Brussels Studies

La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles
/ Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over
Brussel / The Journal of Research on Brussels
Collection générale | 2020

Kleinschalige productieruimte behouden in de stad: de casus van Brusselse bouwbedrijven (1965-2016)

Maintenir l'espace de production de petite taille en ville : le cas des entreprises de construction bruxelloises (1965-2016)

Maintaining small-scale production space in the city: the case of Brussels construction companies (1965-2016)

Sarah De Boeck, Matthijs Degraeve et Frederik Vandyck

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/4961>

DOI : 10.4000/brussels.4961

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Sarah De Boeck, Matthijs Degraeve en Frederik Vandyck, « Kleinschalige productieruimte behouden in de stad: de casus van Brusselse bouwbedrijven (1965-2016) », *Brussels Studies* [Online], Algemene collectie, nr 147, Online op 27 septembre 2020, geraadpleegd op 09 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/4961> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.4961>

Ce document a été généré automatiquement le 9 décembre 2020.

Licence CC BY

Kleinschalige productieruimte behouden in de stad: de casus van Brusselse bouwbedrijven (1965-2016)

*Maintenir l'espace de production de petite taille en ville : le cas des entreprises
de construction bruxelloises (1965-2016)*

*Maintaining small-scale production space in the city: the case of Brussels
construction companies (1965-2016)*

Sarah De Boeck, Matthijs Degraeve et Frederik Vandyck

Inleiding

- 1 De stedelijke verankering van productieve sectoren staat sinds 2014 expliciet op de politieke en academische agenda van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG). Het Plan Canal van Chemetoff herintroduceerde de idee van productie in een leefbare en verstedelijkte vorm langs de Brusselse kanaaloevers. Tegelijkertijd werkten de Vrije Universiteit Brussel en Université Libre de Bruxelles in hun ontwerpstudio's samen aan manieren om productie en wonen te combineren [Moritz *et al.*, 2013], werden de bestemmingsplannen van het BHG gewijzigd om gemengd gebruik te introduceren, en kwam er een nieuwe bouwmeester met veel aandacht voor stedelijke productie [Borret, 2018]. Initiatieven rondom en onderzoeken naar de productieve stad namen exponentieel toe en ook de bouwsector kreeg specifieke aandacht. Afvalstromen van bouwmaterialen en het recycleren in relatie tot de circulaire economie zijn in het BHG goed bestudeerd in vergelijking met veel andere Europese steden en landen. Terwijl de Brusselse beleidsmakers de voorbije jaren alsmaar meer overtuigd raakten van de noodzaak van productie in de stad, vestigt dit artikel de aandacht op het dreigende en aanhoudende verlies van een groot deel van de kleinschalige productieruimte.

- 2 De verdwijning van deze kleinschalige productieruimte maakt deel uit van een continu proces van deïndustrialisering door middel van geïntensifieerde vastgoeddynamieken [Ferm en Jones, 2016, 2017]. De combinatie van woningnood door bevolkingsgroei [Bisa, 2020; Dessouroux *et al.*, 2016], de groeiende behoefte aan gemeentelijke inkomsten uit belastingen op eigendom en werk [Kesteloot, 2013], en een sterk genormeerde en competitieve vastgoedmarkt [Van Criekingen, 2010] maakt dat productieve functies systematisch het onderspit delven tegenover residentiële functies. Hierdoor “verloft” het industriële patrimonium, hetzij door reconversie, hetzij door herontwikkeling van de grootschalige gronden. Meer recent wordt dit productiepatrimonium ook vanuit duurzaamheidsoverwegingen meer en meer blootgesteld aan competitie omdat men de binnengebieden vergroent om stadsverhitting tegen te gaan.
- 3 Er bestaan vandaag weinig gegevens over de productieruimte van sommige economische sectoren die op het grondgebied van het BHG actief zijn. Noch overheden, noch vakbonden, opleidings- en sectororganisaties hebben – los van mobiliteitsproblemen – aandacht voor de ruimtelijke noden van bouwbedrijven. Dit artikel wil dat hiaat opvullen aan de hand van de bestudering van de bouwsector.
- 4 Hoewel kleinschalige productieruimte vaak economische activiteiten herbergt die noodzakelijk zijn voor het dagelijks functioneren van de stad – zoals de bouwsector – wordt ze doorgaans enkel gevaloriseerd op haar marktwaarde in het hier en nu, ook “point-value” genoemd [Bentham *et al.*, 2013]. De functies met lage “point-value” kunnen echter anders gewaardeerd worden als we de stad vanuit een Foundational Economy perspectief beschouwen waarbij bepaalde goederen en diensten noodzakelijk zijn voor het dagelijks functioneren [Bentham *et al.*, 2013]. Bowman *et al.* [2014] spreken in dat geval over “chain value” waarbij naar de waarde wordt gekeken van het gehele en intergerelateerde productieproces. Productieruimte mag men op die manier niet enkel waarderen als een geïsoleerd goed, maar eerder als een essentieel onderdeel van het functioneren van de stad.

