



## Brussels Studies

La revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles / Het elektronisch wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The e-journal for academic research on Brussels  
**Collection générale | 2017**

---

# Welke plaats voor de haven- en logistieke activiteiten in Brussel?

*Quelle place pour les activités portuaires et logistiques à Bruxelles ?  
The role of port and logistics activities in Brussels*

**Mathieu Strale**

Traducteur : Ben Winant



**Éditeur**

Université Saint-Louis Bruxelles

**Édition électronique**

URL : <http://brussels.revues.org/1498>

ISSN : 2031-0293

**Référence électronique**

Mathieu Strale, « Welke plaats voor de haven- en logistieke activiteiten in Brussel? », *Brussels Studies* [Online], Algemene collectie, nr 109, Online op 20 maart 2017, geraadpleegd op 21 maart 2017. URL : <http://brussels.revues.org/1498>

---

Ce document a été généré automatiquement le 21 mars 2017.



Licence CC BY

---

# Welke plaats voor de haven- en logistieke activiteiten in Brussel?

*Quelle place pour les activités portuaires et logistiques à Bruxelles ?*

*The role of port and logistics activities in Brussels*

**Mathieu Strale**

Traduction : Ben Winant

---

## Inleiding: de kanaalzone, een structurerende en aantrekkelijke ruimte in het Brussels stedelijk gebied

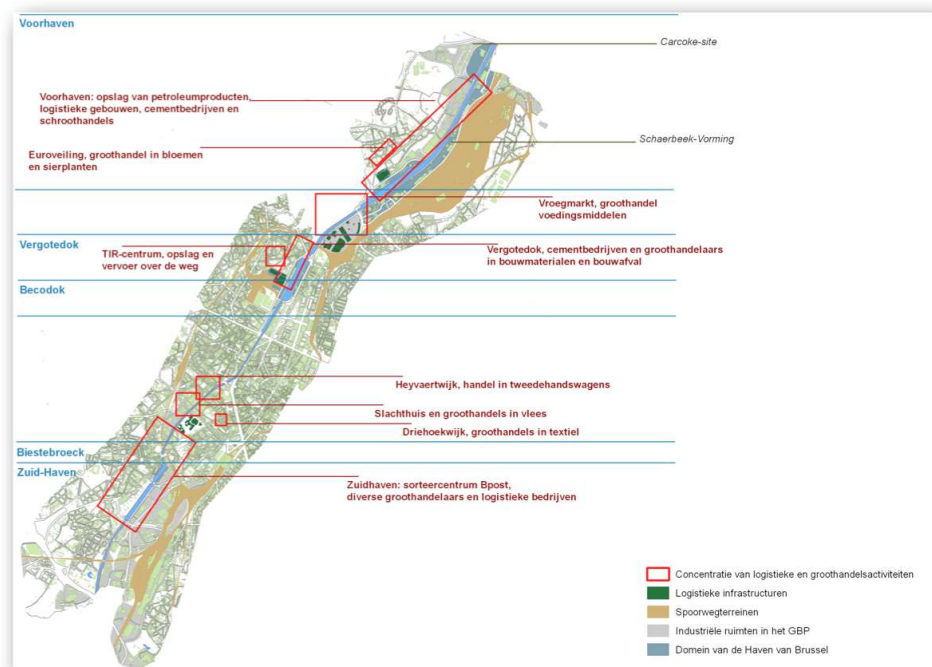
- 1 Logistiek en goederenvervoer zijn onontbeerlijk voor een stad, want ze zorgen voor de bevoorrading van de winkels, de bevolking, de bouwplaatsen en de industrieën. Tevens zorgen ze voor de verwijdering van afbraakmaterialen en afvalstoffen en voor de commercialisering van de economische productie. In Brussel speelt de kanaalzone daarbij een sleutelrol.
- 2 De Zennevallei is immers een belangrijke structurerende component van de Brusselse agglomeratie. De Zenne is van oudsher een bevoorrecht uitwisselingsgebied. Vanaf de 16<sup>e</sup> eeuw werd een kanaal gegraven om Brussel met Antwerpen te verbinden. Het kanaal werd doorgetrokken naar Charleroi en structureerde een deel van de Brusselse ruimte. Er werd een haven uitgebouwd, die nog steeds bestaat, terwijl in de wijken langs het kanaal eerst commerciële en ambachtelijke activiteiten en vervolgens industriële activiteiten werden uitgeoefend.
- 3 Daardoor vertoont een groot deel van de kanaalomgeving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de kenmerken van (post)industriële stedelijke ruimten. De industrie is grotendeels weggetrokken uit de wijken aan het kanaal en verhuisd naar locaties in de rand die beter aangepast zijn aan de huidige economische context. Er bleven braakliggende gronden over, waarop eventueel andere activiteiten werden uitgeoefend. Niettemin worden er nog steeds haven- en industriële activiteiten uitgeoefend. Ze zijn

geconcentreerd in de voorhaven, ten noorden van het Gewest, waar de bereikbaarheid langs het water beter is wegens de grotere afmetingen van het kanaal. De industriële ruimten benaderen er de huidige normen qua omvang en bereikbaarheid langs de weg (Figuur 1) [Strale *et al.*, 2015]. Er worden eveneens industriële activiteiten uitgeoefend ten zuiden van de agglomeratie. Bovendien blijft de kanaalzone een belangrijke rol spelen voor de Brusselse stedelijke logistiek met de infrastructuren en activiteiten voor distributie en groothandel die er gevestigd zijn.

- 4 De wijken aan het kanaal zijn arbeiders- en volkswijken en hebben de grootste bevolkingsdichtheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De inwoners hebben geleden onder de desindustrialisering en de tertiarisering van de Brusselse en Belgische economie, hebben een laag inkomen en een hoog werkloosheidscijfer en zijn in grote mate sociaaleconomisch achtergesteld [Van Criekingen, 2006]. Een groot deel van die wijken ligt in de Brusselse arme halve maan, waar er een concentratie van de sociaaleconomische problemen is.
- 5 Er komt opnieuw belangstelling voor de kanaalzone [Van Criekingen, 2006; IEB, 2013 & 2014; Vermeulen, 2015]. Privé-investeerdere zien er kansen wegens de lage prijs en beschikbaarheid van de gronden, de belangstelling voor stedelijke *waterfronts* en de aantrekkingskracht van Brussel voor bepaalde welgestelde bevolkingsgroepen. De overheden bevoegd voor territoriale ontwikkeling nemen veel initiatieven in de kanaalzone in het kader van een nieuw stedelijk beleid, dat in het teken van een ondernemersvisie staat [Van Hamme & Van Criekingen, 2012; Van Criekingen, 2013; Dessouroux *et al.*, 2016]: reconversie van de openbare ruimte, bouw van een groot aantal woningen en realisatie van stedenbouwkundige projecten die het imago van die wijken en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten oppoetsen. Van hun kant koesteren de havenautoriteiten de ambitie om er de aan de binnenvaart verbonden activiteiten te behouden en er nieuwe activiteiten tot ontplooiing te brengen [Strale *et al.*, 2015].
- 6 De vele projecten en belangen wijzigen de sociaaleconomische kenmerken en het stedenbouwkundige profiel van de kanaalzone. Ze verhogen de druk op het gebied en zijn gebruikers, industriëlen en bewoners, en doen de vraag rijzen of en in hoeverre ze zich moeten aanpassen en er kunnen (mogen) blijven.
- 7 In deze context stellen we voor om verder in dit artikel de kwestie van de plaats van de haven- en logistieke activiteiten binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te behandelen, meer bepaald de impact van de nieuwe ontwikkelingen en beleidsmaatregelen in de kanaalzone op die activiteiten. Tegelijkertijd rijst ook de vraag in welke richting de industriële actoren, hun structuur, hun geografie en, in ruimere zin, de organisatie van de bevoorrading van Brussel evolueren.
- 8 We verdedigen de hypothese dat het grondbeleid en de krachtsverhoudingen in de kanaalzone bijdragen tot de afbouw van de logistieke activiteiten in Brussel, ondanks de belangrijke rol die sommige van die activiteiten kunnen spelen voor de bevoorrading en economie van de stad. Afgezien daarvan illustreren die veranderingen naar onze mening de transformaties die zich in het havengebied op stedenbouwkundig, politiek en sociaal vlak voltrekken en, ruimer gezien, de evolutie van het beleid inzake stedelijke ontwikkeling in Brussel.
- 9 De verdere analyse bestaat uit twee delen. In een eerste fase bestuderen we de rol van de kanaalzone voor de Brusselse logistiek, de wijzigingen in de distributieketens en de impact ervan op de kanaalzone. Vervolgens behandelen we de rol van de actoren in het

havengebied, de evolutie en de gevolgen ervan voor de haven- en industriële activiteiten. Daarna staan we stil bij de toekomst van het gebied en de gevolgen van de transformaties voor de haven- en logistieke activiteiten.

