nog meegeven dat er een brug moet worden geslagen tussen de actoren van de territoriale inrichting en ontwikkeling enerzijds en de economische spelers anderzijds. Ik dank u.

Françoise Gilain

Ik dank u, mijnheer Sanders. We hebben nu enkele minuten om vragen van de toehoorders te beantwoorden. Wie een vraag heeft voor de panelleden of voor de heer Sanders in verband met het Kanaalplan, krijgt nu de kans om die snel te stellen. Ik heb ook een vraag voor u, mijnheer Sanders. Is het niet zo dat het Kanaalplan voorrang geeft aan vastgoedprojecten?

Vragen en bespreking

Tom Sanders

Ik heb twee louter economische projecten voorgesteld, i.e. de evolutie van het systeem van Inter-Beton en het bouwmaterialendorp. Er zijn natuurlijk nog andere projecten zoals het bedrijf Gobert in het Biestebroekdorp. We hebben dit bedrijf begeleid opdat het zou evolueren en een duurzame plek zou kunnen verwerven in dit gebied. Het klopt niettemin dat de druk op het Brussels grondgebied gigantisch groot is.

We hebben nood aan woningen en de bevolkingsdruk is geen keuze maar een realiteit die de komende jaren niet zomaar zal verdwijnen. We moeten deze situatie beheren en ook een economische strategie ontwikkelen. We bevinden ons in een permanent evenwicht tussen deze verschillende functies.

Het klopt dat we vandaag niet langer moeten gaan bedelen opdat men ons huisvestingsprojecten zou voorstellen die grotendeels beantwoorden aan de vraag in Brussel. Niet voor alles, maar wel in een vrij grote verhouding. We stellen werkelijk alles in het werk om voortdurend het evenwicht te bewaren tussen economie en de andere functies, maar dan wel in het kader van de nood aan cohabitatie.

Françoise Gilain

Verkeren bedrijven als Inter-Beton en Stevens niet een beetje in overlevingsmodus, gelet op de bedreigingen die hen omringen?

Philippe Matthis

Ik denk het niet, want uiteindelijk zorgen we ervoor dat ze hun bestaan kunnen verduurzamen, gelet op de begeleiding die we hebben geboden – overigens hebben we het project inzake stedelijke integratie van Inter-Beton voorgesteld. We hebben hun concessies op lange termijn aangepast zodat ze nu veel langer dan aanvankelijk gepland kunnen blijven. Ze investeren immers om zich nog beter te kunnen integreren. Dit bedrijf verkeert dus niet in overlevingsmodus, want we hebben precies het tegengestelde gerealiseerd. We bestendigen het, daar het een middel heeft gevonden om zich in de stad te integreren. Volgens mij is dit dus het beste antwoord dat we kunnen bieden. We leggen hetzelfde parcours af met Stevens en met alle andere havenbedrijven wier activiteiten een weerslag hebben op de stad.

U zult begrepen hebben dat we ons havendomein, dat 115 hectare groot is, niet tot

in het oneindige kunnen uitbreiden. We moeten in Brussel blijven, binnen de Brusselse grenzen, en ten opzichte van de bevolkingsdruk moeten we ernaar streven het juiste evenwicht te vinden. Het gaat om een boeiende uitdaging, dankzij alle teams die we in het kader van ons werk ontmoeten.

Françoise Gilain

Ik dank u. Laten we daarin geloven. Ja, mevrouw, u hebt het woord.

Anoniem

Vanmorgen was er de vergadering van de overlegcommissie in verband met het BBP Biestebroek. Eigenlijk gaat het om een tweede openbaar onderzoek, daar er een wijziging is aangebracht in het kader van dit BBP. Een van de grote projecten in verband met deze wijziging behelst een project voor een nieuwe jachthaven.

We weten dat we al een jachthaven hebben in Brussel, de BRYC, die vandaag wel functioneert maar waarvan het potentieel niet ten volle wordt benut. Deze jachthaven is ongeveer voor 60% gevuld. De jachthaven ligt binnen de perimeter van een ondernemingsgebied in stedelijke omgeving. Hoe is het mogelijk dat een BBP wordt gewijzigd om de creatie van een jachthaven mogelijk te maken die niet tegemoet lijkt te komen aan behoeften op het vlak van woningen of van productieactiviteiten en die de concurrentie aangaat met een al bestaande activiteit? Ondersteunt het gewest een dergelijk project?

Tom Sanders

Ik wil even iets rechtzetten. Het BBP heeft niet enkel te maken met dit project van een jachthaven. Het BBP is een initiatief van de gemeente, dat nog vóór de lancering van het Kanaalplan van start is gegaan. Het werd opgeschort tijdens de uitwerking van het Kanaalplan en wordt vandaag afgesloten nu er aanzienlijke vooruitgang is geboekt met de definitie van de strategie. Dit project is een privé-initiatief. Er is een vergunning aangevraagd en we kunnen niet verhinderen dat promotoren vergunningen aanvragen. Er is met betrekking tot dit project een effectenrapport opgesteld in het kader van het BBP en er wordt momenteel ook een effectenonderzoek gevoerd in verband met de specifieke projecten. We moeten de conclusies van beide onderzoeken afwachten en het gewest zal te gelegener tijd een beslissing nemen. De vergunning is vandaag nog niet afgeleverd en de bevoegde overheid zal op deze documenten steunen wanneer ze beslist of het al dan niet past om deze stedenbouwkundige vergunning af te leveren. Het is niet zo dat het BBP werd gewijzigd om de uitvoering van dit project mogelijk te maken; integendeel, het kwam eerder

al in aanmerking om te worden vergund. Een BBP beslaat dus een veel groter gebied dan enkel het perceel dat is bestemd voor dit project van jachthaven. Ik herhaal dat het om een privé-initiatief gaat en dat het gewest in dit verband nog geen beslissing heeft genomen. Het gaat om een project dat het voorwerp is van een effectenrapport in het kader van het BBP. We moeten de conclusies van het effectenonderzoek in verband met dit project afwachten en het gewest zal te gelegener tijd zijn standpunt bepalen op basis van het onderzoek dat wordt gevoerd.

Anoniem

Maar het BBP heeft toch tot doel dit gebied te regelen. Zo het BBP niet in deze zin was gewijzigd, dan zou het dit project van jachthaven niet hebben toegelaten. Precies om die reden werd het project gewijzigd: om zijn eventualiteit mogelijk te maken, terwijl het gebied al was geregeld en een dergelijk project er niet mogelijk was.

Tom Sanders

Het BBP is nog niet aangenomen en beslaat een veel groter gebied. Het maakt voor alle projecten binnen deze perimeter afwijkingen mogelijk die toelaatbaar en zelfs wenselijk worden geacht door het team dat al deze denkoefeningen heeft gevolgd. We mogen de bestaansredenen van dit BBP niet beperken tot dit ene project, want dat strookt niet met de werkelijkheid. Ik herhaal dat er in dit dossier nog geen enkele beslissing is genomen. Het BBP moet nog worden aangenomen, of niet, door de Brusselse regering en de bevoegde overheden zullen de vergunning al dan niet afleveren.

Françoise Gilain

Ik dank u voor dit antwoord en ik dank ook u, mevrouw, voor deze vraag. Aan de mevrouw helemaal boven wil ik vragen de micro aan te zetten. Daarna is het aan mijnheer. Voor meer vragen hebben we geen tijd.

Anoniem

Mijn vraag heeft veeleer betrekking op de interventie van Marianne Thys over het Goederenvervoerplan en ook over het BBP Biestebroek. In het ontwerp van gewestelijk ontwikkelingsplan hebben we verschillende inplantingen opgenomen voor stedelijke distributiecentra. We weten echter dat het GBP zeer restrictief is op logistiek vlak en dat het BBP Biestebroek het voorwerp van discussie was.

Het is misschien daar dat we een deel van het Goederenvervoerplan op zeer concrete wijze hadden kunnen uitvoeren. We weten echter dat dit niet mogelijk is gemaakt.

Ik begrijp niet waarom we precies deze inplanting opnieuw opnemen in het GPDO. Het zijn dergelijke kleine zaken die de concrete uitvoering in het gewest moeilijk maken, ook al hebben we zeer veel partners die beslissen om samen te werken. Kan iemand mij uitleggen waarom dit SDC opnieuw is opgenomen in het GPDO, terwijl we weten dat het vandaag niet kan worden gerealiseerd en dat evenmin mogelijk wordt gemaakt door het BBP?

Françoise Gilain

Kan iemand deze vraag beantwoorden zonder het over een al te technische boeg te gooien?

Tom Sanders

Ik wil wel antwoorden en kan u om te beginnen zeggen dat er in het kader van dit BBP een discussie wordt gevoerd. In de huidige stand van zaken is de wijze waarop het GBP deze kwestie regelt nogal restrictief en beperkend, dat klopt. Het GPDO is een macro- en strategisch document en het heeft dus zin dat het bepaalde doelstellingen bijstuurt, meer bepaald met betrekking tot het feit dat een beleid van stedelijke distributie kan worden gerealiseerd in Biestebroek. Een van de denkoefeningen die wij moeten voeren bestaat erin de definities van het gewestelijk bestemmingsplan te herzien en te actualiseren ten opzichte van wat er vandaag gebeurt op het vlak van economische activiteiten. Op die manier is er misschien wat meer flexibiliteit mogelijk. Het is misschien deels daardoor dat de zaken wat moeilijk waren voor het BBP Biestebroek.

Françoise Gilain

En komt dat er?

Tom Sanders

We zijn bereid om deze denkoefening te houden. Daarna, zoals ik al zei, is het aan de regering om politieke keuzes te maken en aan haar besturen duidelijke mandaten te geven om in de ene of de andere richting te werken.

Françoise Gilain

Nog een laatste vraag voor deze voormiddag. Voor u, mijnheer, helemaal boven.

Michel X

Hallo, ik ben stedenbouwkundige in Watermaal-Bosvoorde. Ik heb een vraag voor de heer Sanders. Het verheugde me vanmorgen een stadsplanner te horen spreken. We hebben het gehad over het GPDO. Wat voorziet dit plan op het vlak van industriële ontwikkeling in Brussel? We hebben het niet gehad over het grootstedelijk gebied omdat er, indien ik u goed heb begrepen, geen plaats is voor iedereen en voor alle projecten. Het zal nodig zijn om goede afspraken te maken met Vlaanderen en Wallonië en volgens mij is het onvermijdelijk dat er een grootstedelijk gebied komt, ook al is het moeilijk om dit te realiseren. Dank u.

Tom Sanders

Voorlopig zijn we van mening dat er plaats is voor iedereen. Weliswaar is het zo dat we, zo we aan iedereen een plaatsje willen geven, moeten evolueren in de manier waarop we ons bepaalde inrichtingen en projecten voorstellen. We hebben het idee nog niet opgegeven om voor iedereen plaats te maken. Zoals minister Gosuin eerder heeft gezegd, is er reden om het GPDO nader te definiëren. Het stuurt de doelstelling inzake de ontwikkeling van een economische strategie in Brussel bij. Het benadrukt dat er nood is aan een industriële strategie in de ontwikkeling van die economie. Zo neemt het een initiatief over waarover we het vandaag nog niet veel hebben gehad: het gewestelijk plan voor de circulaire economie. Volgens mij moet dit plan een van de grondslagen of een van de redenen vormen voor de ontwikkeling van een nieuwe industriële strategie.

Dit heeft veel zin. Het heeft zin te werken aan het metabolisme van de stad, zoals de firma Stevens dat vandaag doet. Daarvoor is het echter nodig dat we nadenken over de manier waarop we dit type projecten kunnen opnemen in de stad. Het GPDO wordt tegen het begin van volgend jaar goedgekeurd. Er moet nog over bepaalde zaken worden nagedacht en er moeten nog zaken worden uitgediept en in dit kader kunnen we nog veel verder gaan. Vandaag heeft iedereen de vraag gesteld wat industrie precies betekent en wat de perimeter van die industrie is. Blijkbaar heeft bijna niemand een antwoord op die vraag. We moeten deze dimensie dus verder verfijnen om nauwkeuriger te kunnen zijn met betrekking tot de strategie.

Françoise Gilain

Ik dank u voor dit antwoord. Ik dank ook onze panelleden en u allen voor uw aandacht en uw actieve deelname. Ik stel voor dat we nu een uur pauze nemen om iets te eten. We komen hier weer samen om 13u45 stipt. Dank u en tot straks.

SESSIE 2 : Vergelijkend overzicht van het industriebeleid in de Europese stadsgewesten Gekruiste blikken

IV. Het industrieplan (“Plan industries”) in de regio Île-de-France

Françoise Gilain

Ik stel u voor dat we opnieuw aan de slag gaan, we hebben nog een drukke namiddag voor de boeg. Vanmorgen hebben we de toestand van de industrie in Brussel geschetst om te bekijken hoe we kunnen behouden wat al verworven is.

Deze namiddag willen we iets meer vooruitkijken en een verkennende oefening houden, en we doen dat in twee fasen. Om te beginnen zullen we de bestaande situatie in Brussel vergelijken met de toestand in Vlaanderen, Wallonië en zelfs in de regio Île-de-France in Frankrijk. Daarna zullen we nagaan welke verwachtingen er bij werkgevers en vakbonden leven in verband met de industrie in Brussel.

We hebben het genoegen en het geluk de heer Romain Del Grosso te mogen verwelkomen. Ik nodig u uit om vooraan plaats te nemen. U bent bij de regionale raad (Conseil régional) van de regio Île-de-France bevoegd voor de economische ontwikkeling en de ondersteuning van de groei van de bedrijven. Kunt u ons uitleggen hoe de zaken in de praktijk verlopen in uw regio? Is de industrie erin geslaagd een bepaalde plaats te behouden in het landschap of staat ze net als in Brussel bloot aan een sterke druk vanwege de vastgoedsector? U hebt het woord.

Romain Del-Grosso

Hoofd van de missie voor economisch beleid bij de economische en sociale raad van de regio Île-de-France (CESER).

Dank u. Om te beginnen wens ik de Economische en Sociale Raad te bedanken voor zijn onthaal en uitnodiging; die kwam precies op het goede moment, daar we net de laatste hand legden aan de opmaak van onze industriële strategie toen we de uitnodiging ontvingen.

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

Vandaag krijgen we dus de gelegenheid u die strategie te komen voorstellen, ook al heeft onze voorzitter ze nog niet verspreid en er pas over zal worden gestemd, zo alles volgens plan verloopt, op de volgende vergadering van de regionale raad in juli. Ik kan u niet alle details meegeven, maar ik zal proberen zo concreet en zo operationeel mogelijk te zijn door u de hoofdlijnen en de voornaamste uitdagingen van onze strategie te schetsen.

Om te beginnen wil ik enkele elementen voorstellen van de industriële context in Île-de-France, samen met enkele belangrijke cijfers en elementen van diagnose. Ik vond het bijzonder interessant om te luisteren naar de verschillende sprekers die vanmorgen aan het woord gekomen zijn. Ik herkende immers een aantal diagnose-elementen die wij ook hebben teruggevonden in de verschillende gesprekken die we hebben gevoerd om onze industriële strategie uit te werken.

Ik zal u ook in het kort de nationale context schetsen waarin onze industriële strategie wordt gevoerd, wetende dat er in Frankrijk een sterke mobilisatie op gang is gekomen ten gunste van de industrie van de toekomst.

Daarna zal ik u uitleggen hoe we onze strategie hebben uitgewerkt en zal ik nader ingaan op enkele details.

Om te beginnen dus enkele cijfers. De regio Île-de-France is de op één na grootste industriële regio in Frankrijk. Lange tijd waren we zelfs de grootste, maar als gevolg van de fusie van de regio's die op 1 januari 2016 in werking is getreden heeft de regio Auvergne – Rhône-Alpes ons voorbijgestoken en staan we nu op de 2^{de} plaats. De industrie in Île-de-France, dat is 436 000 werknemers, 14,3% van de nationale werkgelegenheid en 8% van de gewestelijke werkgelegenheid. We hebben 45 000 vestigingen. 87% van alle industriële vestigingen in Île-de-France telt minder dan 10 werknemers en ik geloof dat 95% er minder dan 50 heeft.

Er is dus iets dat kenmerkend is voor de regio Île-de-France: enerzijds hebben we in onze regio enkele zeer grote bedrijven, daar de zetel van ondernemingen als Renault, PSA, Thales, Alcatel ... er gevestigd is, anderzijds is er ook een weefsel van zeer kleine industriële ondernemingen.

Voorts is de regio Île-de-France vrij goed gepositioneerd in het segment van activiteiten met gemiddelde en hoge toegevoegde waarde, met een duidelijke specialisatie in bepaalde sectoren. We hebben het meer bepaald over energieproductie en -distributie, informatica en elektronica, de farmaceutische sector, textiel en de fabricage van vervoermaterieel.

Wat we onvoldoende beseffen, is dat de regio Île-de-France ook de eerste Franse regio is op het gebied van de luchtvaart. En ook de verdwijning van de industrie is een realiteit die zich voordoet in Île-de-France.

De cijfers behoeven nauwelijks commentaar: de voorbije 25 jaar is de werkgelegenheid in de industrie gedaald met 50%, waarbij de achteruitgang in Île-de-France gro-

ter was dan in de andere regio's in Frankrijk waar het banenverlies in de industrie 30 tot 35% bedroeg. Deze desindustrialisering, maar dat weet u zelf ook wel, dient echter te worden genuanceerd. Het gaat niet enkel om verhuizingen van bedrijven, die slechts 13% van het banenverlies in de industrie vertegenwoordigen.

Een groot deel van dit verlies aan industriële banen is het gevolg van productiviteitswinst en van de overheveling van activiteiten naar onderaannemers die diensten leveren. Op dat vlak kan ik aansluiten bij wat er vanmorgen is gezegd: de industriesector is essentieel voor de groei van de economie in Île-de-France.

Ik heb verwezen naar enkele cijfers die we regelmatig hebben gehoord: 1 baan in de industrie is gelijk aan 2 tot 3 banen aan afgeleide diensten, aan 80% O&O-uitgaven en aan 75% uitvoer in Île-de-France. De industrie is werkelijk een essentiële sector voor onze regio.

Wat betreft de diagnose wil ik u om te beginnen de troeven voorstellen waarover we beschikken, alvorens het te hebben over de bedreigingen en de beperkingen waarmee we rekening dienen te houden. Die troeven zijn immers onmiskenbaar in de regio Île-de-France.

Er zijn drie elementen: natuurlijk is er de sterkte van onze markt, met een enorm consumptiepotentieel. Er zijn in onze regio ook grote opdrachtgevers die ik eerder al noemde – in sectoren als de luchtvaart, de automobielsector, het luxesegment, landsverdediging – en die een zeer groot stuk van de markt van kleine en middelgrote industriële ondernemingen innemen.

Voorts is er de grote voorraad aan arbeidskrachten, met een jonge en zeer goed opgeleide bevolking. Dat is werkelijk een sterk punt voor de regio Île-de-France. Bovendien behoren onze ingenieurs tot de beste ter wereld, maar we beseffen dat onvoldoende en we zeggen dat ook niet genoeg in Île-de-France. Ik kom hier later nog op terug.

Tot slot, en volgens mij is dit echt een grote troef voor Île-de-France, is er de rijkdom van haar ecosysteem. Er zijn netwerken en wereldvermaarde onderzoekscentra en er is een rijk technologisch aanbod. Ik verwees eerder al met mijn collega naar de starterscentra en innovatieplekken. We hebben er in overvloed in Île-de-France en dat is werkelijk een grote troef.

De grote moeilijkheid, en ik kom hier later op terug, bestaat erin te weten hoe we de brug kunnen slaan tussen dit ecosysteem en onze industriële bedrijven. Zo kom ik bij de bedreigingen en de beperkingen waarmee we rekening moeten houden.

Elementen van diagnose van de industrie in Île-de-France: beperkingen en grote bedreigingen

Wat ik u nu ga vertellen, is gebleken uit de verschillende gesprekken die we hebben gevoerd en de verschillende studies die in een recent verleden zijn verschenen en waaruit we de nodige inspiratie hebben geput om onze strategie uit te werken.

Er is een verzwakking van ons weefsel van zeer kleine (industriële) ondernemingen en

van kleine en middelgrote (industriële) ondernemingen, met een onvoldoende bewustmaking bij de bedrijfsleiders voor de uitdagingen die hen te wachten staan. De bedrijfsleiders met wie we hebben gesproken, onderschatten de potentiële productiviteitswinst die investeringen in de industrie van morgen kunnen opleveren. Zo zijn ze nauwelijks op de hoogte van de innovaties op het vlak van systeembeveiliging of van de uitdagingen die daarvan het gevolg kunnen zijn, of – algemeen – van digitalisering.

Er is ook achterstand in de modernisering van het productieapparaat. Dit is toch wel een opvallend gegeven in Frankrijk in vergelijking met onze grote burens, zoals Duitsland. Dit heeft te maken met het feit dat de daling van de winstmarges van industriële bedrijven halverwege de jaren 2000 heeft geleid tot een afname van de productie-investeringen bij de bedrijven. Dit vertaalde zich wiskundig gezien in een afname van de investeringen ten voordele van de industrie van de toekomst.