1. Methodologie

- 5 Er is in het BHG al onderzoek gevoerd naar productieactiviteiten die opereren vanuit grote percelen [Perspective.brussels, 2018; Port.brussels, 2015]. De productieactiviteiten die plaatsvinden op kleinere oppervlaktes (< 1 000m²) zijn daarbij onderbestudeerd. Dit artikel wil dat hiaat opvullen door te focussen op kleine en middelgrote bouwondernemingen (KMO's) die in het BHG 93 % van alle bouwbedrijven uitmaken en die op kleinere percelen gevestigd zijn.
- 6 Bovendien ontbreekt er een langetermijn perspectief op de evolutie van productieactiviteiten in het BHG. We introduceren een historisch perspectief door de bouwsector van vandaag te vergelijken met de situatie in de jaren 1960, net vóór de grote deïndustrialisering van de late twintigste eeuw. Bouwbedrijven hebben historisch gezien een gespreide geografie en kennen een atypische kleinschalige organisatie in vergelijking met bedrijven in andere sectoren [Hillebrandt, 1985; Lacoste, 1959]. Volgens de Federale Overheidsdienst Economie (FOD Economie) telt de bouwsector in het Brussels gewest 13 318 bedrijven in 2016, waarvan 5 695 zelfstandigen. Wanneer we dit vergelijken met de eigen berekeningen komen we uit op grote verschillen. Via een telling van unieke ondernemingsnummers in de databank van de Kruispuntenbank van Ondernemingen (KBO) tellen we 3 830 bouwbedrijven. Via de beroepencodes van de

Rijksinstituut voor de Sociale Zekerheid van Zelfstandigen (RSVZ) die gerelateerd zijn aan de bouwsector tellen we 21 950 zelfstandigen. We vermoeden dat deze verschillen in het aantal bouwbedrijven deels te wijten zijn aan (1) de keuze om de bouwbedrijven te selecteren op unieke bedrijven (ondernemingsnummers) in plaats van op adressen, en (2) de afwezigheid van officiële vergelijkingstabellen tussen de verschillende registratiesystemen via enerzijds de NACE-codes (Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ), KBO, btw-instantie) en anderzijds de beroepscode (RSVZ) waarbij wij een grotere selectiemarge hebben gehanteerd.

- 7 Van de bedrijven zijn meer dan 70 % microbedrijven met minder dan 5 werknemers en meer dan 20 % van deze bedrijven tellen tussen de 5 en 20 werknemers. Door deze kleinschalige organisatie zijn bouwbedrijven vaak moeilijker zichtbaar en bereikbaar voor overheden. Nochtans blijkt uit dit onderzoek dat deze kleinschaligheid net een troef kan zijn omdat de bedrijven sinds jaar en dag goed geïntegreerd zijn in het stedelijke weefsel van het BHG (zie Figuur 1, Kaart 1 en Kaart 2). Bouwbedrijven kunnen zelfs exemplarisch genoemd worden voor het samengaan van wonen en productieve activiteiten in de stad. Waar deze nabijheid enerzijds een troef vormt om de stad van binnenuit in haar essentiële behoeften te voorzien, maken de residentiële vastgoeddynamieken ten gevolge van die nabijheid anderzijds het voortbestaan van de kleinschalige werkplaatsen precair. Met dit artikel willen we de aandacht vestigen op het feit dat de centrale ligging van bouwbedrijven een belangrijke meerwaarde heeft. We pleiten ervoor om betaalbare en centraal gelegen productieruimte voor kleinschalige bedrijvigheid, zoals bouwbedrijven, in de stad te garanderen.

Figuur 1. Inbedding van Brusselse bouwbedrijven in het dichte stadsweefsel. Hedendaags bouwbedrijf in een historisch werkhuis in de Montenegrostraat in Vorst

Foto en bewerking door auteurs in 2018.

- 8 De ruimtelijke organisatie van bouwbedrijven werd onderzocht aan de hand van kwalitatieve data – verkregen via interviews met bouwondernemers – en kwantitatieve

data die op schaal van het BHG de spreiding van bouwbedrijven beschrijven in 1965 en 2016.