**Figuur 1. Structurerende componenten van het kanaalgebied**



**BRON: HAVEN VAN BRUSSEL, 4<sup>e</sup> KATERN VAN HET KENNISCENTRUM VAN DE MOBILITEIT, WIJKMONITORING EN GBP**

## 1. Een belangrijke logistieke rol in een context van reconversie van de bevoorradingsketens

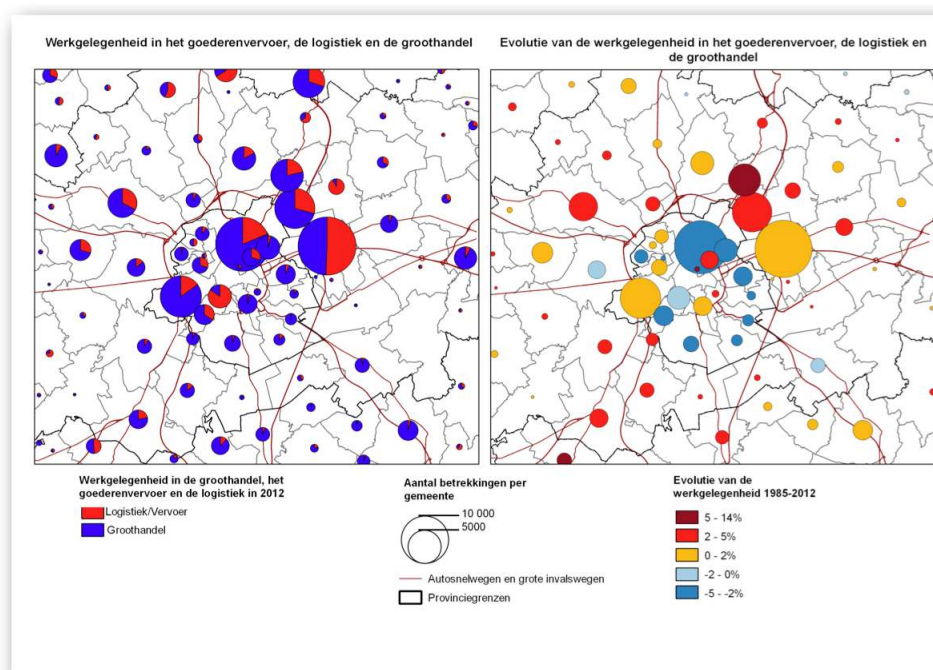
- 10 De wijken aan het kanaal spelen een belangrijke rol voor het goederenvervoer, de uitwisseling van goederen en de bevoorrading van de Brusselse agglomeratie.

### 1.1. De infrastructuur

- 11 In de eerste plaats bevindt er zich een groot aantal sleutelinfastructuren [Strale *et al.*, 2015], onder meer de sites die verbonden zijn aan de groothandel: de vroegmarkt en de slachthuizen van Anderlecht. De Haven van Brussel is een belangrijk gebied voor het goederenvervoer. Op zijn domein van 85 ha nuttige oppervlakte zijn een groot aantal bedrijven gevestigd, die goed zijn voor ongeveer 6 000 rechtstreekse betrekkingen. De haven beschikt over een containerterminal en het TIR-centrum, een opslagplaats onder douanetoezicht van 160 000 m<sup>2</sup>. Ook het sorteercentrum van Bpost in Anderlecht ligt in het havengebied. Die infrastructuur is niet noodzakelijk verbonden aan het gebruik van de waterweg, maar de semi-industriële morfologie van de kanaalomgeving, de grote invalswegen langs het kanaal en de beschikbare ruimte verklaren het feit dat ze er zich gevestigd hebben en er blijven.

- 12 Wegens de aanwezigheid van die infrastructuur en de structuur van de Brusselse economie zijn de bedrijven en betrekkingen in de sector van het goederenvervoer eveneens gegroepeerd in de kanaalomgeving (Figuur 2). Het gaat onder meer om de groothandelaars, die zich in groten getale vestigen dicht bij de Brusselse groothandelsmarkten. Bovendien zijn hun klanten, de detailhandelaars, geconcentreerd in de centrumwijken [Wayens, 2006]. De activiteit is weinig geïntegreerd en de nabijheid met die klanten is dan ook van fundamenteel belang [Strale & Wayens, 2014]. De groothandelaars vinden in de wijken aan het kanaal aangepaste semi-industriële ruimten en gebouwen die bereikbaar zijn met zware voertuigen en waar ze hun koopwaar kunnen opslaan. Die bedrijven zijn goed voor een tienduizendtal betrekkingen in de wijken aan het kanaal [Strale *et al.*, 2015].
- 13 De kleine transporteurs en logistieke bedrijven die gespecialiseerd zijn in leveringen en kleine bestellingen in de stad of in de opslag van kleine volumes, zijn goed voor een significant deel van de industriebedrijven langs het kanaal en hebben dezelfde voordelen als de groothandelaars: aangepaste gebouwen, nabijheid van de stad en vlotte bereikbaarheid langs de weg. Ze zijn goed voor ongeveer 5 000 betrekkingen [Strale *et al.*, 2015].
- 14 De grootschalige opslag- en logistieke activiteiten zoeken daarentegen de nabijgelegen rand op, in het bijzonder in de omgeving van de Ring en de autosnelwegen. Die operatoren hebben behoefte aan grote oppervlakten om hun voertuigen te stallen en hun koopwaar op te slaan. Bovendien werken ze vaak op een grotere schaal dan de Brusselse agglomeratie en moeten ze over een vlotte toegang tot het wegennet beschikken.