Een ander in het oog springend feit in Île-de-France is de moeilijkheid om onze grote opdrachtgevers en onze onderaannemers soms met elkaar in contact te brengen. Tijdens de gevoerde gesprekken kregen we vaak te horen dat het economisch patriotisme in Frankrijk minder sterk is dan in Duitsland.

In Duitsland geeft een grote groep voorrang aan een Duitse onderaannemer, ook wanneer hij uiteindelijk een hogere prijs dient te betalen. In Frankrijk echter heeft men veeleer een “prijsreflex” en pas nadien een nationale reflex. Bovendien is onze positie zwak wat betreft de uitvoer van onze zeer kleine (industriële) ondernemingen en van kleine en middelgrote (industriële) ondernemingen.

Ik verwees al naar de cijfers van de uitvoer, die we voornamelijk danken aan de dynamiek van de grote groepen en in vrij beperkte mate het werk zijn van onze zeer kleine (industriële) ondernemingen en van kleine en middelgrote (industriële) ondernemingen.

Ten tweede is er het zwakke weefsel van de middelgrote bedrijven. Dit sluit aan bij wat ik eerder al heb gezegd: we hebben zowel grote als zeer kleine bedrijven, met daartussen de middelgrote ondernemingen, dit zijn bedrijven met meer dan 250 werknemers. In Île-de-France hebben we er zeer weinig, ongeveer 250.

Daaruit blijkt hoe moeilijk het voor kleine ondernemingen is om naar dit niveau over te stappen, vaak omdat ze huiverachtig staan ten opzichte van externe groei, om aandeelhouders tot hun kapitaal toe te laten waardoor ze groter zouden kunnen worden en in het buitenland zouden kunnen groeien. Dit is ook het gevolg van de overname van kleine en middelgrote industriële ondernemingen door grote groepen. De overgang naar het niveau van zeer kleine industrie komt er dus niet noodzakelijk.

Er zijn vele beperkingen, maar u ziet dat die opwegen tegen de troeven die ik eerder heb genoemd. Een andere beperking behelst het innovatie- en onderzoekspotentieel dat vandaag – volgens ons – onvoldoende wordt benut, met onvoldoende samenwerkingsverbanden tussen de onderzoekswereld en de industriële bedrijven. We beschikken

over geniale onderzoekscentra die echter onvoldoende contacten met elkaar hebben. De technologie wordt onvoldoende overgebracht naar de industriële ondernemingen. Dit is iets wat de directeuren van alle onderzoekscentra ons zijn komen vertellen. Dit komt tot uiting in een laag niveau van integratie van de innovaties van de beschikbare technologie en een structuurbeleid dat onvoldoende op de industrie is gericht. Zoals we eerder al zegden is het luik "structuur / inrichting" werkelijk een essentieel aspect geweest. U zult zien dat het om een belangrijk luik van onze industriële strategie gaat. We hebben in de regio Île-de-France te maken met een aantal beperkingen. Om te beginnen is er een zeer sterke dynamiek van verstedelijking, meer bepaald in Parijs – intra muros en binnen de kleine kroon – die de industrie verdrijft ten gunste van de dienstensector en de inplanting van woningen.

Natuurlijk zijn de grondprijzen hoog, nog meer dan in Brussel, en bestaan er problemen van bereikbaarheid van de netten, wat betreft het vervoer. De industriële ondernemingen binnen de grote kroon zijn niet altijd verbonden met de netwerken van het openbaar vervoer of de netwerken met een zeer hoog debiet en zijn soms dus moeilijk bereikbaar. Er zijn bovendien moeilijkheden van bereikbaarheid in dichtbevolkte gebieden, in Parijs zelf en in de kleine kroon, voor vrachtwagens die de bedrijven komen bevoorraden.

Het gevolg hiervan is dat het aanbod aan terreinen en vastgoed nauwelijks is aangepast aan de noden van de industriële sector, wat betreft bedrijfslokalen maar ook woningen voor de werknemers die het moeilijk hebben om een woning te vinden in de buurt van de industriegebieden.

Bovendien is het aanbod aan beschikbare lokalen en terreinen onvoldoende zichtbaar voor de industriële. Daarbij komt nog het probleem, dat zich in Frankrijk wel vaker voordoet, van het gebrek aan een uniek aanspreekpunt. Men weet niet tot wie men zich moet richten om de juiste informatie te krijgen.

De behoeften aan competenties en het aspect "opleiding" vertegenwoordigen nog een belangrijk element. Bedrijven hebben het moeilijk om zowel geschoolde als ongeschoolde arbeidskrachten aan te werven.

Er zijn meerdere studies verschenen die toelaten zicht te krijgen op de schaarste aan personeel in sommige beroepen: tekenaars van gebouwen in het domein van openbare werken, voertuig-elektromonteurs en regelaars zijn beroepen die regelmatig werden genoemd tijdens de gesprekken die we hebben gevoerd. Bedrijfsleiders hebben het vandaag moeilijk om de "witte merel" te vinden.

Bovendien moet een basis- en voortgezette opleiding worden aangepast om tegemoet te komen aan de noden van de industrie in de toekomst. Tot slot, en dit is essentieel, is er de gebrekkige aantrekkingskracht van de beroepen in de industrie.

Ik kom hier later op terug en u zult zien dat een heel luik van onze strategie is gewijd aan het imago van de industrie, die nog te vaak het slachtoffer is van een ietwat negatieve retoriek.

Er is vaak sprake van verhuizingen en van de sluiting van vestigingen terwijl de industrie van de toekomst het nu net mogelijk zou maken een nieuwe positieve dialoog op gang te brengen rond de industrie, meer bepaald om talentvolle jongeren aan te trekken.

Tot slot hebben we het over een regio die wordt geïdentificeerd als een “gebied van diensten”. Het klopt dat we Île-de-France in de eerste plaats zien als een diensten-regio, niet van industrie, en ook hier wacht ons dus een belangrijke uitdaging. Deze strategie past in een nationale context die bevorderlijk is voor de ontwikkeling van de industrie van de toekomst.

Een sterke nationale mobilisatie ten gunste van de industrie

In 2015 werd, op nationaal niveau, het programma “industrie van de toekomst” gelanceerd; dit programma steunt op 5 pijlers.

De eerste pijler bestaat in de ontwikkeling van het technologisch aanbod. Concreet komt dit erop neer dat de nodige middelen worden ingezet om een Frans technologisch aanbod te ontwikkelen in de volgende 7 bevoorrechte domeinen: driedimensionaal printen, robotica, digitalisering van de productieketens, monitoringtechnologieën, nieuwe materialen, co-technologieën en energie-efficiëntie.

Het “grote probleem” bestaat erin uit te vinden hoe we de brug kunnen slaan tussen dit technologisch aanbod en de kmo’s zodat zij die innovatie kunnen integreren.

De tweede pijler bestaat in de gepersonaliseerde begeleiding van de bedrijven. Ik kom daar nog op terug, omdat het een van de belangrijke elementen van onze strategie is, dat steunt op gepersonaliseerde diagnoses die worden gemaakt door deskundigen die zelf naar de zeer kleine ondernemingen en de kleine en middelgrote ondernemingen gaan om er een diagnose te stellen van een van de luiken van de industrie van de toekomst. Die diagnose kan bijvoorbeeld betrekking hebben op hun energie-efficiëntie. Eens de diagnose is gesteld, wordt een actieplan uitgewerkt dat vervolgens wordt uitgevoerd en kan worden ondersteund door verschillende financiële mechanismen. In dit opzicht heeft de overheid meerdere mechanismen ontwikkeld om productie-investeringen in industriële ondernemingen aan te moedigen.

De derde pijler behelst de opleiding van de werknemers. Het project “osons l’industrie” (Wees niet bang van industrie), dat in maart 2016 werd gelanceerd, laat toe de handboeken van basis- en voortgezette opleidingen bij te werken om ze beter aan te passen aan de huidige behoeften.

De vierde pijler is de versterking van de Europese en internationale samenwerking. Het klopt dat het programma “industrie van de toekomst” in Frankrijk al vrij vroeg in verband werd gebracht met het Duitse programma “Industrie 4.0”. Ik kan u de naam van de strategie “Industrie” niet onthullen, maar het klopt dat ze allemaal “Industrie 4.0”, “Smart manufacturing” enzovoort worden genoemd. U moet weten dat het aspect “naamgeving” van industriële strategieën gepaard gaat met een uitgebreide denkoefening.

Er vinden ook vele werkzaamheden plaats rond bijzondere thema's met sommige landen zoals China, de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk. Ik kan u niet zeggen of er ook met België hard is samengewerkt, maar ik kan me voorstellen dat er zeker en vast wel toenadering is geweest in verband met bepaalde thema's.

De vijfde en meteen ook laatste pijler is de promotie van de industrie van de toekomst. Hoe kunnen we onze industriële knowhow opwaarderen in het buitenland, door middel van meerdere promotieacties? Het gaat hierbij om het labelen van projecten, het idee van een gemeenschappelijk merk en de organisatie van een internationaal evenement in verband met de industrie van de toekomst.

Ik kom nu terug bij het industriebeleid in Île-de-France. Om te beginnen wil ik u zeggen dat deze strategie is opgenomen in het kader van ons regionaal programma voor economische ontwikkeling dat de grote richtingen van de regio inzake economische ontwikkeling uitzet. Het gaat om het equivalent van jullie Strategie 2025, die ook voorziet in de opmaak van een industrieplan.

Het was werkelijk onze bedoeling om alle actoren van de industrie in Île-de-France te betrekken bij de opmaak van dit plan. We hebben meer dan vijf maanden lang samengewerkt en we blijven de werkzaamheden voortzetten met alle partners. Een commissie van verkozenen heeft meerdere hoorzittingen gehouden. Hun taak bestaat erin na te denken over deze kwestie en ze hebben dus gesprekken gevoerd met alle bovenvermelde actoren.

We hebben er ook echt naar gestreefd om bedrijfsleiders te ontmoeten; je kunt immers geen industriële strategie uitwerken zonder contact te hebben met de bedrijfsleiders en – natuurlijk – met vertegenwoordigers van de verschillende bedrijfstakken. In Île-de-France hebben we 8 competitiviteitspolen of "excellentieclusters", die de voornaamste strategische bedrijfstakken in de regio vertegenwoordigen. Ook de beroepsfederaties werden hierbij betrokken, alsook onze belangrijkste partners zoals Bpifrance. Dit is een van de grote fondsenverstrekkers voor innovatie en economische ontwikkeling in Île-de-France en is ons instituut voor ruimtelijke ordening en stedenbouw. We hebben scholen en opleidingsorganen (basis- en voortgezette opleiding) ontmoet en hebben werkelijk geprobeerd om na te denken over beide luiken. We hebben ook actoren op het vlak van ruimtelijke ordening en een onderzoekscentrum ontmoet en hebben hen gevraagd hoe zij aankijken tegen deze aangelegenheid. Vervolgens hebben we een overlegvergadering met al deze actoren georganiseerd om hen op de hoogte te brengen van de eerste elementen die uit onze denkoefening naar voren zijn gekomen, met als doel die te confronteren met andere deskundigen en de inhoud van onze strategie verder in detail uit te werken.

Zoals ik al zei, hopen we dat de regionale raad deze strategie zal goedkeuren op zijn vergadering in juli. Ik zal u nu de inhoud van onze strategie voorstellen. Ze steunt op drie pijlers en ik zal die in detail toelichten. Ik besef wel dat het allemaal

een beetje banaal kan lijken, maar ik ga proberen u duidelijk te maken wat er allemaal achter zit.

Pijlers van de strategie “Industrie Île-de-France 2017-2021”

- **Pijler 1:** De industriële ondernemingen voortstuwen naar de “industrie van de toekomst” en opleiden in de toekomstige behoeften

Een van de eerste doelstellingen bestaat erin de industriële bedrijven te moderniseren. Dit sluit aan bij wat ik eerder al zei, met geïndividualiseerde begeleiding van onze industriële ondernemingen. Het is de bedoeling te voorzien in sterke strategische begeleiding en in financiële ondersteuning voor deze bedrijven.

Wat ons heeft getroffen in onze gesprekken met deze bedrijven, is het feit dat we dachten dat men ons overal zou zeggen *“geld te verwachten van de regio”*. In werkelijkheid echter bleek dat zeer weinig het geval te zijn. Bij de meeste bedrijven kregen we te horen: *“We willen dat u ons in contact brengt met onze potentiële klanten, met andere actoren die ons kunnen helpen groeien.”*

We hebben een mechanisme gecreëerd van geïndividualiseerde begeleiding van de bedrijven, een diagnosemechanisme evenals financiële ondersteuning met verschillende financiële instrumenten zoals een lening, een garantie, een terugbetaalbaar voorschot, een interventie via onze investeringsfondsen enzovoort.

Het tweede doel bestaat erin de industriële kampioenen van morgen te identificeren en te steunen. Het is werkelijk de bedoeling om die fameuze zeer industriële bedrijven te ontwikkelen waarover ik het eerder al had en die we vandaag niet hebben in Île-de-France. We hebben ons die vraag gesteld bij het uitwerken van de strategie en ik denk dat het om een echte strategische keuze gaat.

U stelde vanmorgen al de vraag: moet ons industriebeleid zich richten tot een zeer breed spectrum en proberen zoveel mogelijk industriële bedrijven te bereiken of bevinden we ons veeleer in een logica van kampioenen waarbij we ons richten op slechts enkele kampioenen die erom bekend staan dat ze beschikken over een zekere capaciteit en een potentieel om banen te creëren en zeer sterk te groeien, met als ultieme doel de efficiëntie van overheidsgeld?

Uiteindelijk hebben we beslist om beide benaderingen met elkaar te combineren. Via onze benadering van steun voor de industriële kampioenen van morgen denken we na over de invoering van een versneller voor enkele weinige industriële goudklompjes, teneinde hen in staat te stellen die fameuze overgang te maken naar het niveau waar ze de zeer industriële bedrijven van morgen kunnen worden.

Het derde doel bestaat erin de werknemers en werkzoekenden op te leiden om tegemoet te komen aan de noden van de industriële ondernemingen. Wat dit betreft, steunen we op onze nieuwe regionale bevoegdheid, ook al beschikken we sinds

enige tijd over opleidingen voor werkzoekenden, wat ons in staat stelt het aanbod inzake voortgezette vorming in Île-de-France te definiëren.

De uitdaging bestaat erin innoverende opleidingsinstrumenten te ontwikkelen, de MOOC's (Massive Open Online Course), en het voor de mensen mogelijk te maken ter plaatse een opleiding te volgen, veeleer dan naar een klassiek opleidingslokaal te gaan en er slides te bekijken die uiteindelijk misschien minder tot de verbeelding spreken dan een directe opleiding.

- **Pijler 2:** Industriële activiteiten naar de regio Île-de-France lokken en ze er handhaven dankzij een vernieuwend en aantrekkelijk grondbeleid en de ontwikkeling van totemplaatsen

Het eerste doel bestaat erin een aanbod aan vastgoed (gebouwen en terreinen) samen te stellen dat is aangepast aan de noden van de industrie. Hier bestaat de uitdaging er werkelijk in om een strategie van inplanting van de industrie in Île-de-France te ontwikkelen.

Daarvoor bestaan meerdere hefboomen zoals de verwerving van grond, via het *établissement public foncier* (openbaar grondinstituut) van Île-de-France, evenals de ontwikkeling van gemengde activiteitengebieden.

Zoals vanmorgen al gezegd, bevinden we ons ook in een logica van *clusterisation*. Het is de bedoeling om het voor de industriële bedrijven in Île-de-France mogelijk te maken zich te groeperen volgens bedrijfstakken om spelers van dezelfde bedrijfstak, potentiële klanten enzovoort te ontmoeten. Er is dus werkelijk een logica van "clustering". Dit brengt de noodzaak mee om de hele keten van actoren op het vlak van ruimtelijke ordening te mobiliseren, te beginnen met de lokale verkozenen, die bij ons controle hebben over de lokale stedenbouwkundige plannen, en natuurlijk ook de promotoren en de planners.

Er is ook het hele luik "bereikbaarheid", via de ontwikkeling van het zeer hoge debiet, waarover ik het eerder al had. Voorts is er de uitbreiding van onze netten van openbaar vervoer.

De tweede doelstelling van deze pijler bestaat erin de integratie van de industrie in het ecosysteem van uitmuntendheid aan te moedigen.

Er zijn uiteindelijk twee luiken en het is echt de bedoeling om tegemoet te komen aan de nood die de bedrijven hebben geuit om met de juiste personen en/of instanties in contact te worden gebracht.

Er is een luik om de relaties tussen de opdrachtgevers en de onderaannemers te versterken. In het begin van het jaar hebben we in de regio een Small Business Act doen aannemen die het nu precies mogelijk moet maken grote bijeenkomsten te organiseren om opdrachtgevers en onderaannemers in de industrie rechtstreeks met elkaar in contact te brengen.

Het tweede luik sluit aan bij het fenomeen van clustering dat ik eerder al ter sprake bracht: het is nodig om actoren met elkaar in contact te brengen rond eenzelfde segment of eenzelfde waardeketen. Daartoe wenst ons uitvoerend orgaan dat we steun bieden aan zogenaamde totemplaatsen rond kerntechnologieën zoals driedimensionaal printen en robotica. Op die manier bieden we aan innoverende actoren, aan startups die ter zake een nieuw aanbod ontwikkelen en aan de kmo's die zich wensen te ontwikkelen de kans elkaar te ontmoeten rond die totemplaatsen.

- **Pijler 3:** Het imago van de industrie in Île-de-France nieuw leven inblazen bij de nieuwe generaties en wereldwijd

De eerste doelstelling bestaat erin de aantrekkingskracht van de industriële beroepen te versterken. Daartoe vormen opleidingen de belangrijkste hefboom waarover de regio Île-de-France beschikt ten aanzien van de jonge generaties.

De strategie heeft dus tot doel de opleiding in de industriële ondernemingen te versterken en onze ingenieursscholen in contact te brengen met kmo's teneinde actieplannen in die ondernemingen op te stellen. Dit maakt werkelijk een fenomeen van “culturation” tussen beide werelden mogelijk en dit is echt iets dat ons interessant leek. De tweede doelstelling bestaat erin om de industrie van Île-de-France zowel in de regio zelf als wereldwijd te promoten. Ook op dit vlak denken we na over een merk dat een toepassing zou kunnen zijn van de zogenaamde “French Tech”, om de industrie van Île-de-France op internationaal niveau te valoriseren. De uitdaging bestaat er werkelijk in de industrie in Île-de-France te waarderen en duidelijk te maken dat Île-de-France niet alleen maar een dienstenregio is.

Françoise Gilain

Ik dank u, mijnheer Del Grosso, en we applaudisseren voor u. Ik wil u vragen om nog even vooraan te blijven om de vragen te beantwoorden die over een twintigtal minuten zullen worden gesteld.

We komen nu eerst bij een tweede vergelijking. Hoe doet de industrie het in Wallonië? Ik nodig de heer Benoît Bayenet uit op het spreekgestoelte. U geeft les aan de ULB en bent ook lid van de SOGEPa, de Société de Gestion des Participations en Région wallonne (beheersmaatschappij van de participaties in het Waals Gewest). U bent natuurlijk ook econoom en een van de initiatiefnemers van het Marshallplan. Er zijn in Wallonië enkele zeer grote industriesteden zoals Charleroi en Luik, die vandaag grotendeels zijn gedisindustrialiseerd. Welke zijn de toekomstperspectieven voor het Waals Gewest? Ik dank u alvast voor uw antwoord op deze vraag.

V. Het nieuwe industriebeleid in Wallonië: focus op de steden

Benoît Bayenet

Ondervoorzitter van Sogepa en professor aan de ULB.

Om te beginnen wil ik het hebben over het industriebeleid in de brede zin en daarna zal ik, zoals beloofd, scherp stellen op de steden. De actualiteit van de laatste maanden zal me echter toelaten vlot over te schakelen van een gewestelijk naar een lokaal feit. Het industriebeleid in het Waals Gewest is het economisch beleid.

In het begin van de jaren 2000 is er een koerswijziging geweest. Van een “begeleiding” van de desindustrialisering in de jaren 70, 80 en ook nog 90 zijn we geëvolueerd naar een nieuwe visie van het economisch beleid en het industriebeleid, meer bepaald met de invoering van het Marshallplan. Door de jaren wordt dit plan uitgewerkt volgens marketingprincipes: we gaan immers over van de eerste versie van het Marshallplan naar zijn tweede, “groene” versie, met de toevoeging van het aspect “duurzame ontwikkeling”.

De recentste versie van het Marshallplan is zijn versie 4.0. Het plan krijgt nu ook een digitaal luik, daar het zowel de industriële als de technologische evolutie moet volgen.

Bekijken we de evolutie van de voorbije 10 jaar, dan onderscheiden we enkele groter pijlers op het niveau van het economisch beleid in Wallonië.

De eerste pijler is die van het industriebeleid, dat meer bepaald steunt op de fameuze competitiviteitspolen, die verschillen van de polen die men in Frankrijk kent. Op het vlak van communicatie lijkt het behoorlijker te spreken van competitiviteitspolen dan van clusters of clustering. Dat bevorderde natuurlijk de communicatie en de presentatie van het project.