- 9 Voor 2016 werd gebruik gemaakt van de KBO geselecteerd op NACE-codes 41.20 en 43 van de bouwsector [FOD Economie, 2016]. NACE-code 41 verwijst naar de constructie en de projectontwikkeling van gebouwen. Dit onderzoek focust op KMO's die bouwactiviteiten uitvoeren en niet op grote bouwfirma's, ontwikkelaars of architecten. Daarom wordt enkel de subsector 41.20 – of de werkelijke bouwactiviteit binnen sector 41 – meegenomen met de algemene aannemers die woningen en kantoren bouwen en renoveren. Code 42 of de water- en wegeninfrastructuurwerken wordt niet meegenomen omdat deze sector enkel grote bouwbedrijven van meer dan 100 werknemers en geen enkele KMO in het BHG bevat. Code 43 bevat de gespecialiseerde bouwactiviteiten zoals elektriciteit, loodgieterij, schrijnwerk, etc. en wordt volledig meegenomen in de dataset. Deze kleine Brusselse bouwbedrijven lijken vooral te werken in de kleinschalige private renovatiesector of via onderaanneming. Hoewel er geen data over renovatie in het BHG beschikbaar zijn, weten we dat Brusselse bouwbedrijven worden gepenaliseerd door hun kleine omvang bij de toegang tot publieke renovatieprojecten. Kampelmann *et al.* [2015] tonen aan de hand van de participatie van bouwbedrijven aan de Brusselse Wijkcontracten dat grotere bedrijven uit Wallonië en Vlaanderen deze overheidsopdrachten binnenhalen.
- 10 Voor 1965 werden deze gegevens verzameld uit de Almanakken van Handel en Industrie. Dit historisch vergelijkend perspectief duidt aan hoe de bouwsector zich in de voorbije vijftig jaar anders georganiseerd heeft. Net zoals midden jaren 1960 wordt Brussel vandaag gekenmerkt door een bevolkingsgroei en een gunstige conjunctuur, wat zich uit in een hoge bouwactiviteit. In 1968 kende het BHG een demografisch hoogtepunt met 1 079 181 inwoners [Observatorium Gezondheid en Welzijn Brussel, 2006]. Na een sterke afname tot 948 122 inwoners in 1996 groeide het BHG tegen 2016 opnieuw aan tot 1 187 890 inwoners, 10 % meer dan in 1968. Het aantal bedrijven in de bouwsector is in die periode met 15 % afgenomen, van 4 433 naar 3 830 bedrijven. Ter vergelijking is het kantorenpark tijdens eenzelfde tijdsperiode meer dan vertienvoudigd [Dessouroux, 2010]. Deze afname wordt deels veroorzaakt door technologische ontwikkelingen binnen de bouwsector, door een veranderende vraag, en omdat Brussel door (vaak goedkopere) bouwfirma's van buiten het BHG wordt bediend. Maar ook de verminderde beschikbaarheid van centraal gelegen en betaalbare bedrijfsruimte speelt hierin een belangrijke rol, want hierdoor wordt het productieproces moeilijker en duurder. Met de nodige beleidsmaatregelen kan men deze productieruimte behouden.

2. Geografie van Brusselse bouwbedrijven

- 11 Hoewel men in het BHG de voorbije decennia de productieve ruimte systematisch in kaart bracht, vallen de meeste bouwbedrijven buiten het gezichtsveld omdat men slechts begint te meten vanaf 1 000 m² [zie bijv. De Voghel *et al.*, 2018]. De meeste bouwbedrijven zijn gesitueerd op kleine percelen met een oppervlakte tussen 130 m² en 520 m² zoals we zien in Figuur 2, en hebben een gemiddelde perceelsoppervlakte van 223 m². De statistische bovengrens van de perceelsoppervlakte van alle bouwbedrijven is 1 050 m², waardoor bijna alle bouwbedrijven een kleinere dan de gemeten oppervlakte innemen.

Figuur 2. Perceelsoppervlakte van bouwbedrijven in 1965¹ en 2016 in m²

Bronnen: Almanakken, 1965; FOD Economie (KBO-data), 2016, oppervlakte berekend met behulp van ArcGIS-software op hedendaagse perceelskaart, eigen bewerking auteurs.

- 12 In 2016 telt Brussel 3 830 bouwbedrijven die wijdverspreid zijn over het hele gewest en een gedecentraliseerd ruimtelijk patroon vertonen. Kaarten 1 en 2 tonen dat bouwbedrijven zich zowel in 1965 als in 2016 vaak in woongebieden bevinden. Ook de dichtheid van de locaties van bouwbedrijven, zoals te zien op kaarten 3 en 4, tonen eveneens dat bouwbedrijven van oudsher sterk verweven zijn met het stedelijk weefsel. In het algemeen merken we een verschuiving op naar de westelijke zijde van het kanaal. De sterk uitgesproken concentraties in Elsene en Schaarbeek nemen duidelijk af in omvang terwijl er nieuwe ontstaan in Anderlechtse wijken en aan de grens tussen Jette en Koekelberg. Opvallend is hoe andere stadsfragmenten waarin bouwbedrijven vandaag gedijen, zoals in de Piersstraat in Molenbeek, de Universiteitswijk in Elsene of de Montenegrowijk in Vorst, een grote padafhankelijkheid kennen. De bouwbedrijven die gevestigd waren in de Vijfhoek, zijn daarentegen bijna volledig verdwenen.

Kaart 1. Locaties van bouwbedrijven in het BHG in 1965

Bronnen: Almanakken 1965, eigen bewerking auteurs aan de hand van ArcGIS software.