**Figuur 2. Werkgelegenheid in de logistieke sector, transport en groothandel**

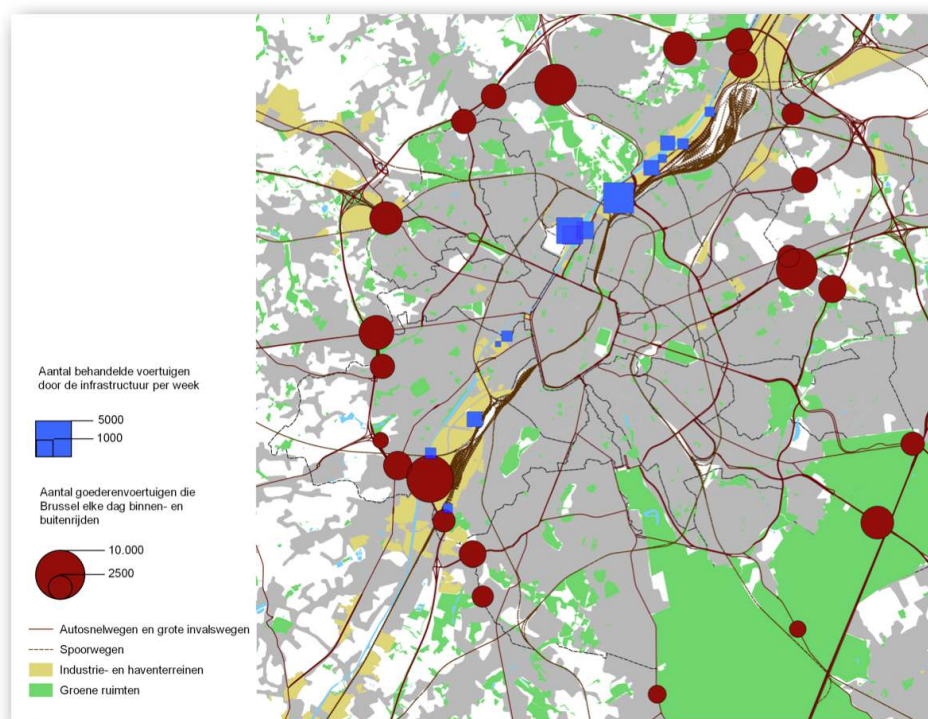


**BRON: GEDEVENS RSZ EN BEWERKINGEN IGEAT**

## 1.2. De stromen

- 15 Wat de goederenstromen betreft, wordt het aantal afgelegde leveringstrajecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geraamd op 800 000 per week [BCI & Technum, 2014]. Die raming houdt echter geen rekening met de afvalstromen noch met de trajecten van particulieren die hun boodschappen doen. De detailhandel zou goed zijn voor de helft van de trajecten. De overige helft bestaat uit leveringen aan kantoren, industrie en bouwplaatsen. Dat illustreert het belang van het goederenvervoer voor het economische leven in alle Brusselse wijken, ook in de wijken zonder industriële of transportactiviteiten.
- 16 Een andere manier om de problematiek te behandelen is nagaan waar de belangrijkste sites waar de goederenstromen op gang worden gebracht en georganiseerd, zich bevinden (Figuur 3). Daaruit blijkt het belang van de kanaalzone. Zowel de vervoersterminals als de sites voor groothandel en de industriële activiteiten zijn er geconcentreerd. Volgens de tellingen van Brussel Mobiliteit is trouwens het gros van het inkomend en uitgaand goederenvervoer van het Gewest te vinden op de wegen die naar de kanaalzone leiden. De kanaalzone fungeert als een interface. Of het nu gaat om uitwisselingen tussen winkels en groothandelaars, tertiaire activiteiten en hun leveranciers, bouwplaatsen en hun materialen of afvalstoffen, heel wat goederen passeren langs de kanaalzone, worden er uitgewisseld en bewerkt. Er zijn weliswaar minder industriële activiteiten en het gebruik van de waterweg blijft marginaal, maar het gebied blijft van cruciaal belang voor de organisatie van het goederenvervoer wegens de beschikbaarheid van ruimten, de aanwezigheid van infrastructuur en de aangepaste morfologie van het stadsweefsel.

**Figuur 3. Locatie van de infrastructures die goederenstromen genereren en van het vrachtwagenverkeer op de in- en uitvalswegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**



**BRON: BRUSSEL MOBILITEIT 2012 EN BEREKENINGEN VAN DE AUTEUR**

- 17 Wat de activiteit van de Haven van Brussel betreft, wordt het goederenvervoer geraamd op 24 miljoen ton per jaar, waarbij voor 7 miljoen ton de waterweg wordt gebruikt en 4,5 miljoen ton Brussel als vertrekpunt of bestemming heeft [Haven van Brussel, 2010]. Het overige goederenvervoer verloopt over de weg. Het belang van de goederenstroom over de weg hangt samen met de handel van de havenindustrieën, in het TIR-centrum en op de vroegmarkt, die zich in het havengebied bevinden. Er bestaan geen nauwkeurige statistieken over de goederenstroom in en uit Brussel. Daarom gaat men ervan uit dat de waterweg slechts een zeer marginaal deel voor zijn rekening neemt, slechts enkele procenten [Lebeau en Macharis, 2014].
- 18 De voorhavens en het Vergatedok zijn de bedrijvigste sites van de Haven, omdat ze zich in het noordelijk deel van het kanaal bevinden, waar de afmetingen groter zijn [Strale *et al.*, 2015]. Ze zijn goed voor 90 % van de ladingen en lossingen. Stroomopwaarts van het Becodok is het kanaal kleiner. Dat verklaart ten dele dat de havenfunctie minder ontwikkeld is in het zuidelijk deel van het Gewest. Bovendien zijn er ook minder ruimten beschikbaar voor havenactiviteiten dan in het noorden. Zo zijn het Biestebroekdok en de Aa- en Veeweydekaai samen goed voor minder dan 10 % van de goederenstromen naar en uit de Haven van Brussel.
- 19 De vervoersactiviteiten over het water van de Haven zijn dus beperkt tot een klein aantal segmenten en geconcentreerd op bulkproducten, die in grote hoeveelheden worden vervoerd, waarbij het vervoer over het water kan concurreren met het wegvervoer. De betonbedrijven die er zijn gevestigd, nemen een groot deel van dat verkeer voor hun rekening. Het vervoer over het water leent zich goed voor de bevoorrading met

materialen. Anderzijds moet de betondistributie zo snel mogelijk gebeuren om de kwaliteit van het product te behouden. Voor de aanvoer van bouwmaterialen wordt om dezelfde redenen gebruikgemaakt van de waterweg, namelijk lage kosten en bulkvervoer. Op de tweede plaats staan de petroleumproducten, die over het water worden aangevoerd. Alle Brusselse tankstations zouden via de Haven van Brussel worden bevoorrad. De Haven dient eveneens als opslagplaats. Zijn capaciteit biedt een strategische reserve van ongeveer drie dagen brandstof voor het Gewest. De landbouwproducten staan op de derde plaats van de goederenstromen. Ze bestaan hoofdzakelijk uit granen die bestemd zijn voor de meelfabriek van Brussel, waarvan de productie gedeeltelijk over het water opnieuw wordt vervoerd.

- 20 Een andere activiteit bij de uitgaande stromen is de recuperatie en recycling van oude metalen. Die materialen worden opgehaald en over het water vervoerd naar verwerkingscentra of metallurgiefabrieken, die ze als secundaire grondstof aanwenden. Het kanaal wordt ook gebruikt om het baggerslib, de afbraakmaterialen van bouwplaatsen en de as van de verbrandingsinstallatie te vervoeren. Ten slotte worden in de voorhaven containers gelost. In 2013 werden iets meer dan 13 000 containers gelost, maar de inhoud ervan is niet bekend.
- 21 Voor het andere goederenvervoer, het grootste deel van de Brusselse stedelijke logistiek, bijvoorbeeld de bevoorrading van de Brusselse winkels, het vervoer van pakjes of de aanvoer van afgewerkte producten, wordt daarentegen de voorkeur gegeven aan het vervoer over de weg wegens de snelheid, de flexibiliteit en de aangepastheid ervan aan de kleinschalige distributie. De haven koestert evenwel de ambitie om, bij wijze van experiment, stedelijke distributieactiviteiten uit te bouwen.
- 22 Binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou de haven [Macharis *et al.*, 2011] het verkeer van ongeveer 700 000 vrachtwagens per jaar, hoofdzakelijk tussen Antwerpen en Brussel, vermijden. De haven gebruikt die cijfers om zijn positieve rol voor het leefmilieu te benadrukken [Haven van Brussel, 2014]. Het voor- en natransport van de goederen die via de haven passeren, verloopt echter bijna uitsluitend over de weg. Dat leidt tot druk verkeer in de omgeving van de haven. Tot slot blijft de rol van de haven bescheiden in vergelijking met het aantal trajecten voor goederenvervoer dat wekelijks noodzakelijk is om het Gewest te bevoorraden en dat op 800 000 wordt geraamd.
- 23 Een voorbeeld van de problemen om multimodaliteit in de stedelijke logistiek in te voeren is het terrein van de voormalige cokesfabriek Carcoke, dat bestemd was voor activiteiten die gebruikmaken van het vervoer langs de waterweg en waarvan onlangs een gedeelte werd bestemd voor de vestiging van het nieuwe sorteercentrum van Bpost, bij gebrek aan bedrijven die geïnteresseerd waren in vervoer over het water [IEB, 2014b]. De stopzetting van het BILC- project (zie volgend punt) in zijn eerste versie is ook deels te wijten aan het feit dat de investeerders het gebruik van de waterweg niet kunnen garanderen en aan het feit dat de infrastructuur niet zou dienen voor goederen die voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestemd zijn. Tot slot wordt de waterweg gebruikt door slechts 29 van de 132 bedrijven die gevestigd zijn op de terreinen van de Haven [Actiris, 2010]. De meeste bedrijven maken gebruik van wegvervoer.