Naast dit industriebeleid hebben we ook de pijler “onderzoek en innovatie, creativiteit en productiviteit” versterkt, met meer bepaald het Plan *Digital Wallonia*. We zijn meer bij de versie 4.0 en de hele administratieve vereenvoudiging om een kader te creëren dat bevorderlijk is voor de economische ontwikkeling in het Waals Gewest. Het grote probleem, en ik kom straks uit bij de steden, bestaat erin de brug te slaan tussen een gewestelijke economische strategie en de werkgelegenheidsbekkens.

Terwijl er destijds sprake was van twee grote bekkens, i.e. Charleroi en Luik, nemen die vandaag een beetje uitbreiding tot aan La Louvière. Hoewel La Louvière grote industriële herstructureringen heeft ondergaan, blijven daar nog enkele grote bedrijven met onder meer een staalbedrijf in Russische handen (NMLK), dat nog honderden werknemers telt. Dat bedrijf is vandaag nog volkomen rendabel.

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

We stellen dus vast dat de as Luik-Charleroi-La Louvière nog steeds bestaat. Ook een andere as heeft zich zeer sterk ontwikkeld, i.e. de as Brussel-Namen die natuurlijk via Waals-Brabant met zijn farmaceutische sector loopt. Ik geloof dat u het er vanmorgen over had, maar die as blijft verderlopen en gaat verder dan Namen. Vandaag heeft men het over de “nationale as 4”, die ten minste tot aan Marche reikt en nu ook al door de provincie Luxemburg begint te lopen.

We stellen vast dat de economische dynamieken en de werkgelegenheidsbekkens niet altijd samenvallen. Natuurlijk schrijft de logica voor dat men probeert het economisch beleid te versterken en de werknemers de kans biedt een diploma te halen zodat ze de banen die er zijn kunnen invullen.

We keren eerst echter terug naar het industriebeleid.

In het begin van de jaren 2000 begon men werkelijk te beseffen dat er niet zozeer sprake was van een industriële verandering maar veeleer van een echte desindustrialisering. We zouden uitvoerig kunnen spreken over de concurrentie tussen de dienstensector en de industrie, maar we weten dat de ontwikkeling van de diensten voor een groot deel verband houdt met de uitbesteding van activiteiten die vroeger in de industriële sector werden gerealiseerd. Wanneer economen de industrie vandaag moeten analyseren, dan wordt dat zeer moeilijk. Een voorbeeld: de onderneming Rolls Royce, die vliegtuigmotoren bouwt – het gaat hier inderdaad niet om de auto’s – en morgen beslist om die motoren veeleer te verhuren dan te verkopen. Haar activiteit evolueert dus van een industriële activiteit naar een dienstenactiviteit volgens de economische statistiek. Het gaat echter om dezelfde industriële activiteit. Om die reden hebben economen het steeds moeilijker om het gewicht van de industrie te bepalen. Een deel van die industrie is volgens de statistiek immers overgegaan naar de dienstensector.

We hebben dus veeleer te maken met een industriële verandering. De traditionele industrie verliest aan gewicht en een nieuwe industrie begint zich te ontwikkelen; in Wallonië gaat het dan vooral om de farmaceutische en de chemische sector.

Ondanks alles beseffen we dat we die industriële basis om meerdere redenen toch wel nodig hebben. Ten eerste omdat activiteiten op het gebied van onderzoek en ontwikkeling voornamelijk plaatsvinden binnen die grote industriële groepen. Het gaat dus om een productiviteitsfactor. Die industrieën zijn bovendien ook een motor van uitvoer voor een land en genereren een hele reeks externe elementen voor de lokale of gewestelijke economische ontwikkeling. Ze brengen immers een brede waaier van ondernemingen en andere activiteiten mee. Het gaat dus om een motor van economische ontwikkeling, ook al vertegenwoordigt die een kleiner statistisch aandeel in het gewestelijk bbp in vergelijking met vroeger.

Het is goed om vast te stellen dat de industrie evolueert, belangrijk blijft en ook dat ze essentieel is voor de economische ontwikkeling van een regio. Wel diende men

te onderzoeken hoe er een nieuw industriebeleid kon worden ontwikkeld en hoe men, in een klein gewest als Wallonië (3,5 miljoen inwoners, dat is toch wel heel klein), de economische middelen en krachten kon bundelen om een nieuwe industriële strategie uit te stippelen.

Het is op dat punt dat de politieke wereld het heeft aangedurfd om de keuze van de sectoren over te laten aan de academische sector.

De eerste fase bestond erin een wetenschappelijke studie te voeren, onder leiding van professor Capron van de ULB.

Zo het Waals Gewest de uitdaging van een nieuw industriebeleid morgen met succes wil aangaan, in welke sector beschikt het dan over sterke troeven? In welke sector zijn er mogelijkheden? Als we een macro-economische analyse van het Waals Gewest maken, als we al zijn actoren beschouwen als één grote speler op het vlak van onderzoek, menselijk kapitaal en investeringen, als we de Waalse economie in haar geheel bekijken, in welke sector maken we dan een kans om wereldleiders te worden, om te wegen op internationaal vlak en om leiders te creëren die hun stempel zullen drukken op de economie en de industrie?

Ik zal u zo meteen tonen om welke sectoren het gaat. Uiteindelijk zullen die domeinen strategische assen van het hele economische en industriebeleid van het Waals Gewest worden. We zullen immers zien hoe alle middelen, het volledige beleid en de projectoproepen worden gericht op die economische domeinen die als prioritair en strategisch worden beschouwd. In het kader van de Europese structuurfondsen zullen we voorrang verlenen aan die economische domeinen. Die domeinen beginnen de "ruggengraat" van het Waals industriebeleid te worden. Op basis van die domeinen zullen we een projectoproep voor competitiviteitspolen lanceren die zich dus beperken tot deze zes strategische domeinen, met uitsluiting van alle andere. Natuurlijk belet dit niet dat er ook andere initiatieven kunnen worden genomen, wel is er sprake van concentratie in de bewuste domeinen die voorrang krijgen.

Om welke domeinen gaat het? Natuurlijk zijn er op dit vlak geen verrassingen, daar het om domeinen gaat die we terugvinden in vele gewestelijke en industriële beleidsdomeinen. De keuze van de criteria was gebaseerd op een wetenschappelijke studie van onze sterke en zwakke punten in het Waals Gewest.

We hebben dus even gekeken welk potentieel we hadden inzake onderzoek, innovatie, menselijk kapitaal, investeringen, aantal ondernemingen en onderzoekscentra. Op basis daarvan leken 6 sectoren ons prioritair te zijn, daar we er over een kritische massa beschikten om verder te gaan.

Die economische domeinen, niet sectoren – ik zal u uitleggen waarom –, zijn: werktuigbouwkunde, logistiek, duurzame chemie en duurzame materialen, biotechnologie, luchtvaart en ruimtevaart en, tot slot, de voedingsindustrie.



Figuur 14

Waarom heb ik mezelf verbeterd? Waarom spreken we van economische domeinen en niet van sectoren?

Om te kunnen behoren tot deze domeinen, te reageren op deze projectoproepen en initiatieven te ontwikkelen dient men geen onderneming in de betrokken sector te zijn. Bovendien bestaat er niet zoiets als werktuigbouwkunde, en hetzelfde geldt voor de voedingsindustrie. Dit zijn immers meer transversale domeinen. Dit wil dus zeggen dat ik in om het even welk domein een project in nieuwe technologie kan hebben. Ik kan ook een project inzake duurzame ontwikkeling in alle domeinen hebben. Ik kan een onderneming hebben die niets te maken heeft met deze sectoren, maar die samen met een andere onderneming, die veeleer een staalbedrijf is, een project indienen op het gebied van werktuigbouwkunde.

We wensten ons dus niet te beperken tot verticale sectoren. We kunnen aan duurzame ontwikkeling doen in de levenswetenschappen, de luchtvaart, de voedingsindustrie, de logistiek, de metaalnijverheid, de chemie enzovoort.

De nieuwe technologieën, de industrie 4.0 bevinden zich in al deze domeinen. Het gaat niet om een verticale as maar wel degelijk om een transversale as.

Er diende dus een moeilijke politieke keuze te worden gemaakt, die echter steunde op een wetenschappelijke studie.

Die domeinen worden de ruggengraat van het Waals economisch beleid en rond die strategische domeinen worden er vele projectoproepen inzake onderzoek en ontwikkeling gelanceerd en worden de structurele fondsen georganiseerd.

Bovendien zullen de competitiviteitspolen centraal staan in het Waals industriebeleid. Het doel bestaat er immers in een bepaald aantal innoverende projecten te genereren die vrij dicht bij de markt staan.

We bevinden ons niet in het fundamenteel onderzoek, maar veeleer in het toegepast onderzoek. Het doel van een pool bestaat erin de industriëlen, zowel groot als klein, samen te brengen. Immers, voor een project van polen heb je groot en klein nodig. Er is sowieso een kmo nodig. Grote groepen kunnen in hun eentje geen projecten inzake competitiviteitspolen indienen.

We zullen groot en klein dus dwingen om de handen in elkaar te slaan, om te werken met twee al dan niet universitaire onderzoekscentra opdat zij samen een project zouden ontwikkelen dat drager is van economische activiteiten en van banen. Er kan slechts één pool per domein zijn. Het gaat dus werkelijk om een wedstrijd in de zes domeinen.

Tot slot is dit allemaal gebeurd in twee fasen. De pool werktuigbouwkunde en duurzame materialen werd vijf jaar na de andere gecreëerd. Vandaag hebben we zes polen. Die polen worden geleid door de industriëlen.

Het is wel degelijk een publiek industrieel initiatief om te zeggen: "Ik realiseer een projectoproep, ik stel de voorwaarden vast en ik vraag vervolgens aan de industriëlen om het initiatief te nemen, de "krachten" te bundelen op het vlak van onderzoek, van economie en van opleidingen om een project van polen in te dienen dat een internationale jury zal beoordelen. De administratie noch de regering zal de "kandidaturen" van polen analyseren; dat is de taak van een internationale jury.

Eens deze polen een label hebben gekregen, kunnen ze elk jaar reageren op projectoproepen en financiële steun krijgen voor partnerschapsprojecten. We hebben het echter over industriebeleid. Zoals eerder al gezegd, volstaat het niet over een goed onderzoeksprogramma te beschikken. Wanneer het onderzoeksprogramma er eenmaal is, moet men niet alleen kunnen investeren maar dient men ook te beschikken over het menselijk kapitaal en de opleidingen die moeten volgen. Daarom hebben we ernaar gestreefd alle belangrijke elementen van dat industriebeleid samen te brengen binnen de polen.

De "ontwerpplannen" kunnen een pijler hebben inzake investeringen, opleiding en onderzoek maar natuurlijk ook inzake buitenlandse handel en buitenlandse investeringen. Zo onze kleine Waalse economie zich wenst te ontwikkelen, moet ze zich immers ook richten op de buitenlandse markten; onze interne markt is immers veel te klein om ons economisch en industrieel potentieel te absorberen.

We hebben in het kader van deze polen dus drie prioriteiten: partnerschap, gemeenschappelijke projecten en internationale zichtbaarheid.

De polen krijgen een label en de jaarlijkse projectoproepen worden geanalyseerd en beoordeeld door een internationale jury, zonder inmenging vanwege de politieke

wereld; de polen worden beheerd door de industriëlen. Volgens mij zijn dit enkele belangrijke verschillen in vergelijking met het Franse model.

Vandaag zijn de competitiviteitspolen volgens de enen een succes en volgens anderen een half succes. We stellen vast dat er zeer veel enthousiasme bestaat, dat de projectoproepen elk jaar naar behoren functioneren en dat heel wat projecten zich hebben ontwikkeld. De eerste echte economische projecten die uit deze competitiviteitspolen zijn ontstaan, beginnen nieuwe banen en nieuwe projecten te genereren. Volgens sommigen zouden die er ook wel zijn gekomen zonder de polen. Zoets is altijd moeilijk te bepalen. Wat we vandaag wel kunnen vaststellen, is dat er aan de kant van de bedrijfsleiders en onderzoekers werkelijk een grote bereidheid bestaat om samen te werken en die economische partnerschappen te ontwikkelen, zowel op het vlak van de werktuigbouwkunde en de levenswetenschappen als de andere domeinen.

Toen de polen hun label kregen, dienden ze zelf een strategie uit te stippelen. Ik ga hier niet in detail treden, maar kan u zeggen dat elke pool, in zijn eigen domein, zijn strategische pijlers diende te definiëren, gelet op onze beperkte schaal. Natuurlijk kunnen we niet het hele domein van de werktuigbouwkunde of de levenswetenschappen beslaan en daarom moeten we ons richten op onze sterke punten om morgen een toonaangevende rol te kunnen spelen en economische activiteit en werkgelegenheid te creëren.

Ik heb u, natuurlijk op ietwat synthetische wijze, de prioritaire pijlers van de verschillende polen genoemd. Wanneer we het over competitiviteitspolen in Wallonië hebben, dan denken we aan BioWin, Skywin, MecaTech, Wagralim, GreenWin, voor de pool “luchtvaart en ruimtevaart”.

Zoals ik al zei, staat dit nieuwe industriebeleid werkelijk centraal in het economisch beleid van het Waals Gewest. Onderstaand schema (zie figuur 15), dat ik niet zelf heb gecreëerd, biedt een mooi beeld van deze nieuwe logica van het economisch beleid, waar de polen centraal staan en alle door de regering ondernomen acties, of het nu gaat om ondernemerschap, aantrekkingskracht of steun voor onderzoek en ontwikkeling, daar om heen cirkelen.



Figuur 15

Het ging werkelijk om een verschuiving ten opzichte van het beleid dat tot het einde van de jaren 90 werd gevoerd. U zult me nu vragen: Is er nog ruimte voor het stedenbeleid? Helaas wel, of gelukkig wel. In Wallonië echter kan ik dit industriebeleid gemakkelijk illustreren aan de hand van de schokkende gebeurtenissen die Wallonië op economisch gebied heeft beleefd.

De voorbije jaren kende Wallonië twee grote schokken die toelaten de aandacht te vestigen op een lokaal economisch beleid en vooral op de rol van de overheid bij de uitvoering van een industriebeleid.

Die twee schokken deden zich voor bij ArcelorMittal in Luik en bij Caterpillar in Charleroi. De eerste schok dateert van 3 jaar geleden. Vandaag “zitten” we nog steeds in de tweede schok, ook al kwam de aankondiging er al enkele maanden geleden.

In 2013 kondigde ArcelorMittal op nogal brutale wijze de stopzetting van bepaalde koude-activiteiten aan in Luik, nadat ze eerder al bepaalde warmteactiviteiten had gesloten. Tegelijk liet het bedrijf weten dat het ook bepaalde activiteiten wenste voort te zetten. Wanneer ik het heb over industriebeleid, dan situeert de rol van het gewest zich ook op dat vlak.

Wat betreft de competitiviteitspolen had het gewest vooral een kader gecreëerd voor de financiering van partnerschappen en onderzoeksprogramma's. In de huidige gevallen met Arcelor en Caterpillar dient het gewest het initiatief te nemen met betrekking tot een vrij dramatische economische keuze. In beide gevallen gingen er

immers duizenden al dan niet rechtstreekse banen verloren in de twee grote economische bekkens van het gewest.

Onmiddellijk na de aankondiging van de sluiting werd er in Luik een taskforce opgericht. Wat bijzonder is voor de taskforce, is dat natuurlijk het Waals Gewest en de vakbonden maar ook Arcelor zelf er vertegenwoordigd zijn. Arcelor kondigt immers aan dat het gaat herstructureren, maar ook dat het zijn activiteiten wenst voort te zetten.

Wat is nu het industriebeleid van het gewest? Uiteindelijk hebben we vrij concrete zaken verkregen die voor het Luikse bekken nogal wat activiteiten en banen vertegenwoordigen. We behouden immers de industriële activiteit, goed voor 1.000 banen terwijl iedereen dacht dat deze site ten dode was opgeschreven. In 2013 is Arcelor verbintenissen aangegaan wat betreft het productievolume. Vandaag is de productie veel groter dan de volumes waarover in 2013 een akkoord werd gesloten. Bovendien heeft Arcelor zich er ten aanzien van het Waals Gewest toe verbonden om opnieuw te investeren. Samen hebben Arcelor en het Waals Gewest bijna 137 miljoen euro geïnvesteerd.

We gaan dus veeleer de weg op van een publiek-privaat partnerschap, met investeringen in de industriële sector. Wie de pers de voorbije maanden een beetje heeft gevolgd, weet dat we in Luik, en dat is een wereldpremière, een JVD-lijn hebben opgestart in de installaties van Arcelor. Het gaat om vacuümproductie, een wereldpremière, en het is Arcelor dat dit staal zal produceren voor de automobielsector. Dit was niet mogelijk geweest indien het Waals Gewest bij de crisis in 2013 niet bereid was geweest om dit project samen met Arcelor te financieren. Vandaag betaalt dit project zich volledig terug aan het Waals Gewest.

We zijn nog verder gegaan en hebben zelfs activiteiten overgenomen die Arcelor zelf niet wenste te behouden. Vandaag zijn die activiteiten rendabel geworden en ze vertegenwoordigen intussen zelfs meer banen dan er destijds bestonden.

We willen samen met Arcelor ook een investeringsfonds creëren en zullen ook werken aan de reconversie van een aantal industriële vestigingen als gevolg van de sluiting van bepaalde activiteiten. Het gaat dus veeleer om een industriebeleid in partnerschap met een staalreus dat vandaag echter resultaat oplevert, daar we ook onderzoeksactiviteiten hebben ontwikkeld (Arcelor heeft zich er ook toe verbonden het CRM te financieren, i.e. het Waals onderzoekscentrum, meer bepaald voor de metaalnijverheid).

Arcelor is dus nog steeds een van de grote “verstreckers” van financiële middelen van dit onderzoekscentrum.

Voor Caterpillar liggen de zaken anders. Het was een ander soort schok, in een ander bekken, en dus moet er een ander industriebeleid worden ontwikkeld.

In het geval van Caterpillar immers beslist de Amerikaanse industrieus om de ves-

tiging eenvoudigweg en definitief te sluiten. Er is geen ruimte om te onderhandelen, behalve dan met betrekking tot de wet-Renault en de schadevergoedingen die we voor de werknemers in de wacht kunnen slepen.

De taskforce die hier wordt samengesteld, heeft dus de opdracht om met Caterpillar te onderhandelen over de overname van de site – het gewest krijgt die voor een symbolische euro. De site is honderden hectare groot en zal toelaten er een nieuw economisch beleid te ontwikkelen. Daarnaast moet de taskforce een strategische denkoefening maken met betrekking tot het te voeren industriebeleid. Men heeft het over het Plan Catch in Charleroi, een plan dat strategische pijlers gaat definiëren voor het economisch potentieel van het bekken van Charleroi.

Je hebt er de verwerkende nijverheid, alles wat verband houdt met de logistiek rond de luchthaven, de creativiteit of de levenswetenschappen rond het Biopark in Goselies, die volledig beantwoorden aan de strategische pijlers van het Waals Gewest en die het beleid aanvullen en versterken dat in het kader van het Marshallplan wordt gevoerd.

Als ik het industriebeleid van Wallonië moet samenvatten, dan is er dus eerst de creatie van een globaal kader van industriebeleid via het gewestelijk economisch beleid, waarbij natuurlijk de samenwerkingsverbanden tussen de verschillende economische spelers worden versterkt en de “opkomst” mogelijk wordt gemaakt van netwerken, i.e. de competitiviteitspolen, tussen industriëlen en onderzoekscentra. Dergelijke creatie van netwerken wordt overgelaten aan het initiatief van de privésector. Het gewest van zijn kant begeleidt het beleid en financiert de onderzoeksprojecten die potentieel bezitten wat betreft de creatie van activiteiten en banen.

Daarnaast is er sprake van een echt industriebeleid dat actief wordt gevoerd op het terrein, om te reageren op plaatselijke economische schokken. Hiervoor heeft het Gewest een strategie uitgewerkt met als doel economische bekkens te herontwikkelen. Bij Arcelor of Caterpillar was er geen sprake van een plaatselijke schok, maar werd het hele bekken, op gewestelijk niveau, getroffen.

Françoise Gilain

Dank u, mijnheer Bayenet. We hebben een duidelijk beeld gekregen van het beleid dat het Waals Gewest voert. We gaan nu verder met de rest van het programma en gaan even kijken hoe er in Vlaanderen wordt gewerkt.

Welk nieuw industriebeleid wordt er dus gevoerd in Vlaanderen? Ik stel voor dat we eerst naar een korte videofilm kijken die het heeft over het Gentse platform Ministry of Makers.

Vidéo Ministry of makers

Ministry of Makers, dat samenwerkt met de Stad Gent en de Gentse Hogeschool, is een gewestelijk platform voor design; het platform organiseert diverse activiteiten in samenwerking met de lokale designsector.

Françoise Gilain

Dit is een uitstekend voorbeeld en we krijgen wellicht nog de tijd om vragen te stellen en een debat te voeren. Ik geef nu het woord aan de heer Quix, adjunct-directeur-generaal bij Fedustria, de beroepsfederatie voor de textielindustrie. U hebt het woord.