Kaart 2. Locaties van bouwbedrijven in het BHG in 2016

Bronnen: FOD Economie (KBO-data met Nace 41, 42 en 43), eigen bewerking auteurs aan de hand van ArcGIS software.²

- 13 De reden waarom men op een bepaalde locatie gevestigd is, heeft te maken met een goede kennis van de buurt, omdat men er woont of werkt [Hayter, 1998], aangevuld met de betaalbaarheid van de grond, de bereikbaarheid van het terrein en in sommige gevallen ook met de nabije aanwezigheid van potentiële klanten. Een aannemer uit Jette vertelt: “We zaten eerst hier wat verderop in de straat. Vandaar zijn we in de jaren 1960 naar hier verhuisd omdat het daar wat te klein was. Waarom deze buurt? Ik denk dat mijn vader en grootvader hier dicht in de buurt woonden, in Koekelberg. Dat was toen nog vrij boerenbuiten en toch dicht bij Brussel. Het was waarschijnlijk goedkope grond.”³ Een aannemer uit Molenbeek zegt: “Ik heb met mijn ouders in deze buurt gewoond. Mijn vader huurde toen een stuk grond op de hoek van het OCMW om er al zijn materiaal te zetten. En zo ben ik in deze buurt blijven wonen.” Een schrijnwerker uit Jette kende de buurt via zijn werk: “Ik kende de buurt min of meer. Op een avond kwam ik terug thuis van het leger en zag ik dat dit gebied vrij was en heb ik het erop gewaagd. Jette was toen toch niet het centrum, met lage huurprijzen als gevolg. Ik had maar een klein beetje geld toen ik begon. Ik kon me dus geen groot atelier veroorloven.”

Kaart 3. Dichtheid van locaties van bouwbedrijven in het BHG in 1965⁴

Bronnen: Almanakken 1965, eigen bewerking auteurs aan de hand van ArcGIS software.

Kaart 4. Dichtheid van locaties van bouwbedrijven in het BHG in 2016

Bronnen: FOD Economie (KBO-data) 2016, eigen bewerking auteurs aan de hand van ArcGIS software.

- 14 Voor de familiebedrijven was het vroeger niet moeilijk om bedrijfsruimte te vinden omdat er volgens de ondernemers relatief veel betaalbare percelen beschikbaar waren. Vandaag geeft iedereen aan dat het bijzonder moeilijk is geworden om beschikbare productieruimte te vinden. Sommige bouwbedrijven zijn op zoek naar andere locaties in Brussel, maar slagen er niet in om deze te vinden. Sommige kleine bouwondernemers doen het zelfs zonder atelier: “Ik ken vele ondernemers die geen atelier hebben. Ze hebben alleen een bestelwagen. Ze rijden naar de klant en werken op straat met twee schragen.” Anderen proberen hulp in te roepen van gewestelijke instanties, zonder resultaat: “Ik ben ingeschreven op de lijst van de SDRB⁵ [Citydev]. Elke vrijdag sturen ze me een lijst met alle beschikbare magazijnen. Maar er zijn geen ateliers beschikbaar. [...] Ze hebben mij al magazijnen in Thurn & Taxis voorgesteld, maar ik heb geen opslagplaats nodig, wel een atelier. Als het enkel om loodgieterij en elektriciteit ging, dan zou een opslagplaats voldoende zijn voor de buizen en al het elektrische materiaal. Maar als schrijnwerker moet ik panelen kunnen zagen, deuren kunnen monteren... [...] En in Brussel vind je gewoon niets meer.” Een vergelijking van de perceelsoppervlakte van bouwbedrijven in 1965 en 2016 in m² in Figuur 2 met het gebouwenbestand van Citydev [2018] leert dat vandaag ongeveer 10 % van het patrimonium (gedeeltelijk) bezet wordt door bouwbedrijven. De gemiddelde oppervlakte van de percelen van Citydev (5 355 m²) bedraagt immers twintig maal die van een doorsnee bouwbedrijf (223 m²). Het is daarbij opvallend dat de 43 bouwbedrijven die er toch worden gehuisvest, vooral kiezen voor de kleinschalige panden in het gamma, die bovendien gelegen zijn in het dense stadsweefsel.
- 15 Terwijl opslagruimte nog redelijk makkelijk te vinden is volgens de geïnterviewden, is het vaak de combinatie van verschillende functionele ruimtes die moeilijker ligt: “Het

probleem is dat je parking nodig hebt, dat je opslagruimte nodig hebt, dat je kantoorruimte nodig hebt. Dus, er zijn veel functies die samen komen. Als je een beetje oppervlakte wilt, dan kom je snel aan een grens. Je gaat bijvoorbeeld gemakkelijk stockageruimte vinden. In Kuregem is er bijvoorbeeld nog relatief veel stockage. Maar vaak is er geen kantoorfunctie aan verbonden. Dus, de combinatie is heel moeilijk.”