### 1.3. Recente evolutie van de logistieke activiteiten en het goederenvervoer in Brussel

- 24 Tussen 1995 en 2012 hebben zowel de logistieke bedrijven als de groothandelaars hun activiteiten verplaatst naar de rand, naar de buitenwijken. De werkgelegenheid neemt vooral toe op de terreinen die dicht bij de Ring en de autosnelwegen liggen en vooral in de gemeenten tussen Brussel en Antwerpen (Figuur 2). Hetzelfde fenomeen wordt waargenomen in het zuiden van het Gewest in de gemeenten die aan het kanaal liggen en industriële ruimten ter beschikking stellen.
- 25 Die situatie komt overeen met de vaststellingen in de literatuur [Hesse, 2008; Dablanc *et al.*, 2010]. De druk van de andere stedelijke functies en de minder goede bereikbaarheid langs de weg zijn factoren die in het algemeen worden aangehaald om de randverstedelijking van de logistiek te verklaren. Sommige actoren ondergaan ook de structurele evoluties van de stedelijke economieën. De groothandelaars verliezen klanten, namelijk de zelfstandige kleinhandelaars, wegens de integratie door de grootdistributie [Wayens, 2006]. Tot slot worden de logistieke activiteiten herschikt op grotere sites, die op een grotere territoriale schaal werken en bij voorkeur in de rand liggen [Strale, 2013]. In Brussel worden de sterkste dalingen waargenomen in de centrumwijken en de traditionele plaatsen waar die activiteiten gevestigd waren, zoals de kanaalzone. Voorts staan de Brusselse industriële ruimten onder druk van de andere stedelijke functies, zoals blijkt uit het overzicht van de productieactiviteiten, dat wijst op een daling met ongeveer 18 % van de industrieoppervlakten in het Brussels Gewest tussen 1997 en 2011 [Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2012a].
- 26 Wat de activiteiten van de Brusselse Haven betreft, stagneert het verwerkte volume sinds het midden van de jaren 1990 [Strale *et al.*, 2015]. Dat is te wijten aan de desindustrialisering van de Brusselse economie, die tot een kleiner verbruik van bulkproducten leidt. Daarbij komt nog de reorganisatie van de stedelijke logistieke ketens ten voordele van het gebruik van de weg in plaats van grootschalig vervoer over het water en het spoor.
- 27 Het relatieve belang van de activiteiten verbonden aan de uitwisselingen van goederen neemt dus af in het centrum van de Brusselse agglomeratie ten voordele van de nabijgelegen rand wegens beperkingen die voortvloeien uit de stedelijke context en de herstructurering van de logistieke en productieketens.

## 2. Een groot aantal projecten, een complex en evolutief spel van actoren

- 28 Het grote aantal belangen en ambities voor de kanaalzone komen thans tot uiting in verschillende, soms tegenstrijdige projecten, waarbij de krachtsverhoudingen en beslissingen doorslaggevend zijn voor het behoud en zelfs de verdere uitbouw van logistieke of havenactiviteiten.
- 29 Tot in het midden van de jaren 2000 werden in de wijken aan het kanaal weinig concrete projecten opgezet, noch door de overheden bevoegd voor stedelijke ontwikkeling noch door particuliere investeerders, hoewel het kanaal en de omliggende wijken van bij de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Richtschema voor het Kanaalgebied,

opgesteld in 1989, en ambitie opnieuw bevestigd in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan van 1995) waren voorgesteld als sleutelruimten. Het stadsvernieuwingsbeleid en het gelijktijdige fenomeen van de gentrificatie hadden dat deel van de stad nog niet bereikt. Met uitzondering van de KBC-zetel en de kantoren van de Franse Gemeenschap aan weerszijden van het Saincteletteplein en van ambities die in dat decennium niet werden geconcretiseerd op de site Tour & Taxis en aan de Ninoofsepoort, werden weinig grootschalige projecten overwogen [Vermeulen, 2015]. De bedrijvigste openbare actor was dan ook de Haven van Brussel.

## 2.1. De haven- en logistieke projecten

- 30 De Haven heeft van bij zijn oprichting in 1993 als gewestelijke semioverheidsinstelling van openbaar nut de uitbouw van vervoers- en logistieke activiteiten verdedigd [Origer, 2013]. Zijn strategie was gebaseerd op verschillende argumenten, waarvan sommige metertijd zijn geëvolueerd. De Haven promoot zichzelf als stedelijk en havenplatform en als alternatief voor het wegvervoer. In het begin van de jaren 2000 richtte de Haven zijn ambities op een positionering als binnenvaartterminal van nationaal en zelfs Europees niveau. Die strategie moest concreet gestalte krijgen in de vestiging van grote distributiecentra in de omgeving van de containerterminal. In dezelfde periode koesterde de Haven ook de ambitie om een grootschalig centrum voor stedelijke distributie op te richten, het BILC, in de omgeving van Tour & Taxis. De dubbelzinnige communicatie in het dossier, het verzet van sommige omwonenden en verenigingen en de gewijzigde meerderheid in de regering leidden ertoe dat die projecten werden stopgezet of uitgesteld [Origer, 2013; Strale *et al.*, 2015].
- 31 De huidige positionering van de Haven is bescheidener en gebaseerd op synergie-effecten en projecten die voorzien in concrete en onmiddellijke Brusselse behoeften: verwijdering van afbraakmaterialen van bouwplaatsen, consolidatie van de activiteiten voor het overladen van bouwmaterialen, vervoer van tweedehandswagens over het water of het zoeken naar oplossingen voor de stedelijke distributie [Haven van Brussel, 2014]. Die positionering krijgt concreet gestalte in verschillende projecten (Figuur 4): de oprichting van een bouwdoorp, dat oorspronkelijk gepland was in het Becodok en verplaatst werd naar het Vergotodok, om de groothandelaars in bouwmaterialen samen te brengen en het gebruik van de waterweg te bevoorrechten. Een ander project is de uitbreiding van het TIR-centrum via de bouw van een opslagplaats van ongeveer 50 000 m<sup>2</sup> die bestemd is voor de stedelijke logistiek. Tot slot koestert de Haven de ambitie een overlaadplatform te bouwen in het Biestebroeckdok om het gebruik van de waterweg binnen Brussel te bevorderen.