VI. Het nieuwe industriebeleid in Vlaanderen: ervaringen van een sector

Fa Quix

Adjunct-directeur-generaal van Fedustria, de beroepsorganisatie van de bedrijven in de textielindustrie

Ik wil het graag met u hebben over het nieuwe industriebeleid, in zijn letterlijke betekenis. Waarom niet in de brede zin van het woord? Omdat we veel meer aspecten hebben die erin moeten worden opgenomen.

De voorbeelden van Parijs en Wallonië leren ons dat het imago van een regio, de industrie, de opleidingen, enz. voor verbetering vatbaar zijn. Het industriebeleid houdt in dat we focussen op de vraag hoe we het concurrentievermogen van industriële bedrijven kunnen vergroten door een nieuw beleid te voeren.

Het uitgangspunt moet echter hetzelfde blijven, i.e. dat een land of een regio het moeilijk zal blijven hebben indien er geen industrie aanwezig is. De industrie is onmisbaar om rijkdom te kunnen creëren en volgens mij is dat ook echt de basis van dit colloquium.

We kennen de omvang van die basis nog niet, maar er is werkelijk nood aan een industriële basis.

Voor Vlaanderen was dat een belangrijk uitgangspunt. We moeten werkelijk de industrie behouden.

Vervolgens moeten we van de industrieën de fabrieken van de toekomst maken. We stellen immers vast dat digitalisering en duurzaamheid wereldwijd steeds meer aan dynamiek winnen. Dit betekent dat de industriële ondernemingen moeten volgen en ook dynamischer moeten zijn.

In Vlaanderen vertegenwoordigt de industrie 85% van de uitvoer en is ze goed voor 80% van het bedrag dat aan onderzoek en ontwikkeling wordt besteed.

Ik hoorde dat men er in Parijs van uitgaat dat elke baan in de industrie twee of drie extra banen in de dienstensector oplevert.

Dit hangt natuurlijk af van de definitie, maar in Vlaanderen is dat iets minder en gaan we ervan uit dat een baan in de industrie één bijkomende baan in de dienstensector oplevert.

Het is belangrijk te beseffen dat de banen in de industrie een impact hebben op het aantal banen in de andere sectoren.

Ik wil het vooral hebben over de activiteiten van onze industriële bedrijven. Het gaat dan om de uitvoer. Voor ons gaat dit om 75%. Er zijn zelfs Vlaamse bedrijven die

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

90% van hun omzet in het buitenland realiseren. De uitvoer is werkelijk de sleutel, voor ons is die levensbelangrijk.

Als we niet kunnen uitvoeren, dan kunnen we ook geen rijkdom creëren voor de industrie.

In Vlaanderen beheert het agentschap Flanders Investment & Trade (FIT) dit aspect. Op het vlak van onderzoek & ontwikkeling en ecologie is er het Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO), een fusie van het IWT en het agentschap voor ondernemen. Ik kom later terug op deze initiatieven.

Voorts is er de Vlaamse regering die het initiatief heeft genomen om in Vlaanderen een ander industriebeleid te voeren, i.e. het NIB of Nieuw Industriebeleid in Vlaanderen.

De regering heeft dit initiatief genomen in 2010, na de sluiting van de Opel-fabriek in Antwerpen. Het was destijds minister Peeters die verklaarde dat er in Vlaanderen een ander industriebeleid diende te worden gevoerd.

Ik wil nog duidelijk maken dat het niet zomaar gaat om technologieën maar dat de bedrijven, in het kader van dit nieuw industriebeleid, ook aandacht moeten hebben voor andere aspecten.

Nog niet zo heel lang geleden verklaarde Peter Vyncke, een ondernemer uit Harelbeke, dat er een moment komt waarop technologische innovatie een eindpunt bereikt. Op dat ogenblik moet men voorzichtig zijn en meer focussen op andere verbeteringen. Het gaat veeleer om het ecosysteem dat de industrie omgeeft. Er dient te worden gekeken naar het bedrijfsmodel, het financieringsplan, het financieringsmodel. Men moet oog hebben voor het model rond de industrie.

Voor Vyncke zijn de inkomsten te vinden waar er al is geïnvesteerd. We moeten nadenken over de andere ecosystemen en bedrijfsmodellen, en dit heeft ook geleid tot andere initiatieven in de verschillende sectoren. We hebben gesproken met bedrijven uit onze sector. Het ging om projecten van het type “low cost”. Waarom? Omdat we contact dienden op te nemen met deskundigen.

Het gaat om projecten met een beperkt budget maar die toch werkelijk een vrij brede basis hebben.

Om te beginnen is er de roadmap, het stappenplan, dat aangeeft hoe men kan evolueren tot een fabriek van de toekomst. Wat betekent dit? We hebben samen met de bedrijven gekeken wat we nodig hebben, welk proces er noodzakelijk is.

Het tweede project bestaat erin een netwerk van vernieuwende producten te creëren. We hebben veel vernieuwende producten, maar geen klanten. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat we wel klanten hebben? Op dat ogenblik hebben we een netwerk van ondernemers kunnen creëren die op zoek gaan naar oplossingen voor andere ondernemers. Het gaat om een uitwisseling van ervaringen en kennis onder begeleiding van de Vlerick Business School. Het doel bestaat erin tot een idee te komen. We kunnen tot het einde voortgaan met innoveren, maar het komt er vooral op aan activiteiten te

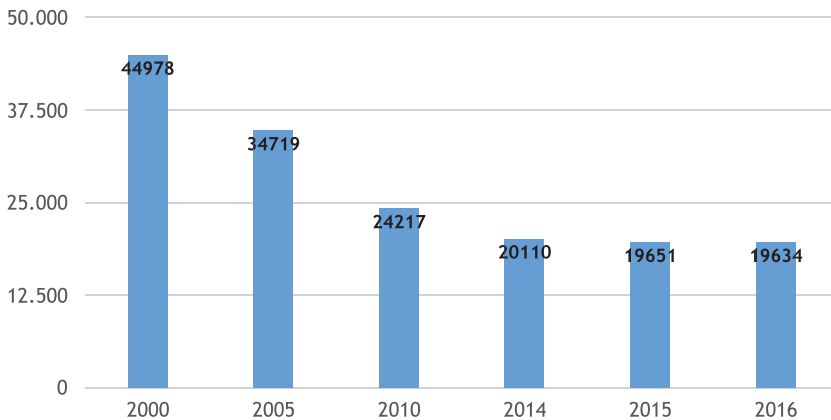
ontwikkelen en inkomsten te genereren. Die samenwerking tussen verschillende ondernemers heeft wel degelijk extra contacten opgeleverd.

In de textielsector zijn er vele verwijzingen naar de chemie. Zo bestaat er een oppervlaktebehandeling die erin bestaat een gewoonlijk brijachtige bekleding (deklaag) aan te brengen op textiel.

We worden geconfronteerd met de Europese regelgeving, zoals REACH¹ (Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals). Wat moeten we doen om "duurzaam" te zijn conform de Europese wetgeving, zonder de nadelen daarvan te ondervinden op het vlak van concurrentie?

Tot slot is er de introductie van het project Sustech² (Sustainable technologies in woodworking, textiles and furniture), dat tot doel heeft de circulaire economie op gang te brengen op het vlak van eco-design en bijvoorbeeld in gebruiksklare producten. Het belangrijkste aspect is dat de bedrijven er maximaal werden bij betrokken. Het feit alle kmo's te bereiken – van de middelgrote tot de grotere – creëert immers succes. Het volstaat niet indien we er maar enkele kunnen bereiken.

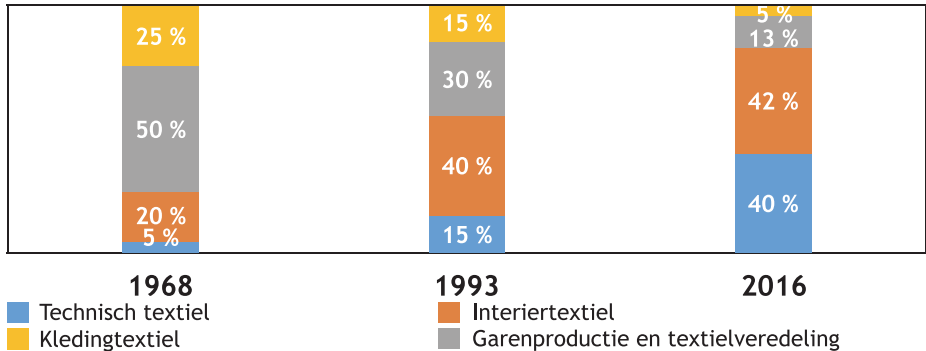
We weten ook dat de industriector een moeilijke periode heeft doorgemaakt. Als voorbeeld nemen we de textielsector en zijn ontwikkeling sinds 2000. Het aantal banen in de sector is gedaald van 45 000 in 2000 tot 20 000 in 2016. De productie zelf is in die periode niet afgenomen. Het is dus vooral zo dat de productiviteit is toegenomen, maar u kunt zelf vaststellen dat ook daar een einde aan kan komen. Vandaag is de werkgelegenheid in de Vlaamse textielindustrie stabiel.



Figuur 16

- 1 Deze verordening van de Europese Unie is op 1 juni 2007 in werking getreden en werd aangenomen om de menselijke gezondheid en het milieu beter te beschermen tegen de risico's die chemische stoffen meebrengen; tegelijk wordt het concurrentievermogen van de chemische nijverheid in de EU versterkt.
- 2 Het project SUSTECH is een ander voorbeeld van overgang van een lineair naar een circulair model in het kader van de productie van textiel, hout en meubelen.

Ik wil graag nog benadrukken dat deze verandering in eerste instantie niet het werk is van de regering, maar wel van de bedrijven zelf. Dat was ook vroeger al het geval. Onderstaande grafiek toont u dat we in de jaren 60 nog zeer sterk waren.



Figuur 17

De helft van de modetextielindustrie is al grotendeels overgebracht naar lageloonlanden, zowel binnen als buiten Europa, in Azië enzovoort.

We zien twee punten die minder dan 25% vertegenwoordigden in 1968: interieurtextiel (20%) en technisch textiel (slechts 5%).

Als we bekijken hoe de zaken vandaag verlopen, dan zien we dat die 25% vandaag goed is voor 82% van de industrie. Hebben we dit te danken aan nieuw industriebeleid? Helemaal niet. Dat heeft weliswaar een beetje geholpen, maar het gaat vooral om een natuurlijk proces waarvan we getuige zijn en waar toegevoegde waarde op rendabele wijze kan worden gecreëerd.

We hebben dus twee pijlers, i.e. interieurtextiel en technisch textiel. Op het vlak van interieurtextiel zijn er bijvoorbeeld de tapijten van de groep Balta, die eerstdaags naar de beurs gaat. De groep staat op plaats nummer 1 in Europa en behoort wereldwijd tot de top 3 voor voltapijt en carpets.

Hoewel het om een banaal product lijkt te gaan, is het best mogelijk om er mee naar de beurs te gaan en succes te hebben. Dat is mogelijk door voortdurend te focussen op zijn sterke punten.

Voor technisch textiel nemen we als voorbeeld de onderneming Sioen Industries, die vestigingen heeft in Vlaanderen en in Wallonië en het ook al uitstekend doet. Dit bedrijf groeit met 5 tot 10% per jaar. Technisch textiel omvat de confectie van beschermende kledij maar ook – bijvoorbeeld – de productie van tenten. U ziet dat overleven mogelijk is voor wie focust op zijn sterke punten, ook al vereist dit een ingrijpende wijziging van de industrie.

Sommige ondernemingen raakten hopeloos achterop en schoolden zich dus maar om tot het segment van het technisch textiel. Als voorbeeld verwijzen we naar Con-

cordia Textiles in Waregem.

Tot 20 jaar geleden produceerde dit bedrijf voedingsartikelen. Vandaag is die productie nog maar goed voor 20%, terwijl 80% nu is gewijd aan technisch textiel. Dit heeft hen toegelaten in de markt te blijven.

Tot slot – dit is zeer subjectief en bovendien onvolledig – lijkt het voorbeeld van de regio Île-de-France mij interessant, wanneer ze beweren dat je moet proberen enkele kampioenen te hebben.

Je moet er bijgevolg naar streven kampioenen te hebben, zoals de bedrijven Sioen en Balta dat zijn voor Vlaanderen. Slechts weinig mensen kennen hen, maar het zijn kampioenen. Je moet ervoor zorgen dat dergelijke bedrijven kansen krijgen om zich te ontwikkelen. Het zijn de bedrijven zelf die hun kansen moeten creëren, dat is niet het werk van de regering.

Zo kom ik bij mijn tweede punt: het is ook niet de taak van de regering om de goede sectoren of de goede bedrijven te kiezen. Daarom heb ik zo mijn twijfels bij het Waalse model – waar er geen sprake is van sectoren, maar van domeinen –, omdat er altijd een vorm van uitsluiting van bepaalde activiteiten is. Je kunt altijd wel een kampioen hebben die toevallig niet tot het juiste domein behoort en als gevolg daarvan een beetje aan zichzelf is overgeleverd. Eigenlijk moet je aan elke onderneming de kans bieden zich te ontwikkelen. Dat is waarop men dient te letten.

Je moet dus proberen om kampioenen te hebben. Voorts moet je ervoor zorgen dat de kampioenen de kans krijgen te groeien en kampioenen te zijn. Het zijn de bedrijven zelf die dat moeten doen, niet de overheid.

Het is niet de taak van de overheid om de goede sectoren en de goede bedrijven te kiezen. Ik heb dus mijn twijfels bij het Waalse model. Ze hebben het weliswaar niet over sectoren, maar over domeinen, maar er is toch sprake van een zekere vorm van uitsluiting. Er is daar misschien wel een kampioen die niet actief is in de domeinen waarover we het hebben, maar die alles alleen zal moeten doen. Ik denk dat dit een aandachtspunt is, daar we in Vlaanderen dezelfde richting uitgaan. Ik wil echter niet de communautaire toer opgaan, want misschien doen wij wel min of meer hetzelfde met het beleid van de clusters in Vlaanderen.

Dat is misschien wel gevaarlijk, omdat sommige sectoren worden bevoordeeld. Afgezien daarvan dient men de uitvoer te stimuleren. Het zijn de bedrijven zelf die daarin moeten slagen. Ze moeten hun bedrijfsmodel vernieuwen en de ondernemingen moeten dat zelf doen. Bovendien mag je nooit het aspect dat vandaag steeds belangrijker wordt uit het oog verliezen, i.e. niet-technologische innovatie, de creativiteit. Dit zijn zeer belangrijke elementen.

Bij de firma Balta hebben ze het over design, over nieuwe tekeningen voor hun tapijten. Elke keer opnieuw doen ze dat. Een heel departement houdt zich daarmee

bezig en het is zeer belangrijk om hun creativiteit te doen werken. Ze willen een nieuwe collectie, maar ook bedrijfsmodellen. Het is niet genoeg om te produceren en te verkopen. Je moet het model veranderen en proberen om te vernieuwen.

Zoals ik al zei, heb ik u voorbeelden gegeven van netwerken en van vernieuwende producten. Er is samenwerking nodig tussen verschillende spelers, tussen ondernemingen. Dat is belangrijk en moet worden aangemoedigd. De bedrijven moeten onderlinge contacten hebben.

Tot slot wil ik het nog even hebben over een experiment dat plaatsvond in Ronse, een textielstad met een rijk verleden die altijd zeer goede en belangrijke textielbedrijven heeft gehad.

De stad wenste een starterscentrum voor textiel te creëren, met startups in dit domein. Dit is een zeer positief en lovenswaardig initiatief dat echter niet veel succes heeft gehad.

Waarom? Wel, om een starterscentrum te zijn, moet je verbonden zijn aan een universiteit. In Ronse is er echter geen universiteit.

Gewoonlijk zijn het spin-offs van universiteiten die erin slagen een startup te creëren, een nieuw bedrijf dat misschien zal kunnen helpen. Je moet echter over de twee beschikken. Jammer genoeg bestond die mogelijkheid niet in Ronse. De academische basis was niet voorhanden.

Het is een mooi initiatief dat helaas niet uitvoerbaar was. In een stad als Parijs was zoiets mogelijk geweest. Starterscentra zijn goed, omdat ze vlakbij een universiteit kunnen liggen en kunnen helpen om spin-offs te vinden en startups aan te brengen die op hun beurt misschien wel kampioenen zullen worden.

Françoise Gilain

Ik dank u, mijnheer Fa Quix. U schetste een mooi voorbeeld van nieuw industriebeleid. Al wie dat wenst, kan nu vragen stellen.

Vragen en bespreking

Philippe Van Muylder, *Voorzitter van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*

Dank u, mevrouw. Ik heb een vraag voor Benoît Bayenet.

Bij de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waken we er natuurlijk over dat dit industriebeleid kan worden georganiseerd in een goed kader van sociaal overleg.

Ik heb voor u de volgende vraag: wanneer men, zoals in Wallonië, de overgang maakt van een logica van sectoren naar een logica van domeinen, hoe vindt men dan nog zijn jongen terug op het vlak van sociaal overleg? Als het over sectoren gaat, dan gaat dat vrij vlot. Er zijn immers de paritaire comités, de werkgeversorganisaties, de vertegenwoordigende vakorganisaties. Hoe gaat dat als je een overgang maakt naar domeinen?

Benoît Bayenet

Heeft men je deze vraag ingefluisterd uit Wallonië? Dat is misschien het echte probleem bij de organisatie van de polen, op het niveau van zowel de werknemers als de bedrijven. We hebben de klassieke vertegenwoordigende organisaties immers als het ware een beetje gebroken.

Het klopt dat er aanvankelijk was voorzien, en misschien is dit wel het enige aspect dat we niet konden organiseren, in een zogenaamd "interpolencomité". Alle vakbonden waren er vertegenwoordigd, daar het klopt dat geen enkele sector of sectorale federatie voorziet in dergelijke polen, of het nu gaat om de bedrijven of de werknemers. Echte debatten worden gevoerd binnen de economische en sociale raad van Wallonië, maar dan bevinden we ons al op een hoger niveau daar we binnen de polen natuurlijk bedrijven gaan aantreffen die afkomstig zijn uit verschillende sectoren.

Het is inderdaad een reëel probleem om de informatie te doen doorstromen naar de sectorale federaties en de werknemers.

Bij de economische en sociale raad van Wallonië proberen we zoveel mogelijk informatie te verstrekken.

Anderzijds kan eender welke syndicale afvaardiging, binnen elke ondernemingsraad, vragen om uitleg te krijgen wanneer de onderneming deelneemt aan een project

van polen. Dat vormt natuurlijk geen enkel probleem. We komen hier terug op het ietwat private aspect van het project van een onderneming. De moeilijkheid ligt in het feit dat een bedrijf wel wil zeggen dat het deelneemt aan een project van polen. Er gaat toch wel enige vertrouwelijkheid mee gemoeid, daar het gaat om projecten van onderzoek en ontwikkeling die niet ver van de markt staan. Ze zijn al met meerdere actoren betrokken bij het project van partnerschap en je moet dus begrip hebben voor de logica die erop neerkomt dat men niet alles openbaar kan maken.

Françoise Gilain

Zijn er nog vragen?

Jan De Brabanter, ondervoorzitter van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Om te beginnen heb ik een vraag voor de heer Del Grosso. Ik heb goed begrepen dat de bedrijven waarmee u hebt gesproken bijkomende subsidies nodig hebben. Ik ben het helemaal eens met die bedrijven, maar u hebt niets gezegd over de maatregelen die nodig zijn om het economisch klimaat te verbeteren op het vlak van de fiscaliteit.

Zijn er ook initiatieven genomen die deze richting uitgaan? Die gevraagd zijn, of die nodig zijn, niet alleen om te beschermen wat er is maar ook om nieuwe investeringen aan te trekken?

Ik heb ook nog een vraag voor mijnheer Fa Quix. We zitten op dezelfde golflengte. Ook wij zijn voorstander van een beleid van ondersteuning. We hebben in Brussel een beter economisch beleid nodig, dat ons beter kan ondersteunen. We willen niet dat de overheid bepaalt welke ondernemingen bevorderlijk zijn voor de Brusselse economie.

Het komt erop aan te weten of de crisis als gevolg van de sluiting van Opel ertoe heeft geleid dat Vlaanderen zijn beleid heeft bijgestuurd. Was die crisis de basis voor een nieuwe start om de bedrijven te kunnen helpen na te denken over innovatie en dynamiek?

Françoise Gilain

Mijnheer Del Grosso, kunt u eerst antwoorden?

Romain Del Grosso

De fiscaliteit was inderdaad een van de grote thema's die de ondernemingen ter sprake hebben gebracht.

Ik zal de bal als het ware een beetje doorspelen omdat de regio Île-de-France zelf niet bevoegd is op fiscaal vlak, in tegenstelling tot de situatie bij u. De fiscaliteit behoort tot de bevoegdheid van de Franse staat. In verband hiermee kan ik u wel zeggen dat er verschillende maatregelen zijn voorzien in het programma van onze nieuwe president, meer bepaald met betrekking tot de solidariteitsbelasting op het vermogen (ISF in het Frans). In Frankrijk heeft de ISF betrekking op zowel het onroerend vermogen als het kapitaal. Mijnheer Macron heeft beloofd het deel "kapitaalbelasting" te schrappen. Hij heeft ook voorzien in een vermindering van de vennootschapsbelasting.