- 16 Hoewel sommige bouwondernemers aangeven dat de industrieterreinen – “les zonings” – in Vlaanderen en Wallonië de ideale locatie voor hun bedrijf zouden zijn, blijkt dit verlangen niet zozeer te gaan over de ligging van deze terreinen, maar vooral over de morfologie van deze terreinen. De voorkeur van elke geïnterviewde bouwondernemer is om in Brussel te kunnen blijven met het bedrijf. Een schrijnwerker in Jette verliest bijvoorbeeld veel werktijd door een onaangepast atelier en de onmogelijkheid om op het perceel te parkeren: “In vergelijking met een atelier waar je alles op het gelijkvloers hebt, verlies je veel tijd. Naar voren gaan, naar achteren gaan, alles voorbereiden, alles monteren, alles naar beneden brengen, alles inladen, alles uitladen... je verliest ongelooflijk veel tijd.” Hij geeft aan dat hij die extra personeelsuren noodgedwongen moet factureren aan zijn klanten en daardoor duurder wordt.

3. Ruimtelijke relaties van Brusselse bouwbedrijven

3.1. Relaties met klanten en werven

- 17 Eigen aan de bouwsector is dat de productieplekken – de bouwerven – voortdurend van plaats veranderen. Hierdoor zijn niet enkel de aanwezigheid van eigen stedelijke bedrijfsruimte en de typologische voor- en nadelen van deze ruimte van belang voor bouwbedrijven, maar ook hoe deze bedrijven zich ruimtelijk organiseren in de publieke ruimte van de stad.
- 18 Sinds de jaren 1960 is de aard van het werk van bouwbedrijven sterk veranderd. De (kleinschalige) nieuwbouwmarkt werd grotendeels verzadigd door de demografische stagnatie, de beschikbare nieuwbouwgronden namen af, en nieuwbouw kwam in handen van enkele grote bouwondernemingen. Het belang van renovatie- en onderhoudswerk nam ondertussen alsmaar toe, waardoor bouwbedrijven continu overal in de stad moeten kunnen geraken. Verschillende ondernemers geven aan dat de hedendaagse file- en parkeerproblematiek in de stad een grote uitdaging vormt. Transportkosten zijn sterk toegenomen tussen de jaren 1960 en vandaag, niet omwille van het overbruggen van grote afstanden, maar omwille van de tijd om korte afstanden af te leggen en de personeelskosten die daarmee gepaard gaan. Door de verkeersdrukte duurt het langer om tot bij een werf te geraken en het zoeken en regelen van parkeerplaatsen is geen sinecure. Naast een enorme druk op de parkeerruimte, o.a. door residentiële verdichting, worden bouwbedrijven geconfronteerd met een gedecentraliseerde parkeerregelgeving en de afwezigheid van digitale betaalsystemen. Kleinschalige bouwbedrijven ondervinden gelijkaardige parkeerproblemen nabij hun eigen bedrijfspand. Dit geldt in het bijzonder voor de bedrijven die hun wagenpark niet op het eigen perceel kunnen parkeren en vooral in wijken die een bevolkingstoename en een daarmee gepaarde residentiële verdichting kennen.
- 19 Wanneer het bedrijfspand echter groot genoeg is voor het parkeren van de werkvoertuigen, blijkt Brussel een voordelige uitvalsbasis te zijn voor bouwbedrijven.

De extra transportkosten die de files in Brussel zelf veroorzaken mogen dan wel groot zijn, ze verbleken nog steeds bij de transportkosten die men moet trotseren om Brussel binnen te geraken [Vermeersch, 2019]. Zo geeft een aannemer uit Jette aan: “File? Dat probleem verhelp je niet door je buiten de stad te vestigen. We hebben 24 jaar lang een opslagplaats gehad in Ternat omdat we daar een groot terrein hadden. Maar uiteindelijk heb ik dat verkocht omdat de fileproblemen tussen de E40 en Brussel zodanig groot werden. We verloren veel te veel tijd. Nu bestellen we bij de leveranciers en hebben we hier dan een opslagplaats.” Of, zoals een aannemer uit Molenbeek aangeeft: “Ik vond de locatie in Brussel goed. Om rond te rijden, om Brussel uit te rijden, om Brussel binnen te rijden... en zo ben ik hier gebleven. Mijn doel was niet om naar een industriezone te verhuizen. Ik wilde in Brussel blijven, want de meeste van mijn klanten zaten in Brussel. Zij zitten daar nog altijd”

3.2. Relaties met leveranciers

- 20 De Brusselse bouwbedrijven zijn door hun kleinschaligheid niet alleen ruimtelijk goed ingebed in het residentiële weefsel. Uit de interviews blijkt dat ze ook territoriaal verankerd zijn wat betreft hun relaties met leveranciers van bouwmaterialen.⁶ Op een aantal uitzonderingen na bevinden deze leveranciers zich allemaal in het BHG. De morfologie van het perceel en de bereikbaarheid van de leverancier spelen een belangrijke rol voor bouwbedrijven. Bouwondernemers geven aan dat ze veel tijd winnen als er voldoende parkeerplaatsen zijn, en als er genoeg ruimte is om te laden en te lossen.