**Figuur 4. Projecten voor goederenvervoer in de kanaalzone**



**BRON: HAVEN VAN BRUSSEL**

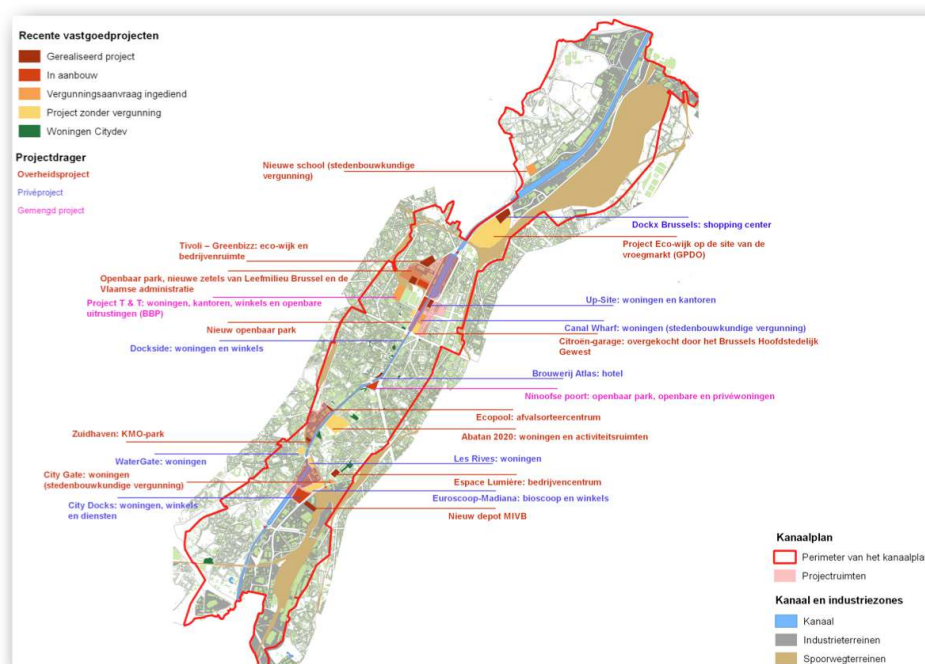
- 32 Wat het gebied buiten de Haven betreft, is het standpunt van de gewestelijke overheden ten opzichte van de logistiek en het goederenvervoer lange tijd onduidelijk gebleven [Strale *et al.*, 2015]. De gewestelijke mobiliteitsplannen IRIS I en IRIS II leggen in de eerste plaats de nadruk op de hinder die wordt voortgebracht door die activiteiten, en op de noodzaak om regulerend op te treden.
- 33 Sinds kort wordt meer rekening met de problematiek van de logistiek en het goederenvervoer. In 2013 werd aldus een strategisch plan opgesteld [Brussel Mobiliteit, 2013]. Tegelijk vergemakkelijken de ambities van de Haven van Brussel, die bescheidener zijn, de dialoog met het gewestelijk bestuur van mobiliteit en kunnen er gemeenschappelijke standpunten worden verdedigd. In concreto ambieert het strategisch plan de oprichting van een netwerk van stedelijke distributiecentra, waar de voor Brussel bestemde goederen zouden worden gegroepeerd. Die platformen zouden onder meer gebouwd worden langs de waterweg ten zuiden en ten noorden van het Gewest. Het andere grote project bestaat erin logistieke activiteiten te concentreren op de site Schaarbeek-Vorming, waar de vroegmarkt zou worden verplaatst en die over opslagruimten en faciliteiten zou beschikken voor de logistieke bedrijven, alsook over een trimodale terminal spoor/weg/water.

## 2.2. Hernieuwde aandacht voor de actoren van de stedelijke ontwikkeling en de vastgoedontwikkelaars

- 34 De recente hernieuwde aandacht voor de kanaalzone vanwege de overheden bevoegd voor stedelijke ontwikkeling en vanwege de particuliere vastgoedbeleggers komt ook tot uiting in een toename van het aantal niet-industriële projecten: woon-, kantoor- of

uitrustingsprojecten [Vermeulen, 2015] (Figuur 5). In het Becodok en op de site Tour & Taxis worden, enerzijds, overheidsprojecten uitgevoerd (de Citroëngarage is overgekocht door het Gewest om er een museum te vestigen; de zetels van Leefmilieu Brussel en de Vlaamse administratie worden gevestigd in Tour & Taxis; er worden openbare parken langs het kanaal en op de site Tour & Taxis aangelegd), en worden, anderzijds, privéprojecten uitgevoerd (de Up-sitetoren en projecten voor lofts aan het Becodok). Die projecten gaan gepaard met de desindustrialisering van het Becodok en de verplaatsing van het bouwdorp [Haven van Brussel, 2014]. Meer in het noorden wijzen het shopping center Docks Brussels en het project voor een duurzame wijk op de site van de vroegmarkt erop dat het gebied belangrijk is voor de vastgoedontwikkelaars, ook al ligt het soms vrij ver en te midden van (semi-)industriële ruimten. In het zuiden van de stad wordt vergelijkbare redeneringen gevolgd met het opzetten van een groot aantal woonprojecten en projecten voor overheids- en privédiensten tussen het Biestebroekdok en Kuregem [IEB, 2013].

Figuur 5. Vastgoedprojecten in de kanaalzone



**BRON: ATO, IEB EN VASTGOEDONTWIKKELAARS**

- 35 Die plannen en verwezenlijkingen wijzen op het belang van het gebied voor de vastgoedontwikkelaars en vooral op de stuwende rol die de overheden bevoegd voor stedelijke en economische ontwikkeling spelen. Deze laatste ontplooiën er een groot aantal projecten en infrastructures om het imago en de bestemming van het gebied te wijzigen. Ze maken de particuliere investeerders warm volgens de aanpak van de projectmatige stedenbouw [Decroly & Van Criekingen, 2009, Genard, 2009; Van Criekingen, 2013; Dessouroux *et al.*, 2016]. Ze doen eveneens investeringen in partnerschap met de privésector, onder meer in het kader van de door Citydev gerealiseerde woningen.

- 36 Die ambitie komt eveneens tot uiting in de planologische en strategische documenten van het Gewest [Decroly & Van Criekingen, 2009]. Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling of het Plan voor Internationale Ontwikkeling overwegen om een deel van de terreinen die bestemd zijn voor haven- of industriële activiteiten, te bestemmen voor andere stedelijke functies. Dat is in het bijzonder het geval voor de sites die het meest centraal gelegen zijn en voor de sites in het zuiden van de agglomeratie. Het demografische GBP heeft trouwens sommige van die ruimten opengesteld voor huisvesting en handel door OGSO's tot stand te brengen (ondernemingsgebieden in stedelijke omgeving) [Brussels Hoofdstedelijke Regering, 2013].
- 37 Het Richtplan voor het Kanaalgebied, dat in 2014 werd goedgekeurd door het Gewest [Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2012b] en de territoriale ontwikkeling van dat gebied moet ondersteunen, bekrachtigd dat althans gedeeltelijke streven naar desindustrialisering. Het plan heeft de ambitie om het aantal oppervlakten bestemd voor huisvesting, handelszaken en kantoren te verhogen door de gemengdheid van de industriële ruimten te versterken. De grootste hefboom is het openbaar grondbeleid dat wordt gevoerd om andere terreinen over te kopen of ter beschikking van de vastgoedontwikkelaars te stellen. Tegelijkertijd zijn er verschillende projectperimeters vastgesteld, die in het algemeen overeenkomen met de OGSO's en waar de gemengdheid van de functies zou moeten worden bevoorrecht. Het behoud van haven- en industriële activiteiten wordt vermeld als een van de doelstellingen van het richtplan. Volgens de ontwerpers zou de gemengdheid van de functies die activiteiten beschermen tegen grondspeculatie, aangezien ze zouden worden geïntegreerd in de woon-, kantoor- of winkelprojecten.
- 38 Naar onze mening zijn dat beleid en de achterliggende krachtsverhouding in strijd met het behoud van de ruimten voor haven- en logistieke activiteiten. Tevens is het discours van de gemengdheid van de functies in verschillende opzichten paradoxaal.
- 39 In de eerste plaats genereren industrie en logistiek veel minder inkomsten uit de grond dan kantoren, huisvesting of handel. Men kan zich moeilijk inbeelden dat vastgoedontwikkelaars voorrang geven aan de ontwikkeling van industriële en logistieke activiteiten als ze gebouwen kunnen optrekken die meer opleveren. De eerste projecten aan het Biestebroekdok lijken dat te bevestigen. Geen enkele vastgoedontwikkelaar denkt eraan industriële of logistieke activiteiten te ontwikkelen. Elders dreigt de stijgende waarde van de grond de verdere delokalisatie van die activiteiten uit de dichtbevolkte wijken te bevorderen.
- 40 Bovendien lenen industriële en logistieke activiteiten zich weinig tot stedelijke gemengdheid wegens de hinder die gepaard gaat met het verkeer op en rond de site. Dat kan leiden tot conflicten met de huisvestingsfunctie, de kantoren of de standingvolle winkels. De waarnemingen na de bouw van de Up-sitetoren of de "Sluisterrassen" lijken te bevestigen dat de druk ten gevolge van de komst van de nieuwe functies toeneemt [IEB, 2013 & 2016]. Dat is des te problematischer daar de aanwezigheid van bedrijven die gebruikmaken van de waterweg, zoals cementbedrijven, schroothandelaars of opslagplaatsen van brandstoffen, zeer moeilijk verenigbaar is met andere stedelijke functies wegens de hinder die ze veroorzaken.
- 41 Het streven naar gemengdheid van de functies zou dus dezelfde problemen opleveren als het streven naar sociale gemengdheid [Lenel, 2013; Van Criekingen, 2013], namelijk een