Ik geloof dat er nog een andere maatregel is – met een forfaitaire heffing op alle dividenden – die meer bepaald moet toelaten de fiscaliteit voor de industriële ondernemingen en inzonderheid voor de middelgrote ondernemingen (in het Frans ETI of entreprises de taille intermédiaire) te verbeteren, daar zij vandaag gebukt gaan onder de belasting op kapitaal. Als regio Île-de-France beschikken wij echter niet over de bevoegdheden om op dit vlak in te grijpen.

Françoise Gilain

Hoe zit dat bij u, mijnheer Fa Quix?

Fa Quix

Bij ons was het veranderingsproces aan de gang en kregen we zelfs de kans om de richting te helpen aangeven. Wat positief was, is dat we verplicht waren om in grotere mate samen te werken. Als vennootschappen moesten we met elkaar communiceren en informatie en ervaringen uitwisselen. Dit is een element dat zeer belangrijk is geweest. We konden de vennootschappen op weg helpen in de richting van duurzaamheid.

De circulaire economie zou geen bedreiging meer mogen zijn, maar veeleer een troef en een voordeel.

Het beleid kan dus helpen om ervoor te zorgen dat men een bepaalde richting uitgaat.

Zoals men zegt, kan men een paard tot bij het water brengen, maar kan men het niet verplichten om te drinken. Wij zijn tot bij het water gelopen en hebben er zelfs van gedronken. We konden echter niet het hele proces sturen.

We konden de te volgen richting aangeven, maar het waren de bedrijven die zelf

alles moesten realiseren. Precies om deze reden heb ik voorbeelden willen geven in het domein van het textiel.

U zou me kunnen zeggen dat we het textiel moeten opgeven. Dat is echter het gevaar wanneer we beslissen om bepaalde domeinen aan te wijzen. Textiel is altijd een sterk punt geweest in Vlaanderen. We hadden bedrijven op een hoog niveau en we konden ons er onmogelijk bij neerleggen dat we ze niet meer zouden gebruiken omdat ze oud en verouderd waren.

Er bestaan immers “pareltjes”, nieuwe technologieën in de klassieke sectoren. Zij moeten een nieuwe kans krijgen. Het beleid mag niet al te restrictief zijn ten aanzien van bepaalde sectoren.

We moeten aan de bedrijven vele mogelijkheden bieden, we moeten samenwerken, communiceren en ervoor zorgen dat iedereen kan deelnemen. Een regio kan nooit genoeg industriële bedrijven hebben. We hebben alle bedrijven nodig, hoe traditioneel die soms ook zijn.

Françoise Gilain

Ik stel voor dat we het hierbij laten wat betreft de vragen. Tijdens de namiddag komt er nog een laatste vragenronde. Ik dank onze sprekers en laat u nu gaan. Mag ik een applaus vragen voor hen.

We komen nu bij het derde en laatste deel van deze namiddag, waarin we de vraag stellen: Welk nieuw industriebeleid wenst men in Brussel te voeren?

We zullen vernemen welke de verwachtingen zijn van werkgevers en vakbonden, die ze rechtstreeks zullen voorleggen aan de politieke verantwoordelijken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Om te beginnen echter stel ik u voor naar een video te kijken, over de FabLabs. Die kwamen eerder al ter sprake. Het gaat om een experiment dat in Anderlecht wordt gevoerd. We gaan nu direct kijken.

SESSIE 3 : Een nieuw industriebeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

VII. Getuigenissen

Vidéo Fablab

Een FabLab is een productieatelier waar eender wie (kunstenaar, designer, ingenieur, ontwikkelaar, knutselaar, student, burger. ..), ongeacht zijn opleidingsniveau, kan komen experimenteren, leren of eender welke soorten voorwerpen kan fabriceren (kunstobjecten of designartikelen, interactieve of technische voorwerpen, een prototype enz.). De leden van een FabLab vormen een gemeenschap: ze helpen elkaar, wisselen hun knowhow uit, bouwen samen aan hun kennis in het kader van open samenwerkingsprocessen die zijn opgenomen in het globale netwerk van de FabLabs.

Françoise Gilain

Tot hier dit experiment. We kunnen nu naar twee getuigenissen luisteren. Om te beginnen luisteren we naar de heer Roeland Dudal, die architect is en een denktank voor de architectuur in het leven heeft geroepen. U hebt het woord, mijnheer Dudal.

Roeland Dudal

Roeland Dudal is oprichter en partner van Architecture Workroom Brussels (AWB), een Europese do-and-think-tank voor innovatie op het gebied van architectuur en stedelijke en territoriale ontwikkeling. Hij studeerde architectuur aan de universiteit van Gent.

Hallo. Ik heb de eer u het traject "Atelier Brussels – The Productive Metropolis" voor te stellen. Het gaat om een traject dat de steun heeft gekregen van de regering en van de Vlaamse en Brusselse overheden. We hebben geprobeerd een antwoord te vinden op de vraag die in 2016 werd gesteld op de Architectuur Biënnale Rotterdam : *welke impact heeft de economie op onze regio's en steden?* Hoe kunnen architectuur en stedenbouw bijdragen tot de economie met als doel ruimte te kunnen bieden voor de economie van de toekomst?

We hebben samengewerkt met Mark Brearley, hoogleraar stedenbouw en tevens CEO van een fabriek in Londen. Hij is goed geplaatst om ons wat uit onze tent te lokken met de titel *A good City has Industry*.

We hebben geprobeerd uit te vissen waarom we nood hebben aan economie in de stad. Ondanks de vaststelling dat vele economische en industriële activiteiten zich hebben ontwikkeld in de steden, niet alleen in het verleden maar ook vandaag nog, zien we – wanneer we de voorbeelden van geslaagde stadsvernieuwing bekijken – dat het vaak gaat om reconversies van oude industriële sites tot woningen, kantoren of toeristische projecten (denk maar aan Nantes en Hamburg).

In Brussel stellen we vast dat veranderingen voornamelijk betrekking hebben op de reconversie van oude industriële terreinen tot woningen. Als voorbeeld verwijzen we naar Thurn en Taxis, waar woningen en kantoren worden gecreëerd en dat ook een Belgisch monument is in dit stuk van de kanaalzone.

Volgens Mark Brearley is dit een proces dat zich in Londen vaak voordoet. Tegelijk stelt hij vast dat *the city is eating itself, and that's not good* (de stad eet zichzelf op en dat is geen goede zaak).

Wanneer we onze steden ontwikkelen, moeten we dus niet vergeten om een deel van de stad zelf voor te behouden. Daarom hebben we ons de vraag gesteld of we het paradigma niet moeten veranderen.

We hebben dus meerdere activiteiten georganiseerd, te beginnen met een internationaal evenement in Rotterdam waar we studies hebben gevoerd met stedenbouwkundigen en stadsplanners met als doel te onderzoeken hoe we in de stad zelf voldoende ruimtes kunnen creëren voor de industrie. Er vonden colloquia, besprekingen en overlegmomenten plaats om de communicatie rond dit specifieke thema te verbreden. We hebben ook een tentoonstelling ingericht met als titel *A good City has Industry*.

Het betrof een uitnodiging tot de betrokken partijen om de vraag te mogen gebruiken. Er kwamen ondernemers, studenten en architecten op af. Ze hebben allen het atelier bezocht om na te gaan hoeveel ruimte ze nodig hebben voor de economie van de toekomst.



Figuur 18 et 19

De tentoonstelling stelde 10 sleutelaanwijzingen voor met het oog op de constructie van de stad van morgen. Ik zal er enkele noemen. Om te beginnen stelden we vast dat er nood is aan betere kennis alvorens we kunnen weten hoe de economie zich kan manifesteren in onze stedelijke ruimte.

Bekijken we het Brussels grootstedelijk gebied, dan stellen we vast dat 20% van de economische actoren in industriegebied is gevestigd. Alle anderen zijn zowat overal in het stedelijk gebied verspreid. Dat is al een begin.

We hebben onderzoek en studies opgestart en wandelend door de straten zijn we op zoek gegaan naar de verschillende types van economie in de stad. Daarbij kwamen we tot de vaststelling dat er een enorme verscheidenheid aan economische activiteiten bestaat.

Er zijn natuurlijk diensten, winkels, logistiek, onderhoud en reparaties. Er zijn echter ook leegstaande gebouwen waar we industriële activiteiten kunnen onderbrengen. We hebben ook foto's genomen. Waarom? Omdat we het belangrijk vonden om het menselijk kapitaal van deze industrie te kunnen registreren. Op die manier konden we een nauwkeuriger beeld van de bestaande situatie maken.

Voorts is uit een studie of een onderzoek gebleken dat wanneer er sprake is van gemengde ontwikkeling, men de link moet leggen met de grootte van de werkplaatsen en een poging moet ondernemen om ze te combineren met woningen. Dit gebeurt in de gemengde gebieden langs het kanaal. Het is belangrijk om daar over voldoende grote ruimtes te beschikken om plaats te bieden voor economische activiteiten. Gewoonlijk zien we dat er vandaag voornamelijk woningen worden ontwikkeld op plaatsen waar we toch ook graag wat industrie of economie zouden zien.

Een andere denkoefening – het gaat niet werkelijk om een uitvoerbaar project – is de “thinker tower” van plusoffice architects. Het gaat om een mix van woningen, opslagruimte, productieruimte, kantoren, sportinfrastructuur en zelfs een stadsboerderij. Op die manier konden we een monument voor de productieve stad van de toekomst creëren. Het gaat om een productietoren die net naast woning- of kantoortorens wordt opgericht.

Een ander essentieel element is de kennis van de stromen in de steden, bijvoorbeeld de aan- en afvoer van goederen.

De ULB en meerdere Nederlandse bureaus hebben verschillende studies gevoerd met betrekking tot de aan- en afvoer van verschillende goederenstromen en zelfs van stromen van voedingsartikelen.

Ik zou graag nog vermelden dat dit niet iets is wat is uitgevonden door architecten die iets helemaal nieuws willen bouwen. Neen, dit bestaat al. Er zijn meerdere projecten genoemd. Er zijn masterclasses, workshops en opleidingen georganiseerd in de kanaalzone. Het gaat om werk dat zich aan het ontwikkelen is.

Het gaat dus niet om een fantastisch idee van enkele architecten. Het betreft een uitnodiging aan alle actoren om rond de tafel te gaan zitten, rond een kaart van Brussel, en concrete oplossingen te zoeken voor de productieruimte van de toekomst.



Figuur 20

Françoise Gilain

Ik dank u, mijnheer Dudal. We luisteren nu naar een tweede getuigenis, van de heer Fabio Vanin, professor aan de VUB en directeur van Latitude, een platform voor artistiek onderzoek.

Hallo.

Fabio Vanin

Fabio Vanin is hoogleraar landschappelijke stedenbouw aan de VUB en ook medeoprichter en directeur van LATITUDE Platform for Urban Research and Design.

Ik wil het vandaag met u hebben over een onderzoek dat we hebben gelanceerd, onder de titel *“Cities of making”*.

Dit onderzoek wordt door de Europese Unie gefinancierd in het kader van het project *JPI Urban Europe*³; het zal 30 maanden duren. De kwestie van de fabriek staat centraal in ons onderzoek. We zijn pas begonnen en hebben dus nog niet veel antwoorden.

3 Het gezamenlijk programma Urban Europe heeft als doel Europese steden te helpen om de vele uitdagingen aan te gaan waarmee ze te maken krijgen: klimaatverandering, congestie van vervoersnetten, energiebeheer, vergrijzing van het vastgoedpark, migratiestromen, sociale en economische veranderingen.

Ik zal u veeleer de vragen voorstellen die we ons hebben gesteld: *Wat is een fabriek? Hoe kunnen we die vandaag definiëren? Hoe ziet de fabriek van de toekomst eruit?* We proberen deze vragen te beantwoorden in de context van drie steden, i.e. Brussel, Londen en Rotterdam.

Eigenlijk gaat het om een vergelijkend onderzoek. De partner Latitude⁴ coördineert de werkzaamheden met de VUB en de ULB, meer bepaald via de onderzoekscentra Cosmopolis en Louise, alsook BECI, waarmee we besprekingen hebben aangevat over fundamentele vragen van het onderzoek.

In Londen hebben we de UCL en de Royal Society of Arts (RSA), een Britse multidisciplinaire instelling die in Londen is gevestigd en voornamelijk actief is op het vlak van onderzoek en innovatie. In Rotterdam ten slotte hebben we de Technische Universiteit Delft (TUDelft).

Deze drie groepen onderzoekers behandelen verschillende thema's. In Brussel hebben de onderzoekers veeleer oog voor de betrokken spelers op het vlak van beheer en bestuur, in Londen houden ze zich bezig met materialen en technologie, in Rotterdam met de fysieke en ruimtelijke voorwaarden.

Dit onderzoek is het vervolg van wat we aan de VUB waren begonnen met mijn collega's. We trachten verbanden te leggen tussen kwesties die voor ons fundamenteel zijn, zoals de relaties van Brussel tot buiten de gewestgrenzen en de polarisering van de werkloosheid of de laaggeschoolde of ongeschoolde arbeidskrachten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Welk verband is er met de mobiliteit, die verbonden is met de logistiek en de werkgelegenheid buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Deze vraag houdt verband met kwesties die veeleer tot het domein van de planning behoren: hoe kunnen instrumenten zoals ZEUS en OGSO werkelijk industrie naar de stad lokken of sommige industrieën of verwerkende activiteiten verdrijven tot buiten de stad?

Vandaag hebben we ons meermaals afgevraagd of er van industrie één enkele definitie bestaat. Moeten we verplicht op zoek gaan naar specifieke definities voor de steden die we gaan bestuderen, zoals Brussel, Londen en Rotterdam, ten opzichte van de ruimtelijke context en de visies die vandaag op tafel liggen? De kwestie van de definitie is ook verbonden met vragen van meer praktische aard, zoals de parameters die we zullen gebruiken om de verwerkende activiteiten te individualiseren en te definiëren. Dit is een deel van het werk van het onderzoeksproject BMiX.

Het is de bedoeling dit te doen aan de hand van casestudy's in de drie steden die ik heb genoemd.

In Londen bijvoorbeeld is de kwestie van de fabriek verbonden met de modesector. We hebben specifiekere casestudy's in het noorden van Londen die verbonden zijn met ruimere kwesties, met betrekking tot de vorm van de stad en de mix van indus-

4 LATITUDE Platform for Urban Research and Design is een ngo, gevestigd in Brussel en Venetië, die focust op stedelijk en territoriaal onderzoek en design.

triële economische activiteiten en de stadsweefels.

In Rotterdam en Den Haag hebben we veeleer te maken met grote vragen in verband met de diversificatie van de havenactiviteiten. Er bestaat een streven om een monofunctionele visie van de haven in te ruilen voor een multifunctionele visie, gekoppeld aan een bezorgdheid op het vlak van milieu. Er zijn twee gevallen die misschien het bestuderen waard zijn in Rotterdam: de haven, op grote schaal, en het geval van de stadshavens, op kleine schaal, ook verbonden met de voedselproductie.

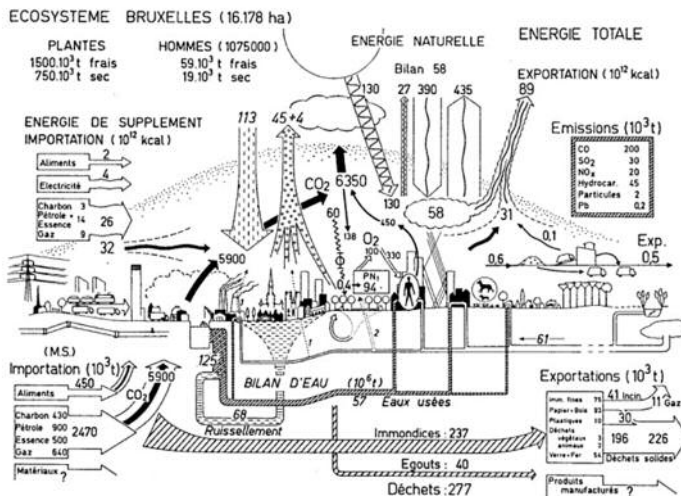
In Brussel moeten we oog hebben voor de mix van activiteiten binnen kleine huizenblokken en dienen we ook rekening te houden met uitzonderingen die vandaag zijn voorgesteld, zoals de Audi-fabriek.

Zoals Roeland Dudal eerder heeft uitgelegd, moeten we nadenken over de architectuur, de architecturale benadering en het onderzoek door het project. Dit is werkelijk zeer belangrijk.

Ik wil graag besluiten met dit – zeer bekende – beeld van Brussel in de jaren 70, vanuit een metabolische invalshoek. In ons onderzoek kiezen we bij voorkeur niet voor een typologische maar veeleer voor een systemische aanpak, vertrekkende van de netwerken van industrieën.

Welke andere activiteiten zijn verbonden met de verwerkende activiteit? Welke externaliteiten en diensten worden beheerd door meerdere verwerkende activiteiten die verenigbaar zijn met de stad en de kwesties in verband met de duurzaamheid en het metabolisme van morgen? Ik dank u.

Typologische versus systemische benadering



The urban metabolism of Brussels, Belgium in the early 1970s
Duvigneaud and Denaeyer-De Smet 1977.

Figuur 21

VIII. Rondetafel: sleutelementen van het te voeren industriebeleid

Françoise Gilain

Dank u, mijnheer Vanin, voor deze getuigenis en ook omdat u vooral in het Frans heeft gesproken. We komen nu bij de laatste rondetafel van deze namiddag, die handelt over een nieuw industriebeleid voor Brussel. Ik nodig de werkgevers en de vakbonden uit om naar voren te komen. We maken plaats voor Patrick Danau, directeur van Audi Brussel, Yves Decelle, projectmanager bij Suez, Stephan De Muele-naere, vertegenwoordiger van de ACLVB, Najar Lahouari, die het ABVV vertegenwoordigt, Jan Sannen, vertegenwoordiger van het ACV Transcom en Bernard Walravens, directeur van Let's Meat.

Dit is onze laatste rondetafel vandaag, die handelt over eenieders verwachtingen ten aanzien van wat een nieuw industriebeleid in Brussel moet zijn. Ik verzoek u plaats te nemen.

Mijnheer Danau, Audi is een van de grootste industriële ondernemingen in Brussel, dat hebben we vandaag al gehoord. Het is ook een van de grootste werkgevers in Brussel. U hebt heel wat plannen voor uw fabriek, maar kunt u ons iets vertellen over uw verwachtingen ten aanzien van een nieuw industriebeleid?

Patrick Danau

Directeur van de fabriek Audi Brussels.

Om te beginnen wil ik u bedanken voor de kans die u mij biedt om mijn mening naar voren te brengen. Zoals ik al kon horen tijdens de verschillende interventies hebben wij, industriële ondernemers, vele mogelijkheden gekregen in Brussel en zijn we hier al 68 jaar aanwezig. We werken als autofabriek in het Brussels gewest, meer bepaald in Vorst.

Vandaag bouwen we het model Audi A1, dat alleen hier wordt geproduceerd. We weten dat we in een onzekere wereld leven. Er is sprake van de brexit en van vele andere problemen zoals dieselsingel, maar we zijn hier nog altijd en dit is het eerste element dat we voor ogen moeten houden.

Welke zijn de verwachtingen van Audi Brussels voor de toekomst en welke verwachtingen koesteren we ten aanzien van het beleid?

In de eerste plaats hebben we al het bewijs geleverd dat we weten hoe we auto's

moeten produceren. Samen met de moedermaatschappij konden we onderhandelen over de bouw van de eerste volledig elektrische auto in Brussel. We zijn daar bijzonder fier op. We hebben hard gewerkt om te komen tot deze investering van meer dan 5 miljoen euro die we hier kunnen doen, in België en meer bepaald in het Brussels gewest, waarmee we werk bieden aan meer dan 2 500 personen.

Wat is belangrijk en welke verwachtingen koesteren we? We verwachten een omwenteling op het vlak van mobiliteit. Elke dag moeten 2 500 medewerkers naar onze fabriek komen. Er zijn elke dag meer dan 500 bewegingen van vrachtwagens en we werken van 6 uur 's morgens tot 10 uur 's avonds. Als alles goed gaat, zullen we op termijn misschien opnieuw de klok rond kunnen werken. We hebben dus nood aan een mobiliteitsconcept dat het voor de werknemers mogelijk maakt op tijd te komen werken en dat ons toelaat de stukken die we nodig hebben naar de fabriek te brengen.

De handicap op het vlak van de loonkosten is een ander element. Ik weet dat we het daar niet graag over hebben, maar we moeten er iets aan doen. We mogen de discussie niet uit de weg gaan, want de loonkosten zijn te hoog en we moeten een oplossing vinden. De federale regering verklaart dat ze al heel wat heeft gedaan, maar ik zou willen onderstrepen dat de concurrentie in de automobielenindustrie zich vandaag niet alleen in Frankrijk, Duitsland en Nederland situeert, maar ook in Zuid- en Oost-Europa, niet alleen voor Audi maar ook voor alle andere merken.