Figuur 3. Honderd jaar oude structuur fungeerde tot voor kort als houthandel. Houthandel François Lichten in de Wijnheuvelenstraat in Schaarbeek.

Foto en bewerking door auteurs in 2018.

- 21 Anderzijds blijken relaties van vertrouwen met de leverancier net zo belangrijk te zijn voor de organisatie van het productieproces in de bouwsector [Buzzelli en Harris,

2006]. Een schrijnwerker zegt: “Mijn voordeel is dat ik het vertrouwen heb van de baas. Ik ga de winkel binnen, ik pak wat ik nodig heb, ik doe alles in mijn bestelwagen, ik ga langs bij het bureau en ik zeg wat ik genomen heb. Dat voordeel heb ik elders niet. Daar ben ik een klant zoals iedereen, ik wacht tot het mijn beurt is, ik wacht tot ik bediend ben en ik wacht om te betalen.” Deze vertrouwensrelaties hebben ook ruimtelijke implicaties. Enerzijds leggen ondernemers soms grotere afstanden af omdat ze een goede verstandhouding hebben met een leverancier aan de andere kant van, en in uitzonderlijke gevallen zelfs buiten de stad. Een schrijnwerker uit Elsene geeft aan dat hij met leveranciers in Vorst, Molenbeek, Jette en Mechelen werkt. Anderzijds spelen vertrouwensrelaties zich ook vaak op buurtniveau af. Uit de interviews blijkt dat dit niet alleen zo was in de jaren 1960, maar dat deze relaties ook vandaag nog veel voorkomen. Hoewel men verderop hetzelfde product aan een betere prijs kan vinden, kiezen ondernemers er vaak voor om lokaal te shoppen: “Sommige producten zijn wat duurder, maar de winkel bevindt zich tenminste in mijn buurt. Ik heb geen zin om een uur in de auto te zitten en geld uit te geven, gewoon omdat een paneel iets goedkoper is.”

- 22 De territoriale verankering van de relaties tussen bouwondernemers en hun leveranciers staat onder druk. De ondernemers geven aan dat deze vertrouwensrelaties verdwijnen omdat leveranciers systematisch worden opgekocht door multinationals: “Vroeger hadden wij onze vaste leveranciers, dat waren bedrijven met een baas zoals ik, die we persoonlijk kenden en vrij goed overeenkwamen. Nu zijn het allemaal grote dozen. Een bouwmaterialenfabrikant die niet in handen is van een grote internationale firma, noem ze mij op, maar je gaat er niet veel meer vinden. Daar hebben we een veel lossere relatie mee. We gaan ook shoppen van links naar rechts.”
- 23 Bovendien verdwijnen steeds meer leveranciers uit de stad. Door hun grote ruimteclaim zijn ze sterk onderhevig aan de heersende vastgoeddynamiek, waarbij stijgende grond- en huurprijzen leiden tot een “verlofting”, ofwel een systematische conversie van werkruimte naar woonruimte, ook industriële of commerciële gentrificatie genoemd [Curran, 2010; Wolf-Powers, 2005]. Bouwondernemers en vooral leveranciers die een grote ruimtelijke voetafdruk hebben, ervaren deze ontwikkeling als een bedreiging voor het voortbestaan van hun bedrijf. Eigenaars van de grotere percelen zijn bezorgd onteigend te worden door Citydev omdat hun percelen ideaal zijn voor residentiële ontwikkelingen. Eigenaars zijn ook bezorgd om geen overnemer te vinden en vrezen dat ze noodgedwongen moeten verkopen aan een projectontwikkelaar. Huurders zijn dan weer bezorgd dat hun contract niet verlengd wordt. Zo moest een houthandel in Schaarbeek in 2018 na zowat honderd jaar de boeken sluiten omdat de eigenaar een lucratievere opportuniteit zag in de verkoop van de grond aan een projectontwikkelaar [Degraeve, De Boeck en Vandyck, 2018; Vandyck en Degraeve, 2019]. Het verplaatsen van de bedrijfsactiviteit naar een andere locatie is daarbij allesbehalve evident. Binnen Brussel wordt de beschikbare bedrijfsruimte door dezelfde ontwikkeling alsmatig schaarser. Bij een verhuis buiten Brussel heerst er bezorgdheid dat klanten niet zullen volgen. Voor de vermelde houthandel in Schaarbeek heeft men lang tevergeefs naar een nieuwe locatie gezocht, maar een pand buiten Brussel werd niet als een optie beschouwd: “Als je verhuist, volgt het cliënteel niet altijd hoor. [...] Als mijn man aan de klanten vraagt of ze zouden volgen, zeggen ze neen.”