eenrichtingsbeweging: woningen, kantoren en andere winkels in de industriezones en geen omgekeerde beweging. Dat verhoogt de druk op de zwakke functies en leidt tot hun delocalisatie.

- 42 In die context geeft het Gewest, dat die krachtsverhoudingen zou kunnen reguleren door compenserende investeringen in de industriële functies op te leggen, daarentegen blijkbaar de voorkeur aan reconversie- en vastgoedprojecten [IEB, 2013].
- 43 Telkens wanneer een knoop werd doorgehakt in het kanaalgebied, gebeurde dat ten koste van de vervoers- en logistieke activiteiten: het bouwdoorp aan het Becodok werd verplaatst naar het Vergotedok, het project voor een duurzame wijk komt op de site van de vroegmarkt [Vervoort, 2013]. Het project voor een terminal aan het Biestebroeckdok kwam in het gedrang door de vastgoedontwikkelingen [IEB, 2016]. Talrijke initiatieven beogen de reconversie van (semi-) industriële ruimten aan het kanaal.
- 44 Het enige nieuwe project voor de uitbouw van het goederenvervoer is de aanleg van een platform om wagens in de voorhaven over te laden [IEB, 2016]. Het Gewest koestert immers de ambitie om de handel in tweedehandswagens te delocaliseren, om de Heyvaertwijk te reconverteren en er de huisvestingsfunctie te versterken [Matthis, 2014]. Pas wanneer de projecten voor goederenvervoer de ambities van het Gewest op het vlak van grondbeleid en vastgoed niet dwarsbomen en er zelfs toe bijdragen, maken ze een kans om te worden gerealiseerd.
- 45 In de praktijk lijken zowel de vastgoedontwikkelaars als de overheden bevoegd voor stedelijke ontwikkeling de voorkeur te geven aan het reconversie- en desindustrialiseringsbeleid in de kanaalomgeving. De Haven heeft trouwens een standpunt ingenomen en gewezen op de risico's die het demografische GBP met zich meebrengt voor het behoud van zijn activiteiten [Haven van Brussel, 2011].
- 46 In die context is er onlangs een kritische stem opgegaan, die van de nieuwe Bouwmeester van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Kristiaan Borret, die onder meer meewerkt aan de tenuitvoerlegging van het richtplan voor het kanaalgebied. Hij bevestigt dat er logistieke en productieactiviteiten moeten worden behouden in de dichtbevolkte stad, met inbegrip van vrij zware en “banale” activiteiten zoals betoncentrales, opslagplaatsen voor ondernemers of garages [L’Echo, 2016]. In de toekomst zal men moeten nagaan welke wijzigingen dat discours en die visie zouden kunnen teweegbrengen in het beleid van het Brussels Gewest.
- 47 Gelet op die uitdagingen zijn de inwoners en hun vertegenwoordigers belangrijke stakeholders. Wegens de hinder van het goederenvervoer, hebben de inwoners vaak een negatief beeld van transportactiviteiten [Strale *et al.*, 2016]. Verschillende wijkcomités en hun coördinatieorgaan, *Inter-Environnement Bruxelles*, alsook Bral en Arau hebben zich verzet tegen het BILC en tegen de grootschalige projecten voor de uitbouw van logistieke activiteiten in het algemeen. Ze voerden als argument aan dat het geen zin heeft om dergelijke infrastructuren te bouwen in een stedelijke omgeving. Het tracé van de wegen voor vrachtwagens en de heraanleg van de wegen of van parkeerplaatsen blijken complexe aangelegenheden te zijn. Niettemin moet men rekening houden met andere dimensies, die een dualistische en simplistische visie in het gedrang brengen. In de wijken in gentrificatie verdedigen sommige wijkcomités het behoud en zelfs de ontwikkeling van logistieke en industriële activiteiten om de sociologische veranderingen en de gevolgen ervan voor de meest achtergestelde bevolkingsgroepen te temperen of te voorkomen [IEB, 2013 & 2016]. Bovendien betekenen die activiteiten werk voor laaggeschoolde

bevolkingsgroepen [Haven van Brussel, 2011]. Het standpunt van de Haven tegenover het richtplan voor het kanaalgebied of het demografische GBP wordt bijvoorbeeld ten dele overgenomen door *Inter-Environnement Bruxelles* en de wijkcomités van de omwonenden langs het kanaal. Er worden nieuwe bondgenootschappen gesmeed, maar die zouden broos kunnen zijn. Zoals we erop gewezen hebben, leidt de komst van rijkere bevolkingsgroepen tot veranderingen wegens hun groter sociaaleconomisch en politiek gewicht en de andere verwachtingen die ze hebben van activiteiten die voor hen weinig toegevoegde waarde bieden.

- 48 Tot slot is ook de bedrijfswereld een stakeholder. Naargelang de uitdagingen kan de bedrijfswereld benadeeld worden door de huidige politieke beslissingen, ze sturen of er haar voordeel mee doen. De grootste winnaars zijn natuurlijk de vastgoedontwikkelaars. Ze profiteren ervan dat terreinen die voorheen voor de industrie bestemd waren en vrij goedkoop waren, in aanmerking komen voor nieuwe functies [Bral, 2016]. In het kader van het ondernemersbeleid, dat onder meer geconcretiseerd wordt in het richtplan voor het kanaalgebied, worden ze zelfs partners van de overheden bevoegd voor stedelijke ontwikkeling. Voor de industriële en economische actoren is de situatie dubbelzinniger. De actoren die in een stedelijke omgeving zijn gevestigd, vrezen de ambities van de overheid om hun activiteiten te delokaliseren [Rosenfeld, 2013]. De dreigingen van het huidige beleid van het Gewest voor het behoud van de haven- en industriële activiteiten in Brussel worden trouwens aangekaart door de Brusselse havengemeenschap, die de belangen van de in het havendomein gevestigde bedrijven verdedigt [IEB, 2016], alsook door de *Union des Classes Moyennes*, die de zelfstandigen en de kleine en middelgrote ondernemingen vertegenwoordigt, die klanten kunnen zijn van de Brusselse haven- en logistieke diensten [UCM, 2013]. Anderzijds koesteren die industriëlen ook de ambitie om hun gronden te gelde te maken door in te spelen op de stedenbouwkundige transformaties die zich in het kanaalgebied voltrekken en ze worden daartoe aangemoedigd door de gewestelijke overheden<sup>1</sup>.