Nemen we de loonkosten in België, dan kost één uur meer dan 40 euro. In Oost-Europa is dat 26 euro. Ik moet u niet uitleggen dat de toestand in Spanje, Tsjechië en Hongarije helemaal anders is. Het is daar dat de industrie zich ontwikkelt.

Een land moet zijn industrie echter behouden. Dat is zeer belangrijk en we moeten daaraan werken. Er is toekomst in Brussel, ik ben daarvan overtuigd, maar we moeten wel de mogelijkheden bieden.

Als ik vandaag naar de belastingen en de fiscale druk kijk, dan zie ik dat die in Brussel hoger zijn dan in Vlaanderen en Wallonië. In vergelijking met de andere gewesten is de belastingdruk in Brussel 50% hoger per werknemer. De belastingen zijn in Brussel tot 100% hoger dan in Vlaanderen en Wallonië. Ik heb nog een ander voorbeeld. Zoals ik eerder al zei, hopen we volgend jaar klaar te zijn om de nieuwe elektrische auto te produceren. We werken daar dag en nacht voor. We hebben echter ook beton nodig en moeten hallen bouwen, en we moeten tot 1 miljoen euro aan belastingen betalen om een bouwvergunning te krijgen en dus alleen nog maar om van start te kunnen gaan. Om die reden gaan we 500 miljoen euro investeren in een vennootschap hier in België. Volgens mij zijn dit zaken die niet aanvaardbaar zijn. Het is onmogelijk om een bouwvergunning voor Vorst te vergelijken met Antwerpen, Luik of zelfs Anderlecht. Voor een gebouw van 125 m³ betaal ik 375 000 euro voor de bouwvergunning. In Antwerpen betaal ik daarvoor 24 000 euro, in Ander-

lechts 48 000 euro. Dit zijn maar enkele voorbeelden, alleen maar om te zeggen dat het voor ons niet gemakkelijk is. Soms krijgen we hulp, maar dat is niet genoeg.

Wat betreft het programma dat we hebben gelanceerd voor de opleiding van onze werknemers, zien we dat 2 000 fabrieksmedewerkers opnieuw moeten leren om auto's te maken bij hoge spanning (400 volt). Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft ons geholpen, en we zijn het daar dankbaar voor, om de middelen te vinden om deze mensen te ondersteunen en te begeleiden in het kader van de opleiding. Ze hebben daarvoor samengewerkt met Vlaanderen en Wallonië. Het gaat om een historisch akkoord: de drie gewesten hebben de handen in elkaar geslagen en waren bereid de bedienden en arbeiders in Brussel te helpen in het kader van dit opleidingsprogramma. Heel wat van onze werknemers komen uit Vlaanderen of Wallonië. We hebben dus mogelijkheden voor de toekomst, maar ook verwachtingen.

Françoise Gilain

Ik dank u, mijnheer Danau. Het is duidelijk dat de industrie een grote uitdaging tegenwoordigt. Ik richt me nu tot de vakbonden, om te beginnen tot de heer De Muelenaere. Welke verwachtingen heeft u ten aanzien van het industriebeleid? We weten dat de vakbonden geneigd zijn om voor alles de werkgelegenheid te verdedigen, maar natuurlijk is de werkgelegenheid in de industrie niet meer dezelfde als in het verleden. Welke eisen heeft u, indien ik dit woord mag gebruiken?

Stephan De Muelenaere

Bestendig secretaris bij de centrale ACLVB Brussels Gewest, bevoegd voor de sector openbaar vervoer

Om te beginnen zou ik graag alle sprekers bedanken voor de informatie die ze ons vandaag hebben verstrekt. Met betrekking tot Audi en de opleidingen is het duidelijk dat wij, als vakbond, vragen dat alles in het werk zou worden gesteld om garanties te bieden voor een behoorlijke opleiding voor de werknemers in de onderneming en haar toekomstige medewerkers; dit geldt ook wat betreft de communautaire problemen die in Brussel bestaan.

Brussel heeft een enorm industrieel potentieel en zeer veel multiculturele competenties. Wat betreft de Brusselse ondernemingen komt dit aspect helemaal niet ter sprake, in de betekenis van "bevorderen". Er bestaan binnen de onderneming bepaalde problemen in verband waarmee het Brussels gewest geen ondersteuning biedt. De directies hebben het dan ook moeilijk om dit te beheren. Dit is een bood-

schap die ik wilde meegeven. Dit geldt niet enkel voor de “zuivere” industrie, maar ook voor andere specifiek Brusselse ondernemingen.

Françoise Gilain

En is dit typisch voor het Brussels gewest? Denkt u dat de andere gewesten op dit vlak meer steun bieden?

Stephan De Muelenaere

Ik denk niet dat dit probleem zich op dezelfde wijze stelt in andere gewesten. Precies omdat Brussel een metropool en een centraal gelegen plek in Europa is, trekt de stad vele mensen aan en ook medewerkers met een verschillende culturele achtergrond. Als gevolg van deze mix van culturen ontstaan er wrijvingen binnen de ondernemingen. De directies begrijpen niet altijd waar die wrijvingen vandaan komen. Zo komt het dat de situatie soms ontspoot. Er dient te worden gehandeld, maar steeds met het oog op behoud van de werkgelegenheid, wat dat betreft mag er niets aan duidelijkheid te wensen overblijven. De verschillende sprekers hebben het gehad over problemen zoals mobiliteit, bereikbaarheid, duurzaamheid en de reconversie van de industrie. Op het niveau van de werknemers is dit identiek.

Individueel gezien krijgen ze te maken met een probleem van mobiliteit en van toegang tot de onderneming. In het geval van Audi bijvoorbeeld, waar men binnenkort de klok rond gaat werken, kan men de vraag stellen of de overheid over het vereiste materieel beschikt om de werknemers in staat te stellen het traject tussen hun woning en de fabriek af te leggen. Dat is een vraag die moet worden gesteld.

Op het vlak van duurzaamheid vraagt elke onderneming natuurlijk garanties voor de toekomst. Dat is een vraag op het niveau van de politieke wereld.

Wat betreft de werkzekerheid is het duidelijk dat al wie in een onderneming aan de slag wenst te gaan, werkzekerheid vraagt en geen arbeidsovereenkomst van bepaalde duur.

Ik zou graag eindigen met de kwestie van de opleiding en het probleem van reconversie. Audi wenst over te gaan van de oude modellen van auto's naar elektrische auto's. Het probleem bestaat erin dat de opleiding van de huidige medewerkers grote inspanningen vergt. Bovendien moet de fabriek ook de nieuwe medewerkers opleiden. Voor de vakbonden moet dat niet allemaal van de ene op de andere dag gebeuren. Daarvoor moet in voldoende tijd worden voorzien.

Françoise Gilain

Gewoonlijk is de verstandhouding tussen werkgevers en vakbonden goed, en op sectoraal niveau is er toch een structuur voor ondersteuning voorzien, of vergis ik me?

Stephan De Muelenaere

Dat is juist, maar ik zou toch graag de nadruk leggen op de opleiding. Het gaat immers om een vrij gestage overgang.

Françoise Gilain

Dank u. Wat u betreft, is de opleiding dus het essentiële punt?

Stephan De Muelenaere

Zeker!

Françoise Gilain

Dank u. Ik richt me nu tot de heer Yves Decelle. U bent manager bij Suez. U bent dus zeer vertrouwd met de kwestie van de recyclage van afval. Dat is uw job, zo ik me niet vergis. Hebt u ter zake bijzondere verwachtingen ten aanzien van de Brusselse overheden?

Yves Decelle

Projectmanager bij Suez.

Dank u. Suez is vandaag niet langer een energiebedrijf. Vandaag draait alles enkel nog om milieu, afval en water. Er mag dus geen verwarring zijn met ENGIE Electrabel.

We zijn sinds ongeveer 30 jaar gevestigd in Brussel. Enerzijds hebben we een industriële activiteit, met de verbrandingsoven die we samen met het agentschap Net Brussel beheren, en met de blauwe en gele vuilniszakken die in Vorst worden gesorteerd. Anderzijds hebben we een activiteit van inzameling van industrieel afval bij

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

bedrijven zoals Audi, maar ook bij kleinere ondernemingen die zowat overal in Brussel zijn gevestigd.

In dit verband hebben we een dienstenactiviteit die sterk afhankelijk is van de algemene activiteit van het gewest. We sluiten ons dan ook aan bij de algemene maatregelen die Audi vraagt en die BECI doorgeeft aan de overheid. Algemeen is het immers zo dat hoe beter de economie het doet, hoe beter wij het stellen. De ondernemingen produceren immers niet alleen afval, maar ook stromen die wij dan gaan recycleren. We gaan dus niet op zoek naar meer afval, wel naar meer stromen die we recycleren en die vervolgens worden hergebruikt in de economie. Dit is een eerste zaak.

Vervolgens gaan we op zoek naar dat afval en gaan we ermee naar een sorteercentrum. We hebben nogal wat vrachtwagens die de mensen hinderen. Organisch afval ruikt niet lekker. We hebben dus nood aan industriële terreinen op plaatsen waar we geen potentiële hinder genereren.

We zijn gevestigd in Neder-Over-Heembeek, langs het kanaal. Dat is helemaal aan de rand van het gewest, in het noorden. We voelen ons daar al meer dan 20 jaar zeer goed. Overigens zijn we op zoek naar mogelijkheden om uit te breiden. De haven van Brussel heeft ons een stuk grond voorgesteld en we hopen dat het uiteindelijk naar ons zal gaan. Het is voor ons vrij belangrijk om deze industriële terreinen te kunnen krijgen.

Françoise Gilain

En maakt u een kans om het te krijgen? Om uw activiteit daar te kunnen voortzetten en eventueel uit te breiden?

Yves Decelle

De procedure loopt. We zijn niet de enige kandidaat. Ik hoop dat de Haven een voor ons gunstige beslissing zal nemen want, ik herhaal het nog even, we zijn daar al lange tijd aanwezig. We hebben veel laaggeschoolde werknemers zoals sorteerders en chauffeurs.

Françoise Gilain

Zijn dat Brusselse werknemers?

Yves Decelle

De meesten wel, ja.

Françoise Gilain

Het is voor een sorteercentrum als het uwe belangrijk om dicht bij de stad te liggen, daar u immers het afval verwerkt dat van de stad afkomstig is.

Yves Decelle

Helemaal juist. Ik geef u een voorbeeld, dat van het bouw- en sloopafval. Vandaag voeren we dit soort afval af tot buiten het gewest, naar andere centra. We hebben plannen om deze activiteit van sorteercentrum van bouw- en sloopafval terug te brengen naar Brussel, om meer banen te creëren, en dat is precies wat we willen doen met dit nieuwe project van industrieterrein.

Vervolgens, daarover hebben we het al gehad, is er de kwestie van de mobiliteit. Het is een ware nachtmerrie om in Brussel afval op te halen. De opstoppingen, de voetgangerszone ..., het wordt steeds moeilijker. We hopen dat er voor die zaken een oplossing komt. Het gaat om het ophalen, stroomopwaarts.

Stroomafwaarts is er dat wat ons sorteercentrum verlaat en vandaag gebeurt dat gewoonlijk nog met vrachtwagens. We proberen ook om over het water te vervoeren. We liggen naast het kanaal en de Haven zet ons ertoe aan om meer over het water te vervoeren. Dat is normaal, maar het is ook veel duurder, omdat ons afval niet veel weegt. Schroot en zand worden immers gemakkelijk over het water vervoerd. Ons afval weegt lichter en laat zich dus minder vlot over het water vervoeren. Enige steun voor het vervoer over het water zou welgekomen zijn, zodat we kunnen helpen om de verkeersopstoppingen in Brussel te verminderen.

Françoise Gilain

In de vorm van fiscale stimuli, bijvoorbeeld?

Yves Decelle

Ja, bijvoorbeeld.

Françoise Gilain

Het is een ideetje voor de Kerstman.

Yves Decelle

Zeker. Voor de rest steunt onze activiteit op de milieunormen. Zo er geen milieunormen zouden zijn, dan brengen we alle afval naar het stort en houden we ermee op. Er zijn dus strenge milieunormen nodig, waarvan de inachtneming overal moet worden gecontroleerd. Wij vragen een *“level playing field”*, wat betekent dat iedereen met gelijke wapens strijdt en dat er aangepaste controles komen. Dat geldt zowel voor onze fabrieken als voor de burgers. Er bestaan al twee of drie jaar verplichtingen inzake het sorteren van afval in Brussel. Daarvoor is er controle nodig en moeten de bedrijven er meer toe worden aangespoord om selectief in te zamelen, opdat meer afval zou worden gerecycleerd.

Françoise Gilain

Vindt u dan dat er vandaag geen *“level playing field”* bestaat?

Yves Decelle

Het gaat om een probleem waarover wordt gesproken op het niveau van de gewesten. We hebben het over het Brussels gewest, over België, over Europa. Er bestaat altijd wel een middel om plaatsen te vinden. We hebben gesproken over de verhuizing naar plaatsen waar het goedkoper is dan elders om afval te verwerken. Je moet dan wel rekening houden met de afstand om het afval te vervoeren. Vandaag is de toestand niet overal dezelfde. De milieuheffingen zijn niet dezelfde in de drie gewesten, en ook de technische termen zijn niet altijd dezelfde. Wanneer we België verlaten, ziet de situatie er heel anders uit.

Françoise Gilain

Zijn de normen ongunstiger in Brussel in vergelijking met Vlaanderen of Wallonië?

Yves Decelle

Dat hangt af van waar men het over heeft. Er is een emissienorm, een waternorm, enzovoort. Dat verschilt dus.

Françoise Gilain

Dank u, we begrijpen nu welke verwachtingen u koestert. Ik geef nu het woord aan de heer Jan Sannen van het ACV. Welke verwachtingen leven er bij uw organisatie?

Jan Sannen

Verantwoordelijke van de sector vervoer bij ACV Transcom.

Dank u. Ik werk voor ACV Transcom. Onze vakbond is actief in de sectoren van de havens, het wegvervoer, de luchthavens en de visvangst – wat hier minder belangrijk is – maar niet op het vlak van de industriesectoren.

U kunt zich dus de vraag stellen wat ik hier doe. Dat is eenvoudig. Zoals jullie allemaal heb ik in het 6^{de} leerjaar geleerd dat de industrie zich vestigt rond wegen, waterwegen, in de buurt van havens of van spoorwegen en eventueel, voor zover dat nog mogelijk is, in de buurt van luchthavens. Er is voor de industrie geen leven mogelijk wanneer ze geen uitvalswegen heeft.

De collega's rond de tafel hebben al duidelijk gezegd dat mobiliteit een zeer belangrijk element is. Ik denk dat jullie wel weten dat mobiliteit in Brussel een groot probleem vormt. Ik wil u het verhaal vertellen van een vrouw die mij onlangs opbelde. Ze was getuige van het feit dat de werkgever van haar man, die vrachtwagenchauffeur is, zich erover had beklaagd dat haar man uren had aangerekend die hij niet had gewerkt. Waarom? Haar man vertrok 's morgens om 6 uur, omdat hij om 8 uur bij een klant in Brussel moest zijn, en dat ging elke dag zo. Hij had een uur nodig om ter plaatse te geraken. Hij kwam dan aan om 7 uur en moest dan nog één uur wachten. De chef, een vervoerder, was boos op haar man, omdat hij een uur lang zat te wachten. Hij vond dat hij op die manier een uur "stal". Haar man had echter geen andere keus. Indien hij om 6u15 vertrok, dan zou hij nooit op tijd bij zijn klant in Brussel zijn. Dan zou hij pas om 8u15 of zelfs nog later aankomen. Kwam hij te laat, dan kreeg de vervoerder een boete en mijn man klachten. Hij had dus geen andere keus. Hij had weliswaar geprobeerd om anders te handelen of om langs andere wegen te rijden. Hij had echter geen andere keus dan om 6 uur te vertrekken om op tijd te komen en zelfs iets te vroeg bij de klanten te zijn.

De chef was kwaad, omdat hij op deze manier meer moest betalen. Hij moest betalen voor dit uur overwerk dat hij zelf niet aan de klant kon aanrekenen. Het is een voorbeeld van hoe het er in dag in dag uit aan toe gaat en waaruit blijkt dat er in Brussel werkelijk een mobiliteitsprobleem bestaat.

Ik maak dat ook zelf mee wanneer ik in Brussel kom werken. Het is niet moeilijk om naar Brussel te komen, maar als je naar het centrum van Brussel moet, dan heb je soms één uur nodig voor de laatste 5 kilometer. Dat is niet enkel zo voor mensen die werken en zich met een personenauto verplaatsen, maar ook voor bedrijven die goederen leveren en tot bij hun klanten moeten geraken of die bij hun klanten goederen moeten ophalen. Dat is vandaag de situatie in het wegvervoer.

Wat betreft de luchtvaart, hebben we in Brussel een luchthaven die op Vlaams grondgebied ligt. Er zijn altijd kleine problemen tussen Vlaanderen en Brussel, denk maar aan de geluidsnormen. Dergelijke situaties zijn helemaal niet bevorderlijk voor een nieuwe industriële ontwikkeling in het gewest. Wat betreft deze normen zou het beter zijn oplossingen uit te werken die ervoor zorgen dat bedrijven niet langer bang zijn om naar Brussel te komen. Dit is toch een zeer belangrijk gegeven.

Er is zelfs een haven in Brussel, maar ik denk dat we soms mogelijkheden verliezen indien het zeekanaal van Brussel niet wordt gebruikt waarvoor het dient. We hebben zeer mooie beelden gezien van centra waar we kunnen leven. Het is vandaag bijzonder aangenaam om langs het kanaal te wonen. Het zijn zeer aangename plekken. Het kanaal dient echter veeleer om er goederen over te vervoeren.

Ik denk dat we, als Brussels Hoofdstedelijk Gewest, meer zouden moeten doen voor het vervoer over het water en er meer aandacht aan zouden moeten besteden. Het gaat om een logistieke activiteit die we veeleer zouden moeten bevorderen in plaats van na te denken over een tweede zeehaven. Dit is een oproep die ik wil lanceren. De gewone wegen, zoals de Brusselse ring, lopen ook over Vlaams grondgebied. Indien we betere contacten of vlotter verkeer willen hebben, dan moeten we communiceren met de gewesten rond Brussel om alles te verbeteren.

Nog in het 6^{de} leerjaar heb ik geleerd dat de industrie zich gaat vestigen waar er arbeidskrachten voorhanden zijn. In Brussel is er nog veel capaciteit, maar moeten we oog hebben voor de vorming, vooral in het domein van de logistieke functies.

Als sector doen we vandaag al veel. We hebben met de Brusselse regering een akkoord gesloten dat zal worden uitgevoerd voor de pool werk-opleiding; het gaat om een samenwerking die nog voor verbetering vatbaar is.

We voelen soms immers iets te veel druk vanwege de pool werk-opleiding, omdat zij alles zelf wensen te beheren. Als sector, niet alleen van het goederenvervoer overigens, hebben we de indruk dat we al te weinig soepelheid aan de dag leggen ten aanzien van onszelf en dat de Brusselse overheden de controle willen hebben over de middelen en de financiën. We denken dat communicatie en overleg altijd belang-

rijk zijn. We kunnen er ons niet toe beperken iets van hen te vragen en daarna geen contact te onderhouden. De overheden zouden steeds meer oog moeten hebben voor overleg en mogen niet alles willen controleren en zelf alle beslissingen willen nemen.

Françoise Gilain

De boodschap is duidelijk overgekomen. Ik dank u, mijnheer Sannen. Mijnheer Walravens, u bent directeur van Let's Meat. Ervaart u problemen en heeft u specifieke verwachtingen ten aanzien van de Brusselse overheden?

Bernard Walravens

CEO van Let's Meat.

Om te beginnen wil ik de nadruk leggen op het belang van de kmo's, naast de grote industrieën. Waarom? Omdat uit tal van studies blijkt dat wij samen met hen de dragers zijn van de economie in ons land. We hebben al verwezen naar deze link tussen grote ondernemingen en kmo's. Het is een belangrijke link, daar we een specifieke dynamiek creëren die we nodig hebben in Brussel. Natuurlijk moeten we steeds op zoek gaan naar een meerwaarde, naar toegevoegde waarde voor de industrie, maar ook voor de ondernemingen en ik vind dat de industrie ook moet kunnen focussen op de lokale economie.

De mobiliteit is al meermaals ter sprake gekomen. Zodra er in Brussel iets wordt geproduceerd voor de Brusselse markt, is het volgens mij belangrijk om het verband te leggen tussen aanbod en vraag, zonder dat men gaat denken dat men de producten elders moet gaan zoeken. Waarom? Omdat de kosten dan minder hoog oplopen. Ik ben immers van mening dat de economische kostprijs van mobiliteit bijzonder hoog zal zijn.

We mogen niet vergeten dat de industrie inderdaad een zekere plaats heeft in de stad, net als de handelaars. We hebben het gevoel dat we wensen te focussen op industriële of economische kernen waar er een beter verband kan worden gelegd tussen handelszaken en industrieën.