3.3. Relaties met arbeiders

- 24 Een grote mobiliteit van bouwarbeiders is een constante in de geschiedenis van de bouwsector [Martini, 2016]. Bij grote vraag, zoals bijvoorbeeld in de jaren 1960 [Versichelen, 1969] en zoals vandaag, leidt dit tot een aanhoudend tekort aan arbeidskrachten in de bouw en een permanente nood aan een instroom van bouwarbeiders. Van zodra nieuwe transportmiddelen het toestonden, ontstond er een omvangrijke pendel- en (seizoens)migratiestroom van een laaggeschoold arbeidsoverschot naar groeipolen met een grote vraag naar hun goedkope arbeid. Naarmate de reikwijdte van deze transportmiddelen uitbreidde, nam ook de geografische schaal van de arbeidsmigratie toe. Een goed uitgebouwd (buurt)spoorwegennetwerk rond Brussel leidde er reeds in 1910 toe dat maar liefst 31,7 % van de 16 400 bouwvakarbeiders die toen in de Brusselse agglomeratie werkten buiten de stad woonden, vooral in de omliggende Brabantse dorpen [Scholliers, 1990]. De handels- en nijverheidstelling van 1961 toont dat toen reeds 56 % van de 45 741 tewerkgestelden bij Brusselse bouwbedrijven van buiten de stad kwam [NIS, 1967].⁷ Dit cijfer lag voor de bouwsector heel wat hoger dan het algemeen gemiddelde van 32,4 % van de totale Brusselse tewerkstelling die in 1961 werd ingevuld door pendelarbeiders [NIS, 1967]. Vandaag is er een tegengestelde tendens, waarbij Brusselse bouwbedrijven slechts 30 % pendelaars van buiten het BHG in loondienst hebben. We vermoeden dat dit deels te maken heeft met de flexibilisering en precarisering van het bouwberoep, de sterke tendens naar verzelfstandiging [De Boeck, Bassens en Ryckewaert, 2019], en het grote aantal niet-Brusselse bouwfirma's die al dan niet in onderaanneming werken. Het aantal firma's dat uit Vlaanderen en Wallonië op Brusselse werven werkt, is moeilijk te kwantificeren. Er zijn wel gegevens over gedetacheerde arbeid en over de toegang van grotere Vlaamse en Waalse bedrijven tot publieke renovatieprojecten (zie verwijzing naar [Kampelmann *et al.*, 2015], in de introductie). Een groot aantal van de nood aan on- en kortgeschoolde bouwarbeiders wordt immers via intra-EU gedetacheerde jobs⁸ ingevuld door arbeidsmigratie op continentale schaal. De Wispelaere en Pacolet [2017] geven aan dat men voor België 30 % gedetacheerde bouwjobs moet optellen bij de officiële werkgelegenheidscijfers. Uit de opgevraagde cijfers bij de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid [2018] blijkt dit voor het BHG over een extra 75 % (!) te gaan. De geïnterviewde Brusselse bouwondernemers geven aan dat deze praktijk tot een onhoudbare prijsconcurrentie leidt met bedrijven die met intra-EU gedetacheerde jobs werken.

Conclusie

- 25 De bouwsector blijft een belangrijke speler in de stedelijke economie, zowel voor nieuwbouw, renovatie als onderhoudswerkzaamheden. Bovendien is het een sector die lokale werkgelegenheid creëert. Dit onderzoek toont aan dat de manier waarop bouwbedrijven zich ruimtelijk organiseren in de stad een belangrijke rol speelt in de strijd om concurrentieel te blijven. Bouwbedrijven zoeken daarbij continu naar flexibele aanpassingsstrategieën om het werk efficiënter en productiever te organiseren. Het aantal bouwbedrijven is echter sterk afgenomen tussen 1965 en 2016. Naast technologische innovatie, wijzigingen in het productieproces en een continu veranderende vraag die eigen zijn aan de ontwikkeling van een sector, heeft dit vooral

te maken met de onvoldoende beschikbaarheid van centraal gelegen en betaalbare bedrijfsruimte.