## Conclusie: welke toekomst?

- 49 In het licht van de tweevoudige vaststelling, een grote logistieke rol van de kanaalzone voor de Brusselse agglomeratie, die evenwel ietwat afneemt, en een toegenomen politieke en vastgoeddruk op dat gebied, rijst de vraag hoe de krachtsverhoudingen in de toekomst zullen evolueren en wat daar de gevolgen van zullen zijn.
- 50 Hoewel slechts een uiterst klein deel van het transport in Brussel over het water verloopt, blijft dat een interessante oplossing voor sommige uitwisselingen van goederen. De kanaalzone dient niet alleen voor het binnenvaartvervoer, maar huisvest ook belangrijke logistieke infrastructuren en activiteiten, die voor de bevoorrading van de stad zorgen en de goederenstromen concentreren en organiseren.
- 51 Als het huidige beleid wordt voortgezet, bestaat het gevaar dat die activiteiten sneller gedelokaliseerd worden. Dat zou leiden tot een verlenging van de distributieketens en in het bijzonder van de eindlevering of -ophaling, wat de minst optimale oplossing voor de groepering van de stromen is en bijgevolg zou leiden tot een toename van de voortgebrachte hinder. Bovendien zouden de bulkgoederen die vandaag over het water aangevoerd worden, dan over de weg naar Brussel moeten worden vervoerd. Dat zou de verkeerscongestie doen toenemen.

- 52 Vanuit sociaaleconomisch oogpunt scheppen de haven- en logistieke activiteiten veel jobs, onder meer voor laaggeschoolden, waarvan er weinig zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De delokalisatie en de randverstedelijking van de logistiek zouden ook een impact kunnen hebben op de afnemers van die diensten, bijvoorbeeld de zelfstandige handelaars, die benadeeld zouden worden door de verlenging van de leveringstrajecten en -termijnen.
- 53 Voor de bewoners dreigen de stedenbouwkundige veranderingen en de komst van nieuwe bevolkingsgroepen de vastgoedprijzen de hoogte in te jagen in wijken waar veel huurders en sociaaleconomisch achtergestelden wonen. De parallel tussen het beleid voor sociale gemengdheid en het beleid voor gemengdheid van de functies, die in dezelfde ondernemingscontext en voor hetzelfde gebied worden gevoerd, is in dat opzicht verhelderend. De huidige beleidsmaatregelen strekken er blijkbaar toe de sociaaleconomische problemen op te lossen via gemengdheid, namelijk rijkere nieuwkomers naar de wijken in kwestie lokken en ze zelfs de huidige bewoners laten verdrijven.
- 54 De overheden moeten dan een afweging maken tussen de verschillende belangen. Indien de transformatie van de kanaalomgeving de kern van het gewestelijk beleid uitmaakt, zouden de eventuele negatieve gevolgen voor het behoud van de haven- en logistieke activiteiten grondig bestudeerd moeten worden. Een verdere desindustrialisering, die waarschijnlijk onomkeerbaar is, zal niet noodzakelijk voordelig zijn voor Brussel en zijn inwoners. De huidige instrumenten en beslissingen lijken echter de delokalisatie van de vervoersactiviteiten niet goed in te schatten en dragen daar zelfs toe bij.
- 55 Om die tendens om te keren, zou men waarschijnlijk de haven-, logistieke en goederenvervoersactiviteiten, die voordelig zijn voor het Gewest op het gebied van bijvoorbeeld werkgelegenheid en mobiliteit, moeten identificeren en beschermen met een beleid dat gericht is tegen grondspeculatie en de druk van de andere stedelijke functies, en met maatregelen die dergelijke activiteiten bevorderen.
- 56 Om die beleidsmaatregelen en de gevolgen ervan een halt toe te roepen of op zijn minst te temperen, zouden er nieuwe allianties gesmeed kunnen worden, bijvoorbeeld tussen de industriëlen, groothandelaars en logistieke bedrijven die dreigen hun huidige sites te moeten verlaten, de bewoners die de sociaaleconomische transformaties ondergaan en de overheden bevoegd voor vervoer, die zich bewust worden van het logistieke belang van de kanaalzone. Het gaat echter om een complex en broos evenwicht tussen stakeholders, aangezien de belangen in bepaalde dossiers gemeenschappelijk en in andere dossiers tegenstrijdig zijn. De stakeholders zitten vooral in een negatieve krachtsverhouding, aangezien ze het hoofd moeten bieden aan de gewestelijke overheden bevoegd voor territoriale ontwikkeling en de vastgoedontwikkelaars, die thans overkomen als objectieve bondgenoten in het kader van het ondernemingsbeleid dat in de kanaalomgeving wordt gevoerd. De teerling is echter nog niet geworpen, zoals blijkt uit de huidige standpunten van de Bouwmeester van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



---

## BIBLIOGRAPHIE

- BCI (Buck Consultants International), Technum, 2014. *Goederenstroomanalyse Brussel*, opdrachtgever: Brussel Mobiliteit, Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- BRAL – MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES/STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL, 2016. *Quel plan canal ?*, <http://bral.brussels/nl/artikel/quel-plan-canal>, pagina geraadpleegd op 18 november 2016
- BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, 2012a. *Overzicht van de productieactiviteiten, 1, Evolutie 1997-2011*, Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, 2012b. *Opstelling van een masterplan voor het kanaalgebied*, Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling
- BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, 2013. *Demografisch GBP, toelichtingsbrochure*
- BRUSSEL MOBILITEIT, 2010. *Iris2 - Mobiliteitsplan*, Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- BRUSSEL MOBILITEIT, 2012. *Tellingen van de vrachtwagens op de in- en uitvalswegen van het BHG - Juni 2012*
- BRUSSEL MOBILITEIT, 2013. *Strategisch plan voor het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 11 juli 2013
- DABLANC, L., RAKOTONARIVO, D., 2010. The impact of logistics sprawl: how does the location of parcel transport terminals affect the energy efficiency of goods' movements in Paris and what can we do about it?, In: *Procedia, Social and behavioral Sciences*, 2/3, pp. 6087-6096
- DESSOUROUX, C., BENSLIMAN, R., BERNARD, N., DE LAET, S., DEMONTY, F., MARISSAL, P., SURKYN, J., 2016. BSI Synthesenota. Huisvesting in Brussel : diagnose en uitdagingen. In: *Brussels Studies*, nr. 99, Beschikbaar op het adres: <http://brussels.revues.org>
- GENARD, J.-L., 2009. *Bespiegelingen over het bestuur van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in Brussel (over) 20 jaar*, Brussel, Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling, 163-183
- HAVEN VAN BRUSSEL, 2011. *11 bevorderingsacties in het kader van de uitwerking van het GPDO en de wijziging van het GBP: de Haven van Brussel, een haven in dienst van haar gewest*
- HAVEN VAN BRUSSEL, 2014. *Masterplan van de haven van Brussel horizon 2030*
- HESSE, M., 2008. *The city as a terminal: The urban Context of logistics and Freight*, Ashgate
- IEB-INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES, 2013. *L'impact des projets immobiliers dans la zone industrielle d'Anderlecht : Analyse du tissu entrepreneurial et de la propriété*
- IEB-INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES, 2014. *Rénofée descend dans les quartiers, Bruxelles En Mouvements*, 270
- IEB-INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES, 2014b. *Les conséquences inattendues des Partenariats Public-Privé : le triste exemple de l'ex-site Carcoke*
- IEB-INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES, 2016. *Le transport de marchandises, Bruxelles en Mouvements*, n° 280