Ik geloof dat indien we meer handelszaken binnen de stadsmuren willen hebben, we echt leegstaande gebouwen zullen krijgen, misschien dat kleine industrieën zich erin kunnen vestigen, maar in dat geval mag de toekenning van vergunningen geen obstakel vormen.

Bovendien moeten we focussen op de opleiding van het personeel. Waarom? Omdat

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

het belangrijk is, wanneer we banen aanbieden, te kunnen beschikken over gekwalificeerd personeel voor de aangeboden betrekkingen. Zo is tweetaligheid een belangrijk aspect, want als kmo's hebben we niet altijd de middelen om onze opleidingen te organiseren. Volgens mij moeten jongeren daar echt in investeren, ze moeten werkelijk zin hebben om te komen werken na een passende opleiding te hebben gevolgd.

Dit zijn onze prioriteiten als kmo, die werkelijk over potentieel beschikt voor wie de lokale economie wenst te ondersteunen.

Françoise Gilain

Dank u. We eindigen met het ABVV Metaal. Mijnheer Najar Lahouari, wat doet uw syndicale organisatie voor het beleid van de toekomst in het domein van de industrie?

Najar Lahouari

Adjunct-algemeen secretaris van de Waalse en Brusselse metaalarbeiders bij het ABVV.

Om te beginnen groet ik u allen. Ik dank u voor uw uitnodiging en dank ook alle vorige sprekers die hebben kunnen aantonen dat er elders dingen bewegen en dat dit kan werken.

Wat voor ons zeer belangrijk is, zoals ook gezegd door mijn collega die werknemers vertegenwoordigt, is werk en het concept van sociale ladder waartoe een baan in een stad aanleiding kan geven. Zonder nog terug te komen op wat al is gezegd, moet industrie in een stad worden gehandhaafd. Ik zou dit graag beklemtonen.

Een stad moet industrie behouden om zijn politieke hefbomen te behouden en te bestendigen.

De institutionele situatie in België heeft geleid tot het ontstaan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In dit opzicht moeten we op het gebied van werk kunnen concurreren met de andere gewesten, zij het met onze specifieke kenmerken, i.e. die van Brussel als hoofdstad.

Een stad moet vele elementen bijeenbrengen om te bloeien en welvaart te creëren. We hebben het dan over cultuur, onderwijs, huisvesting en industrie die, volgens mij, het belangrijkste is. We hebben gezien wat er gebeurde in Vlaanderen en Wallonië en we kunnen daar enkel gelukkig om zijn.

Ik wens het ook op te nemen voor de werknemers en de bewoners van het gewest. Ik zou niet graag hebben dat de werknemers zich genoodzaakt zien om morgen een

baan te zoeken buiten hun gewest van herkomst wegens een gebrek aan industriebeleid in Brussel. Het is terecht dat men naar het werk kan gaan waar dat werk zich bevindt. Wat belangrijk is, zijn de maatschappelijke gevolgen. Ik zou niet graag hebben dat er morgen een leegloop is van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wat betreft zijn bevolking die produceert en, vooral – natuurlijk –, van zijn bevolking die belastingen betaalt. We hebben gezien dat de fiscaliteit niet dezelfde is als in Frankrijk. We hebben nood aan een zekere fiscaliteit om te beschikken over de middelen om in de toekomst een zeker beleid te kunnen voeren. Dit is zeer belangrijk.

We hadden het eerder vandaag over bedrijven die “kampioenen” zijn. Dat wil zeggen wat het wil zeggen. Op een gegeven ogenblik zullen er helaas ook ondernemingen zijn die geen kampioenen zijn. Ze zullen niet de beste zijn, maar op de tweede, derde of vierde plaats komen. Het is belangrijk om niet mee te gaan in deze beweging van concurrentie die ertoe leidt dat de verliezers op een gegeven ogenblik achterblijven in Brussel. Dit is een pleidooi van de overheid om zich voor te bereiden op een dergelijke situatie en – natuurlijk – om te voorkomen dat ze zich zou voordoen.

Ten tweede is het belangrijk om te weten dat we in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet beschikken over hetzelfde potentieel inzake geografische uitbreiding als de andere gewesten. We bevinden ons in een beperkte perimeter en we moeten rekening houden met dit specifieke gegeven. Eens de industrie ergens is geïnstalleerd, heeft ze een structurerende invloed. Zo we al het geluk hebben industrieën te hebben, en overigens is Audi daarvan een voorbeeld, dan is het dat andere ondernemingen zich rond de betrokken sites komen vestigen. Zo we op een dag, jammer genoeg, onze industrie in Brussel zouden verliezen, dan zou dit zeer ernstige gevolgen kunnen hebben. Het is zeer belangrijk om dit voor ogen te houden.

Françoise Gilain

Wat verwacht u nu concreet?

Najar Lahouari

Er is nood aan infrastructuur op het vlak van mobiliteit, grond, terreinen en bruikbare oppervlakten, natuurlijk. Als vakbonden zijn we het niet altijd eens met de wereld van de werkgevers. We zitten echter wel op dezelfde golflengte als we het over de industrie hebben. We weten dat we industrieën moeten bestendigen en creëren. Ik ben het dan misschien niet eens met de heer Danau wat betreft de loonkosten,

en hij zal dat wel begrijpen, maar het is belangrijk dat we als sociale partners en voor vele andere punten in dezelfde richting gaan.

Françoise Gilain

Iedereen mobiliseert zich om de industrie te verdedigen, als ik u goed begrijp? Werkgevers en vakbonden zitten in hetzelfde schuitje?

Najar Lahouari

Dat klopt. Er zijn duidelijke voorbeelden waar dit goed werkt. Er zijn Audi, SABCA in de luchtvaart, Schneider in de elektronica. Er zijn dus interessante voorbeelden. Voorts is er infrastructuur nodig op het vlak van logistieke en stedenbouwkundige ondersteuning. Ook de overheid speelt dus een rol.

Natuurlijk, zoals al is gezegd, is het netwerk van kwalificerende opleidingen zeer belangrijk. Het bewijs daarvan wordt geleverd met het succes van Iristech, een opleidingscentrum dat honderden of zelfs duizenden werknemers zal vormen.

We moeten er misschien ook nog op wijzen dat de sokkel waarop we moeten bouwen maatschappelijk en sociaal moet zijn en dat we moeten vermijden dat de bevolking op een filosofische sokkel terechtkomt. Het gaat een beetje om geopolitiek. De industrie kan deze maatschappelijke sokkel creëren. Het staat iedereen vrij er zijn filosofische en geloofsovertuigingen op na te houden, maar als die de basis moeten vormen van de sokkels die we nodig hebben, dan kan het alleen maar tot botsingen komen. Het is belangrijk om de krachten te bundelen en ik ben ervan overtuigd dat de industrie bij machte is een gediversifieerde bevolking samen te brengen.

Françoise Gilain

Ik dank u, mijnheer Lahouari. Ik dank jullie allen. Heeft iemand in de zaal nog een vraag in verband met deze dag van reflectie, of het nu gaat om de vooruitzichten, de balans of het geheel van de problematiek? Het was een intense dag. Ja, mijnheer, ik geef u nog een laatste keer het woord.

Jan De Brabanter, Beci

Ik heb nog een opmerking. Net als u ben ik vrij tevreden nu we tot de vaststelling

komen dat de meesten pleitbezorgers van de industrie blijken te zijn. Ik geloof dat de getuigenissen van dit panel hebben aangetoond dat, met het oog op een toekomstig industriebeleid in Brussel, de prioriteiten die minister Gosuin vanmorgen heeft geschetst om te werken op het vlak van de fiscaliteit om aldus het economisch klimaat in Brussel te verbeteren, bevorderlijk zullen zijn voor de economische activiteit, niet alleen voor de ondernemingen maar ook voor de werknemers. Dat doet me genoeg.

Françoise Gilain

Ik dank u. Zo er verder geen vragen zijn, dan kunnen we deze dag stilaan afronden. Normaal had de minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Rudi Vervoort, de slotrede moeten houden, maar hij is vandaag verhinderd door dringender zaken, dat zult u wellicht begrijpen. Zijn vertegenwoordiger, de heer Julien Jost, zal het woord tot u richten. U hebt het woord, mijnheer, en ik dank u voor uw aanwezigheid.



Julien JOST

Interventie

De heer Rudi Vervoort,

Minister-President van het Brussels gewest

(verontschuldigd – rede uitgesproken door zijn adviseur, Julien JOST)

Mijnheer de voorzitter,

Dames en heren,

Om te beginnen wens ik de Economische en Sociale Raad van harte te danken voor de organisatie van dit colloquium waarvan het – zeer rijke en ambitieuze – programma naar mijn mening alle verwachtingen heeft ingelost.

U weet dat het opstellen van een Brussels Industrieplan tot de 86 prioriteiten behoort die de regering heeft aangewezen voor het traject 2016-2017 van de Strategie 2025 als gevolg van de buitengewone Sociale Top die plaats had op 5 oktober 2017.

De conclusies van deze studiedag betreffende de stand van zaken, de vergelijkingen met het beleid dat andere regio's voeren alsook de vooruitzichten waarover binnen de sector gedebatteerd wordt, komen op een geschikt moment en zullen zeer nuttig zijn in het kader van de uitwerking van voornoemd industrieplan.

De werkzaamheden die in dit verband zijn gestart, zullen de regering deze zomer in beslag nemen, zodat dit plan kan worden voorgesteld op de volgende buitengewone top in september.

Ik wens dus ook te bevestigen, en u tegelijk gerust te stellen, mijnheer de ondervoorzitter, dat – zoals steeds in het kader van de aannamen en de uitvoering van de Strategie 2025 – de sociale partners natuurlijk zullen worden geraadpleegd en betrokken bij het proces van aannamen van dit plan.

De ondertitel van dit colloquium (“Het bestaande bewaren – De toekomst voorbereiden”) is bijzonder goed gekozen omdat de twee grote uitdagingen voor de toekomst van de beroepen van de industrie in ons gewest vrij goed worden samengevat.

Het bestaande bewaren of zelfs, zou ik zeggen, opnieuw aanknopen met Brusselse industriële ervaring die soms meer dan een eeuw oud is, en deze activiteiten nieuw leven inblazen, dat is wellicht de grote uitdaging voor de grote steden die zich opnieuw willen uitvinden als een ecosysteem of knowhow wensen te valoriseren van

de ene tot de andere kant van een economisch segment.

Die Brusselse ervaring bestaat bijvoorbeeld in de drukkerijsector, op het vlak van design van papier en boeken, met zeer veel afzetgebieden in verband met de beroepen rond papier. Zijn we vergeten welke plaats Brussel een eeuw geleden bekleedde in de uitgeversector? Zijn we vergeten dat we met La Cambre een van de toonaangevende scholen hebben in dit domein? Of denk maar even aan de editie van de creaties van onze designers of zelfs, nog “gewoner”, aan het feit dat microbrouwerijen opnieuw opduiken, als eenvoudig voorbeeld van een activiteit in de voedingsindustrie.

Volgens mij hebben we nooit voldoende vragen gesteld bij of onderzoek gevoerd naar alle middelen die nodig zijn om een zekere vorm van industrie – en bijgevolg ook tewerkstelling – te behouden in een verstedelijkte hoofdstad als Brussel. Evenmin hebben we nagedacht over de wijze waarop we onze ambachtslieden de gelegenheid kunnen bieden om zich te ontwikkelen, over hoe we lokale productieplaatsen voor Brusselse creaties kunnen vinden of over hoe we grootschalige producties opnieuw kunnen lanceren die de fierheid uitmaken van de knowhow en het vermogen om samen te leven in Brussel.

Wie het bestaande niet wenst te behouden, moet – om niet terug te keren naar het verleden – de toekomst voorbereiden.

De nieuwe kenniseconomie, met de digitalisering, is daarvan het perfecte voorbeeld: de informatie- en gezondheidstechnologieën en de groene technologieën zullen de sleutelementen van de stad van morgen vormen.

Dit vereist nieuwe kennis en nieuwe mechanismen.

Het antwoord dat op gewestelijk niveau op deze dubbele doelstelling moet worden gegeven, ligt in transversale en geïntegreerde maatregelen die raken aan verschillende competentiedomeinen.

Staat u mij toe dat ik er enkele noem die me na aan het hart liggen, bij wijze van aanzet voor ons op til staande werk in het kader van de opmaak van het Plan. Daarna geef ik het woord aan de voorzitter van de Raad die de conclusies zal voorstellen:

1. De beschikbaarheid van ruimtes voor de industriesector en voor ruimtelijke ordening: **de mobilisatie van het grondgebied voor de ontwikkeling van de stadseconomie vormt een van de pijlers van het toekomstig Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling dat de regering onlangs ter raadpleging heeft overgelegd. Dit GPDO heeft immers, meer bepaald, tot doel de plaats van de economische sectoren die dragers zijn van werkgelegenheid te versterken**

maar tegelijk te herkwalificeren, met het oog op een betere stedelijke mix. Het GPDO wijst zowel prioritaire gebieden voor de herontwikkeling van werkgelegenheid en inzonderheid lokale werkgelegenheid als ontwikkelingspolen ter bevordering van de concentratie van economische actoren aan. In het kader van de werkzaamheden rond het GPDO wordt bovendien voorzien om te bepalen welke economische activiteiten zullen worden ondersteund in de ontwikkeling van de economische gebieden op middellange en lange termijn.

Iets waar we het vandaag ook meermaals over hebben gehad, is het feit dat we vandaag al de resultaten kunnen meten van bepaalde projecten die zich hebben geconcretiseerd in het kader van het Kanaalplan. Die projecten hebben meer bepaald tot doel de economische bedrijvigheid in het gebied te versterken en er opnieuw een stedelijke activiteit te ontwikkelen die banen met zich meebrengt. Tegelijk wordt er gestreefd naar een mix van functies en dus naar een goede cohabitatie met huisvesting en openbare ruimtes.

Tot slot, en nog steeds wat betreft de territoriale ontwikkeling in dit gebied, gaat het er niet alleen om het bestaande te behouden maar ook erop in te zetten. Ik denk hierbij meer bepaald aan het zeer belangrijke instrument dat de Haven van Brussel vertegenwoordigt voor de toekomst van de algemene industriële en economische activiteit in het gewest. We kregen vandaag een overzicht van het belang van de haven voor het gewest. Ik ben ervan overtuigd dat die haven nog een enorm potentieel heeft voor de toekomst van het gewest, met het voordeel ook tegemoet te komen aan belangrijke uitdagingen zoals mobiliteit en leefmilieu.

2. **Het leven van de bedrijven in de industriële sectoren vergemakkelijken: dit kan soms eenvoudigweg via de uitvoering of de valorisatie van wat we hebben gerealiseerd met de Strategie 2025:** een administratieve vereenvoudiging is er gekomen met de Small Business Act, verlagingen van de fiscale lasten zijn er gekomen sinds onze hervorming voor het materieel en de instrumenten waarmee industriële gebouwen zijn uitgerust, polen voor geavanceerde opleidingen zijn gecreëerd en aan andere wordt nog gewerkt ... Wat betreft dit laatste punt hoef ik u niet te vertellen dat het zeer belangrijk is te anticiperen op de nood aan arbeidskrachten.
3. De oriëntering van het Brussels gewest naar grote transitie die gepaard gaan met investeringen in de toekomst: We maken belangrijke keuzes voor de toekomst, **gaande van de lage-emissiezone tot de uitrol van 5G en via het gewestelijk plan voor circulaire economie en het gewestelijk plan voor onderzoek en innovatie: we creëren een ambitieus kader om nieuwe economische ontwikkelingen te ondersteunen en op gang te brengen.** Natuurlijk ondersteunt het

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

gewest ook technologieën van de toekomst zoals de FabLabs die eerder vandaag ter sprake zijn gekomen, en het zal dat blijven doen.

Terwijl we, tot slot, konden vaststellen dat er in de sector en bij de sociale partners een zekere consensus bestaat over de noodzaak om industriële activiteit in Brussel te behouden en garanties te bieden voor haar toekomst, wil ik toch onderstrepen – zoals ook al is gedaan ter gelegenheid van dit colloquium – dat deze doelstellingen ook waren opgenomen en werden ondersteund door de verschillende gewestelijke openbare spelers die in dit kader een rol vervullen. Ik denk hierbij meer bepaald aan Impulse, Perspective, de MSI, CityDev, BEW en BIE, de Haven van Brussel en ook Brussel Mobiliteit.

Ik dank opnieuw de Raad als initiatiefnemer en organisator van dit colloquium en dank ook alle deelnemers voor hun bijdragen. Ik geef nu het woord aan de heer Philippe Van Muylder, voorzitter van de ESR.



Philippe Van Muylder

Slotrede

Philippe Van Muylder

voorzitter van de ESRBHG

Er is daarnet gezegd wat een intense dag dit is geweest. Velen onder ons hebben in deze zaal eerder al colloquia bijgewoond van de Economische en Sociale Raad. Het colloquium van vandaag was vrij uitzonderlijk, dankzij de kwaliteit van de interventies en – misschien ook – als gevolg van het ogenblik dat we hebben gekozen om het te organiseren. U weet dat de regering en de sociale gesprekspartners van ons gewest er zich samen toe hebben verbonden, in wat gewoonlijk de *Strategie 2025* wordt genoemd, om een Industrieplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op te stellen. De tijd dringt echter: de legislatuur is beperkt in de tijd en het is hoog tijd om de laatste projecten te lanceren die men nog tot een goed einde wenst te brengen ...

Enkele woorden dus, bij wijze van “conclusie”. Natuurlijk moet ik hier niet terugval- len op de debatten of de besprekingen die tijdens deze werkdag hebben plaatsge- vonden. Ik wil enkel maar enkele aandachtspunten nog eens ter sprake brengen, goed wetende dat het niet mogelijk is alle belangrijke of bijzonder interessante din- gen die vandaag zijn gezegd, te vermelden.

Christian VANDERMOTTEN – het is altijd een genoegen hem te ontvangen op de vergade- ringen van de Economische en Sociale Raad – vestigde onze aandacht op het feit dat een van de belangrijke kwesties zeker die van de *bestemmingen* is (Philippe ANTOINE verklaarde zelfs dat het als het ware om dé sleutel van ons dossier van vandaag gaat). Hij is van mening dat we voor een aantal essentiële politieke keuzes staan en ik denk dat velen onder ons het eens zijn met deze analyse: indien men morgen of binnenkort, op een Brusselse Ministerraad, zou beslissen om Schaarbeek-Vorming te bestemmen voor nieuwe projecten van industriële productie, dan zouden we ons natuurlijk be- vinden in een ander en gunstig kader om het te hebben over de kwesties die vandaag het voorwerp zijn van onze bezorgdheid ...

Christian VANDERMOTTEN, opnieuw hij, zei ons ook: “*Wees waakzaam, er doen zich be- langrijke evoluties voor.*” Hoewel we deze situatie kunnen betreuren, leeft er van- daag een belangrijk idee waarvan we ons moeten ontdoen: het gaat om het idee dat de industriële ontwikkeling “in se” een formidabele kans vormt om de minst

gekwalficeerde Brusselaars aan een baan te helpen. Dit idee leefde zeer sterk in vele organisaties en zeker ook in die waarvandaan ik afkomstig ben. Het wordt echter zo goed als onmogelijk om dat nog langer te geloven: de nieuwe technologieën en de nieuwe eisen inzake kwalificaties in de industriesector zijn immers al langsgeskomen ... Het blijft wel zo dat deze beschouwing verschillende gevolgen zal hebben wanneer het erom zal gaan, en nu grijp ik terug naar de subtitel van onze werkzaamheden, “het bestaande te bewaren” of “de toekomst voor te bereiden”. Gelukkig is het zo dat, terwijl de industriesector steeds meer op zoek gaat naar gekwalficeerde werknemers, er nog mogelijkheden worden gecreëerd door deze sector, maar ditmaal gaat het om banen die zich aan de rand situeren en waarvoor minder kwalificaties vereist zijn. Ons gewest moet deze kansen grijpen.

Philippe ANTOINE heeft de aandacht gevestigd op de omstandigheid dat er hoe dan ook een belangrijke politieke keuze dient te worden gemaakt. Het gaat om de “monofunctionaliteit” van een aantal gebieden. We hebben gezien dat deze kwestie voorwerp is van discussie en dat er wellicht uiteenlopende analyses worden gemaakt tussen ION’s, regeringsinstanties, enzovoort. Tom SANDERS zei ons eerder vandaag – het ging uiteindelijk om een voorzichtige versie van dezelfde bezorgdheid – dat het beleid van de OGSO’s (**ondernemingsgebieden in stedelijke omgeving**) het voorwerp zal moeten zijn van een evaluatie, een “balans”. We beschouwen deze verklaring van de heer Sanders, mijnheer Antoine, als een overwinning voor de aanhangers van een bepaalde monofunctionaliteit in ons gewest.