- L'ÉCHO, 2016. *Pourquoi Bruxelles doit rester une ville productive ?*, Kristiaan Borret, [http://www.lecho.be/agora/analyse/Pourquoi\\_Bruxelles\\_doit\\_rester\\_une\\_ville\\_productive.9835113-2338.art?ckc=1&ts=1480518427](http://www.lecho.be/agora/analyse/Pourquoi_Bruxelles_doit_rester_une_ville_productive.9835113-2338.art?ckc=1&ts=1480518427), geraadpleegd op 30 november 2016
- LEBEAU, P., MACHARIS, C., 2014. Goederenvervoer in Brussel : welke impact op het autoverkeer? In: *Brussels Studies*, nr. 80, Beschikbaar op het adres: <http://brussels.revues.org>
- LENEL, E., 2013. Sociale gemengdheid in de openbare stedelijke ontwikkeling te Brussel. Project of politiek taalgebruik? In: *Brussels Studies*, nr. 65, Beschikbaar op het adres: <http://brussels.revues.org>
- MACHARIS, C., MELO, S., 2011. *City Distribution and Urban Freight Transport. Multiple perspectives*, Edward Elgar, Cheltenham, United Kingdom
- MATTHIS, PH., 2014. *Een nieuwe Ro-Ro-terminal in de Haven van Brussel : een buitenkans voor het Gewest en de haven*, Toelichting ter gelegenheid van het colloquium Canal Days, georganiseerd door het ATO
- ORIGER, G., 2013. Vingt ans de politique portuaire (1993-2013) : 1 le contexte et les prémices. In: *Courrier hebdomadaire du CRISP*, pp. 2177-2178
- ROSENFELD, M., 2013. Entrepreneurs transnationaux et commerce d'exportation de véhicules d'occasion : la filière Bruxelles – Cotonou, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 29 (2), pp. 57-76
- STRALE, M., WAYENS, B., 2014. Bevoorrading van de Brusselse handelszaken: raming en ruimtelijke voorstelling van de levering. In: MACHARIS, C., HUBERT, M., DOBRUSZKES, F., *Mobiliteit en logistiek in Brussel*. Stadsschriften, VUB University Press, pp. 197-218
- STRALE, M., LEBEAU, PH., WAYENS, B., HUBERT, M., MACHARIS, C., 2015. Goederentransport en logistiek in Brussel : stand van zaken en vooruitzichten, *Katernen van het kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, 4
- UCM – UNION DES CLASSES MOYENNES, 2013. Bruxelles, approbation du Schéma directeur Schaerbeek-Formation ; le site prend forme, Union & Actions, <http://www.unionetactions.be/Edition-du-journal/2013/84-30-08-2013/Le-site-prend-forme>, pagina geraadpleegd op 18 november 2016
- VAN CRIEKINGEN, M., DECROLY, J-M, 2009. Het Plan voor de Internationale Ontwikkeling van Brussel (PIO) Belofte van vastgoedprojecten, maar toenemende ongelijkheden? In: *Brussels Studies*, nr. 25, Beschikbaar op het adres: <http://brussels.revues.org>
- VAN CRIEKINGEN, M., 2006. Welke toekomst voor de Brusselse centrumwijken? Selectieve migratie vanuit Brusselse wijken gekenmerkt door gentrificatie. In: *Brussels Studies*, nr. 1, Beschikbaar op het adres: <http://brussels.revues.org>
- VAN CRIEKINGEN, M., 2013. La gentrification mise en politiques. In: *Métropoles*
- VAN HAMME, G., VAN CRIEKINGEN, M., 2012. Compétitivité économique et question sociale : les illusions des politiques de développement à Bruxelles. In: *Métropoles*
- VERMEULEN, S., 2015. *The Brussels canal Zone – Negotiating visions for urban planning*, Stadsschriften, VUB Press
- VERVOORT, R., 2013. *CP-Schaerbeek Formation : le gouvernement approuve le schéma directeur*, <http://rudivervoort.be/MP/?p=544>, pagina geraadpleegd in 2016

WAYENS, B., 2006. *Structure et dynamique du commerce de détail bruxellois : une approche sous l'angle des facteurs de localisation différentielle*, doctoraatsproefschrift wetenschappen, Université Libre de Bruxelles

## NOTES

1. We citeren in dit verband een beleidsmaker die verantwoordelijk is voor de uitvoering van het richtplan voor het kanaalgebied en die zich in 2015 tot een aantal Brusselse ondernemers richtte in de marge van een vastgoedbeurs om het richtplan voor te stellen. Hij gaf hun de volgende boodschap mee: “*als u cash hebt om te investeren of gronden bezit, kom dan naar ons*”.

---

## RÉSUMÉS

Logistieke activiteiten zijn een essentiële component van de stedelijke economie. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is die sector geconcentreerd in de kanaalzone en complementair met de havenactiviteiten die aldaar worden uitgeoefend. Bijgevolg fungeren de wijken langs het kanaal als een ruimte waar de goederenstromen die noodzakelijk zijn voor de bevoorrading van de Brusselse agglomeratie, samenkomen en herverdeeld worden. Dat gebied is evenwel blootgesteld aan grote vastgoed- en politieke druk om het te reconverteren en te desindustrialiseren ten gunste van woon-, handels- of kantoorprojecten. Die beweging kan negatieve gevolgen hebben voor de organisatie van de logistiek in het Brussels Gewest en onderstreept in ruimere zin de paradoxen en grenzen van het Brussels beleid inzake territoriale ontwikkeling.

Les activités logistiques sont une composante essentielle de l'économie urbaine. En Région de Bruxelles-Capitale, ce secteur se concentre dans l'axe du canal, en complément des activités portuaires qui s'y maintiennent. Dès lors, les quartiers bordant le canal agissent comme un espace de concentration et de redistribution des flux de marchandises nécessaire à l'agglomération bruxelloise. Pourtant, cet espace subit une pression foncière et politique forte, poussant à une reconversion et une désindustrialisation, au profit de projets de logements, commerce ou bureaux. Ce mouvement risque d'avoir des conséquences négatives du point de vue de l'organisation logistique bruxelloise. Plus largement, il met en exergue les paradoxes et limites de la politique de développement territorial bruxelloise.

Logistics activities are an essential part of the urban economy. In the Brussels-Capital Region, this sector is concentrated in the canal area, as a supplement to port activities carried out there. The neighbourhoods along the canal therefore serve as a space for the concentration and distribution of goods transport necessary for the urban area of Brussels. However, this space is experiencing strong land and political pressure, prompting reconversion and deindustrialisation, to the benefit of housing, commercial and office projects. This movement may have a negative impact on the organisation of logistics in Brussels. More broadly, it highlights the paradoxes and limits of the territorial development policy in Brussels.

## INDEX

**Mots-clés** : aménagement du territoire, développement territorial, distribution, économie, transport de marchandises, port, canal

**Thèmes** : 6. économie – emploi

**Trefwoorden** stadsplanning, territoriale ontwikkeling, distributie, economie, goederentransport, haven, kanaal

**Keywords** : town planning, territorial development, distribution, economy, transport of goods, port, canal

## AUTEURS

### MATHIEU STRALE

Mathieu Strale is onderzoeker aan het *Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du territoire* (DGES-IGEAT) van de *Université Libre de Bruxelles*.

Zijn onderzoek gaat over de lokalisatie van de logistieke activiteiten en het goederenvervoer en over de problemen inzake metropolitane mobiliteit in Brussel en Europa, in het kader van het project *Anticipate* Innoviris "MOBRU". Onlangs publiceerde hij het vierde katern van het gewestelijk Kenniscentrum van de Mobiliteit, *Goederentransport en logistiek in Brussel* (Brussel Mobiliteit). mstrale[at]ulb.ac.be