Fa QUIX verklaarde iets wat me is opgevallen, i.e. “*het is niet aan de overheid om goede sectoren of bedrijven te kiezen*”. Ik denk dat we, ten aanzien van deze overtuiging die blijkbaar op grote schaal wordt gedeeld in het noorden van het land, in Brussel toch wel een systeem hebben dat niet zo slecht is. U zult begrepen hebben dat ik hierbij denk aan wat wij de “gedeelde prioriteiten” noemen: in Brussel zijn het niet de bedrijven, de sectoren of de overheden die in hun eentje beslissen welke de goede sectoren zijn en welke prioriteiten in acht dienen te worden genomen in het kader van een industriële herontwikkeling; het gaat om een gedeelde wil van de sociale gesprekspartners en de overheden.

Ik ben er rotsvast van overtuigd dat we, toen we dit originele mechanisme van sociaaleconomisch overleg hebben ontwikkeld – dat het voor de sociale gesprekspartners mogelijk maakt om al ver vóór de processen van publieke besluitvorming tussen te komen –, iets vrij opmerkelijks hebben gevonden dat overigens resultaat heeft opgeleverd in andere domeinen dan alleen maar de industriële herontwikkeling van ons gewest. Het is onze taak, als gewestelijke sociale gesprekspartners, niet te vergeten dat we beschikken over dit instrument. Het is absoluut noodzakelijk dat het zoveel mogelijk resultaten oplevert.

Tot slot heeft Claire DHÉRET ons vanmorgen gezegd dat er in sommige delen van Europa, meer bepaald in Zuid-Europa, financieringsproblemen bestaan voor de bedrijven en meer bepaald voor industriële bedrijven. In dit verband heb ik voor u een kleine tabel opgemaakt. Volgens mij zijn de prioritaire assen die de minister van Economie ons vanmorgen heeft aangewezen werkpistes die ons van veel nut kunnen zijn: mobiliteit, fiscaliteit, een territoriale benadering, O&O, economie, werkgelegenheid en beroepsopleiding. Zelf ben ik van mening dat we aan de Brusselse overheden moeten voorstellen om daar nog een prioriteit aan toe te voegen, i.e. opnieuw investeren in de gewestelijke ION's met een economische roeping.

In de linkerkolom van de kleine tabel vindt u de middelen die ter beschikking staan van *Finance Brussels* (bij wijze van voorbeeld). Rechts staan de middelen die het Waals Gewest ontwikkelt, via zijn gewestelijke investeringsmaatschappij.

Wat zien we nu? In 2015 heeft ons gewest via *Finance Brussels* ca. 15 miljoen euro geïnvesteerd. Tegelijk investeerde Wallonië 150 miljoen in de reële economie!

Vergelijken we echter het kapitaal van beide vennootschappen (ca. 80 miljoen in Brussel, tussen 670 en 700 miljoen in Wallonië), dan komt u tot een vrij verbazende vaststelling: een jaarlijkse investering van 15 of 16 miljoen per jaar, zoals in Brussel, is weliswaar niet zo veel, maar in werkelijkheid en in verhouding tot het kapitaal van beide publieke instellingen wordt er meer geïnvesteerd ... in Brussel dan in Wallonië. Er is dus geen gebrek aan bereidheid, wel ontbreken de middelen ...

Benoît BAYENET – die al vertrokken is omdat hij om 17 uur nog een vergadering had in Namen en geen vertrouwen had in de mobiliteit in Brussel ... – had het over Wallonië als een “kleine economie” met “kleine middelen” in vergelijking met reuzen als Duitsland. Wat moeten wij, Brusselaars, dan zeggen? We moeten de overheden overtuigen van de noodzaak om opnieuw te gaan investeren in alle gewestelijke ION's met een economische bestemming. Er zijn grote manoeuvres aan de gang, zoals fusies, en er wordt ook hard gewerkt aan de oprichting van het gewestelijk agentschap voor de ondersteuning van het bedrijfsleven. Dat is allemaal al even onmisbaar als herfinancieringen. Willen we echter resultaten boeken, in termen van industriële (her)ontwikkeling, dan moeten we absoluut een versnelling hoger schakelen wat betreft de inzet van overheidsmiddelen ...

Tot slot wil ik graag nog enkele mensen bedanken. Om te beginnen gaat mijn dank naar alle sprekers (ik heb er al enkele genoemd, maar ik bedank ook Alain PAUWELS, Jean VERECKEN, Marianne THYS, Romain DEL GROSSO en Fabio VANIN). Ik heb echt het gevoel dat onze Raad voor u handelingen van grote kwaliteit zal kunnen produceren, want 2017 is een vrij uitzonderlijk jaar geweest.

Een bijzonder woordje van dank voor onze vrienden van de regio Île-de-France. Ik weet wel dat het niet meer zo moeilijk is om tot hier te komen, met de Thalys, maar

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

dit neemt niet weg dat ik u wil bedanken voor het feit dat u voor ons de grens bent overgestoken en, vooral, een tipje van de sluier hebt gelicht over wat de gewestraad van Île-de-France zou kunnen beslissen met betrekking tot uw voorstel.

Voorts heb ik welgemeende dankbetuigingen voor de algemene directie van de Raad, mevrouw DELFOSSE en de heer VAN LIERDE, en voor al hun medewerkers. Onder hen heb ik een bijzondere vermelding voor de heer Marc VERLINDEN en mevrouw Siham CHAOUCH, die van begin tot eind hard hebben gewerkt en die het voor ons mogelijk hebben gemaakt, dat denk ik toch, werkelijk een leerrijke dag te beleven.

Ik wens u een fijne avond en maak nu al een afspraak met u voor volgend jaar en een nieuw colloquium van de Economische en Sociale Raad.

	GIMB		SRIW		
	31-12-15	31-12-16	31-12-15	31-12-16	
1.Kapitaal (of quasi-kapitaal)	79.576	79.576	665.600	710.600	Vergelijking GIMB of x8,9
Kapitaal	79.576	79.576	450.000	495.000	(verhoging capaciteit met 45M 02/2017 in aanmerking genomen)
Trekkingsrechten / GIF	-	-	215.600	215.600	
2.Eigen sociale middelen (of quasi-eigen middelen)	129.772	131.240	948.843	Niet beschikbaar	of x7,2
Eigen middelen	129.772	131.240	733.243	Niet beschikbaar	
Trekkingsrechten / GIF	-	-	215.600	Niet beschikbaar	
3.Eigen sociale middelen (of quasi-eigen middelen)	129.772	131.240	1.085.990	Niet beschikbaar	of x8,3
Eigen middelen	129.772	131.240	870.390	Niet beschikbaar	
Trekkingsrechten / GIF	-	-	215.600	Niet beschikbaar	
4.Financiële actief op de balans					
Sociale rekeningen	76.240	52.481	790.055	Niet beschikbaar	of x15,1
Geconsolideerde rekeningen	57.930	44.082	670.262	Niet beschikbaar	of x15,2
5.Jaarlijkse investeringen van de groep					
Moedermaatschappij + filialen – bron: jaarverslag					
Geïnvesteerd bedrag	14.931	17.584	151.190	Niet beschikbaar	of x8,6
Aantal investeringen	97	138	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar	
5.Resultaat (zonder impact trekkingsrechten voor Meusinvest)					
Sociale rekeningen	915	1.468	32.968	Niet beschikbaar	of x22,5
Geconsolideerde rekeningen	456	6.889	23.280	Niet beschikbaar	of x3,4

Deelnemers

AANSPREKTTITEL	NAAM	VOORNAAM	FUNCTIE	ORGANISATIE
Madame	ALEXANDRE	Marie	Advisor Economic Coordination	impulse.brussels
Monsieur	AMMAR KHODJA	Brahim	Chargé de projet	SPRB - Easybrussels
Madame	BERTRAND	Amandine	Analyste	Observatoire bruxellois de l'emploi
Monsieur	BERTRAND	Antoine	Service d'études	UCM
Monsieur	BODY	Olivier	Conseiller	IEV
Madame	BOURDON	Gaëlle	Urbaniste	citydev.brussels - Département projets mixtes
Monsieur	BREYDEL	Ghislain	Area Manager MENA	Brussels Invest & Export
Monsieur	BUYSSENS	Eric	Directeur	FGTB Bruxelles
Madame	CALLEGARI	Elisabeth	Directeur Bruxelles et Clients Fédéraux	Distribution Public & Social Banking de Belfius Banque
Mijnheer	CALLENS	Alexandre	N-VA Fractie	Brusselse Hoofdstedelijk Parlement
Mijnheer	CAPIAU	Daan	Attaché	CESRBC
Madame	CHAOUCH	Siham	Communication	CESRBC
Madame	CIPRIANO	Sabine		IBSA
Monsieur	CORBALAN	Alfredo	Responsable Europe et international	perspective.brussels
Madame	COSLADO	Elsa	Chargée de mission	perspective.brussels
Madame	COSTEA	Ana-Cristina	EU CIVIL SERVANT	European Commission
Mijnheer	COUPILLIE	Roel	NEPT	Europese Commissie
Mijnheer	CYS	Mathias	Advisor	Agoria
Monsieur	DASSY	Benoît	Service Etudes - Studiedienst	CSC Bruxelles - ACV Brussel
Madame	DAUX	Caroline	Attachée	BEE - SPRB
Madame	DE BOOM	Aurore	Conseiller Scientifique	Université libre de Bruxelles - TTO
Mijnheer	DE BRABANTER	Jan	Ondervoorzitter	ESRBHG
Mevrouw	DE HERDT	Nora		FeBIO vzw
Mevrouw	DE LANDTSHEER	Lies	Expert arbeidsmarktinfo Brussel	VDAB Brussel
Monsieur	DE SALLE	Jean	Président	CRD
Madame	DECHAMPS	Véronique	Architecte	citydev.brussels - Département projets mixtes
Monsieur	DEHAIBE	Xavier	Responsable de la cellule Territoire et Population	IBSA - perspective.brussels

Madame	DELFOSSÉ	Joëlle	Directrice	CESRBC
Mijnheer	DELVA	Paul	Fractievoorzitter	Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Monsieur	DELWICHE	Thomas	Directeur de pôle	Bruxelles Formation
Monsieur	D'HAEGELEER	Thaddée	Chargé de missions	FGTB Bruxelles
Mijnheer	DISCART	Jo	Stafmedewerker	Toekomstforum Halle-Vilvoorde
Monsieur	DOESBURG	Nicolas	Relocation Manager	citydev.brussels
Mevrouw	DONDERS	Elisa	Oprachthoudster	perspective.brussels
Monsieur	DOORNAERT	Alain		citydev.brussels
Monsieur	DROOLANS	Samuel	Chargé de missions	FGTB de Bruxelles
Monsieur	DUFRANE	Michel	Secrétaire interprofessionnel bruxellois	CGSLB Bruxelles
Madame	D'URSEL	Barbara	Députée bruxelloise	Parlement bruxellois
Madame	FLAMENT	Sarah	Régionalisation	Actiris
Madame	FOSCOLO	Patricia	Manager GreenTech	impulse.brussels
Madame	FRANKEN	Elisabeth	Coordinatrice de l'Espace-Femmes	Plate-Forme citoyenne de soutien aux réfugié-e-s
Monsieur	FRANQUINET	François	Expert	Groupe cdH au Parlement de la Région de Bruxelles
Mijnheer	GALLET	Guy	Coordinator	FEVIA Brussels
Madame	GANGJI	Amina	Responsable de la cellule Emploi et Economie	IBSA - perspective.brussels
Monsieur	GÉRARD	Alexis	Attaché	CESRBC
Madame	GILON	Muriel	Conseillère Urbanisme & Environnement	impulse.brussels
Madame	GILSON	Nathalie	Echevine de l'Urbanisme, de l'Environnement, du Patrimoine et de la Petite Enfance	Commune d'Ixelles
Mevrouw	GOEMAN	Hannelore	Parlementslid	sp.a fractie Brussels parlement
Monsieur	GRIMBERGHS	Denis	Président	citydev.brussels
Madame	GROSFILS	Aline	Conseiller scientifique	Innoviris
Mevrouw	GROUWELS	Brigitte	Parlementslid	Brussels parlement
Madame	GUERIN	Annabelle	Chargée de mission	perspective.brussels
Mijnheer	HANSSSENS	Bart	Medewerker	citydev.brussels
Mijnheer	HOUTHUYS	Anton		
Madame	ISNARD	Lisa	Conseillère éco-système innovant	Innoviris
Madame	JACQUEMART	Chantal	Conseillère	Cabinet du Ministre-Président Rudi Vervoort
Madame	JADOT	Caroline	Planification	Ville de Bruxelles
Madame	JEUNIAUX	Camille	Area Manager	Brussels Invest & Export

“Welk nieuw industriebeleid voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?”

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

Monsieur	JOST	Julien	Conseiller Economie / Emploi	Cabinet du Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale
Monsieur	KHAMIS	Omnya	Étudiant - Master en urbanisme	UCL
Monsieur	KHASSIME	Olivier	1 ^{er} ingénieur	SPRB – BPL – Direction des investissements
Monsieur	LABBÉ	Gaëtan	Employé	STIB
Madame	LACASSE	Géraldine	Research by Design	bMa
Mijnheer	LAMBERTY	Frederik	Adjunct afgevaardigde	Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de EU
Madame	LAMBOTTE	Françoise	Director Expertise & Coordination	impulse.brussels
Monsieur	LAURENT	Paul	Attaché	CESRBC
Madame	LE BERRE	Lénaïg	Attachée	CESRBC
Monsieur	LE CONTE	Jean-François	Directeur de Cabinet adjoint	Cabinet du Ministre Gosuin
Monsieur	LEDOCTE	Didier	Urbaniste	Citydev.brussels - Département projets mixtes
Madame	LEONARD	Emmanuelle	Chef de Cabinet Urbanisme	Commune de Molenbeek
Monsieur	LODONOU KODJO	Yves	Permanent local	CGSP-ALR
Madame	LORBAT	Pauline	Attachée presse	Cabinet du Ministre Gosuin
Madame	MAHOUX	Aurélie	Régionalisation	Actiris
Monsieur	MALDAGUE	Hubert	Attaché de Recherche	Lepur-ULg
Madame	MARLIERE	Marie	Attachée	CESRBC
Madame	MAROQUIN	Carine	Sale manager	bps ad hoc
Mijnheer	MARTENS	Kobe	Jeunes / Brise	ABVV-FGTB
Madame	MAZY	Kristel	Professeur	UMONS
Madame	MEDEIROS	Giovana	Intern	Eurideas
Monsieur	MENENDEZ	José		Euclidessc
Madame	MERCENIER	Chloé	Chercheure	Lepur-ULg
Monsieur	MERCKEN	Thierry	Directeur général	SIAMU
Madame	MEUNIER	Geneviève	Directrice politique emploi	SPRB
Mijnheer	MEYNEN	Rick	Corporate Studies Officer	MIVB - Strategy & Innovation
Monsieur	MICHEL	Mathieu	Attaché	CESRBC
Madame	MILLAN	Julie	Attachée	CESRBC
Madame	MOKRANE	Natacha		Frimousse & Communications
Madame	MONÉ	Carole	Area Manager Africa	Brussels Invest & Export
Madame	MONNIER	Chrysoline	Area Manager	Brussels Invest & Export
Madame	NAKHLÉ	Lise	Conseillère Urbanisme/Immobilier	BECI
Monsieur	PALSTERMAN	Paul	Secrétaire régional	CSC

Monsieur	PATTOUX	Luc	Organes de gestion	citydev.brussels
Madame	PHILIPPE	Caroline	Attaché économiste	Région bruxelloise - BEE
Monsieur	PIECK	Stéphane	Réfèrent Stratégie 2025 BEE	Bruxelles Economie et Emploi (BEE)
Madame	POLET	Stéphanie	Attachée	CESRBC
Monsieur	PONCELET	Jean	Président Honoraire et administrateur	Chambre de Commerce Luso-Belgo-Luxembourgeoise à Lisbonne
Monsieur	POSTIAUX	Jean-Marie	Government & Public Affairs Manager Belgium	Solvay SA
Madame	POTTIER	Emmanuelle	Analyste	Observatoire bruxellois de l'Emploi
Madame	RAYANE	Laurence	Gestion stratégique	Bruxelles Formation
Monsieur	RAYNAUD	Frédéric	Réfèrent PerspectiveLab	perspective.brussels
Madame	REBREANU	Laura	Coordinateur Développement Durable	BECI
Madame	REMY	Céline	Analyste	Bruxelles Formation
Monsieur	RENSON	Marc	Directeur	citydev.brussels
Madame	ROOSE	Barbara	Investment Manager	Finance.brussels
Madame	ROUSSEAUX	Jacqueline	Députée régionale bruxelloise	Parlement bruxellois
Monsieur	SANCHEZ TRENADO	Corentin	Doctorant	ULB - IGEAT
Madame	SCOHER	Claire	Chargé de mission	Inter-Environnement Bruxelles
Madame	SELLIER	Amandine	Coordinatrice PREC	Bruxelles Environnement
Madame	SENHADJI	Khadija	Analyste marché de l'emploi	Actiris - OBE
Monsieur	SHAMILIOV	Ramzan		
Mijnheer	SMET	Wim	Fractie medewerker	sp.a fractie Brussels parlement
Monsieur	SOIL	Christophe	Directeur Général	perspective.brussels
Monsieur	STRALE	Mathieu	Chercheur	ULB
Monsieur	TACHAFINE	Mohamed	Travailleur social	Mission Locale pour l'Emploi de Bruxelles-Ville
Madame	TANGHE	Valérie	Directrice marketing & Développement	Port de Bruxelles
Mijnheer	THIELEN	Simon	Advisor Economic Coordination	impulse.brussels
Monsieur	THIRAN	Philippe	Head of Software Engineering Dpt	Sirris
Madame	THYS	Marianne	Secrétaire Commission Régionale de la Mobilité	Bruxelles Mobilité
Monsieur	THYS	Stéphane	Directeur Observatoire de l'emploi	Actiris
Monsieur	TIMMERMANS	Michaël	Secrétaire d'administration	Commune de Koekelberg
Monsieur	TREUTENS	Pierre-Philippe	Gestionnaire de données	IBSA

“Welk nieuw industriebeleid voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?”

Het bestaande bewaren – de toekomst voorbereiden

Monsieur	TROLLET	Philippe	Conseiller Europe du président	CESER Région Île-de-France
Monsieur	VAES	Xavier	Directeur-adjoint	Commune de Schaerbeek
Mijnheer	VAN ASSCHE	Styn		
Mijnheer	VAN ASSCHE	Anton	Coördinator	Unizo
Monsieur	VAN CRIEKINGEN	Mathieu	Chargé de cours	ULB
Monsieur	VAN DER MEERSCHEN	Michel	Président	ASBL Vivre à Floréal et au Logis
Mijnheer	VAN DOREN	Jan	Directeur	Voka Metropolitan
	VAN EECKHOUT	Eva	Parlementair Medewerker	Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Monsieur	VAN KEIRSBILCK	Miguel	Secrétaire Général	Belgian Restaurants Association
Madame	VAN KERREBROECK	Adeline	Conseillère Coordination Economique	impulse.brussels
Mijnheer	VAN LIERDE	Johan	Adjunct-directeur	ESRBHG
Madame	VAN LOON	Karin	Directrice de la catégorie technique (ISIB)	Haute Ecole Bruxelles-Brabant
Mevrouw	VAN LOON	Tania	Director Innovative Sectors Department	impulse.brussels
Monsieur	VAN MUYLDER	Philippe	Président	CESRBC
Monsieur	VANDENABEELE	Philippe	Secrétaire régional	CGSLB - ACLVB
Monsieur	VANDERHULST	Guido	Président	Bruxelles Fabriques asbl
Madame	VANDERSTICHELEN	Catherine	Responsable du Dpt Economie en Transition	Bruxelles Environnement
Mijnheer	VANSTAPEL	Philippe	Parlementair medewerker	Brussels parlement
Madame	VELASCO	Laura	Assistante	CESRBC
Monsieur	VENTURA	Jonathan		Cabinet du Ministre Gosuin
Madame	VERDONCK	Magalie	Deputy Director General	Innoviris
Madame	VERGER	Solange	Chargée de mission	perspective.brussels
Monsieur	VERLINDEN	Marc	Attaché	CESRBC
Monsieur	VERMEYLEN	Paul	Administrateur délégué	Cityconsult
Monsieur	VERTUIN	Jonathan		
Madame	VIAL GROSSER	Tatiana	Directrice adjointe	FeBISP asbl
Monsieur	VILAIN	Serge	Président	Comité de Direction de finance.brussels/Groupe Srib
Monsieur	WANLIN	Pierre		Fédération Wallonie-Bruxelles
Madame	WARNECKE	Caroline	Secrétariat	Commission régionale de développement
Madame	WAUTERS	Charlotte	Paysagiste	Citydev.brussels - Département projets mixtes
Madame	WILLEMS	Maud	Conseillère syndicale	SETCA-FGTB

Monsieur	WILMOTTE	Pierre-François	Doctorant en géographie	ULiège - IWEPS
Monsieur	WISCHHOFF	Laurent	Public Affairs Manager	Brussels Airport Company
Monsieur	WOUTERS	Jonathan	Service de l'Echevinat de Mme Michèle Nahum	Administration communale de Woluwe-Saint-Lambert
Monsieur	YERNAULT	Dimitri	Conseiller Juridique	finance.brussels/Groupe Srib
Madame	ZÉRARD	Isabelle	Premier Attaché	SPRB - BEE