- 26 Bekeken vanuit het perspectief van “chain value” en bevestigd door de interviews, speelt kleinschalige en centraal gelegen productieruimte een cruciale rol in het productieproces in de bouwsector. We zien dat in een sterk genormeerde en competitieve vastgoedmarkt waarbij residentiële functies en kantoren financieel aantrekkelijker zijn dan productieruimte, deze laatste systematisch het onderspit delft. Dat betekent dat als men productie – in dit geval de bouwnijverheid – in de stad wil behouden, men kleinschalige betaalbare productieruimte zal moeten vrijwaren. Hieronder doen we een aantal concrete voorstellen voor stedelijke overheden om kleinschalige productieruimte voor bouwbedrijven te blijven garanderen:
- 27 Uit de analyse van de geografie van bouwbedrijven komt de noodzaak naar voren om vanuit de overheid ook productieruimtes in kaart te brengen die kleiner zijn dan 1 000 m². Gehele sectoren met een klein en/of gefragmenteerd ruimtegebruik – zoals de bouwsector – zijn nagenoeg onzichtbaar voor beleidsmakers en precies zij hebben baat aan een op hun concrete noden afgestemd beleid.
- 28 Wanneer we vanuit het perspectief van “chain value” naar productieruimte kijken dan wordt het ingrijpen in de grondrente-mechanismen belangrijk om deze ruimte zowel te vrijwaren als om ze betaalbaar te houden. Dit geldt enerzijds voor de ateliers en opslagplaatsen van stedelijke bouwbedrijven, maar ook en vooral voor de leveranciers die zich met een grootschalige ruimteclaim moeilijk kunnen vestigen in Brussel. Het potentiële verdwijnen van deze actoren uit het stedelijk weefsel plaatst de territoriale verankering van het gehele productienetwerk onder druk. Hierbij kan de overheid een belangrijke rol spelen in het hanteren van strategieën om de vastgoeddynamieken op sommige plekken te “bevroren” en om onteigeningen van productieruimte tegen te gaan.
- 29 Private productieruimte wordt vandaag bijna stevast omgezet in woonruimte, waardoor ze aan grote snelheid verdwijnt uit de stad. Strategieën om deze private productieruimte te vrijwaren zouden mogelijk zijn via een vergunningenbeleid waarbij de conversiemogelijkheden worden beperkt. Dit kan gepaard gaan met een uitgebreid typologisch onderzoek dat peilt naar welke types gebouwen parkeerruimte op het eigen terrein nodig hebben, en/of waar men toegankelijk kan laden en lossen. Ontwerpstrategieën kunnen focussen op hoe terreinen polyvalent ontwikkeld kunnen worden en meerdere functies kunnen herbergen. Bouwondernemers zoeken naar locaties die alle onderdelen van het functioneren van een bouwbedrijf kunnen huisvesten zoals opslagruimte, atelierruimte, kantoor, parkeren en laden en lossen...
- 30 Bij publieke productieruimte kan de overheid haar patrimonium van centraal gelegen productieruimte uitbreiden en diversifiëren. De betaalbaarheid van bedrijfsruimtes kan bewaakt worden via lage huurprijzen en/of via erfpachtsystemen, waardoor ook kleine bedrijven zich kunnen blijven vestigen in Brussel. In tegenstelling tot de huidige locatiestrategieën in de periferie, zou Citydev meer kleinschalige productieruimte in de binnenstad kunnen kopen en/of bouwen, deze ruimtes beheren en in haar aankoopbeleid naast een logica van property development ook een logica van chain value implementeren. De eerste geslaagde experimenten met de ontwikkeling van micro-productieruimte met ateliers rond de 100 m² van het project Newton II tonen alvast het potentieel van dergelijke initiatieven.

Dit onderzoek werd mogelijk gemaakt door het Interdisciplinary Research Project Building Brussels. Brussels city builders and the production of space, 1794-2015 van de Vrije Universiteit Brussel.

BIBLIOGRAPHIE

ACTIRIS, SERVICES ETUDES ET STATISTIQUES DE BRUXELLES FORMATION EN SERVICE ETUDES DU VDAB BRUSSEL, 2015. Identification des secteurs et métiers porteurs d'emploi en Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de la commande de formations professionnelles telle que prévue par la 6e réforme de l'Etat. Brussel: Actiris en VDAB. Verslag. Beschikbaar op het adres: https://www.actiris.brussels/media/0clgp2bx/2015_06_identification-des-secteurs-et-m%C3%A9tiers-porteurs-demploi-en-rbc-h-C4513EB7.pdf.

ANONIEM, 1965. *Almanachs du commerce et de l'industrie de Belgique*, Edition Mertens & Rozez, Professions.

BENTHAM, Justin, BOWMAN, Andrew, DE LA CUESTA, Marta, ENGELN, Ewald, ERTÜRK, Ismail, FOLKMAN, Peter, FROUD, Julie, JOHAL, Sukhdev, LAW, John, LEAVER, Adam, MORAN, Michael en WILLIAMS, Karel, 2013. *Manifesto for the foundational economy*. In: *CRESC Working papers*. 11/2013, nr. 131. Working paper. Beschikbaar op het adres: <http://hummedia.manchester.ac.uk/institutes/cresc/workingpapers/wp131.pdf>.

BISA, 2020. Bevolkingsprojecties. In: BISA [online]. [Geraadpleegd op 23/09/2020]. Beschikbaar op het adres: https://bisa.brussels/themas/bevolking/bevolkingsprojecties?_ga=2.233818973.210046932.1600856599-992323713.1600856599.

BOWMAN, Andrew, ERTÜRK, Ismail, FOLKMAN, Peter, FROUD, Julie, JOHAL, Sukhdev, LAW, John, LEAVER, Adam, MORAN, Michael en WILLIAMS, Karel, 2014. *The end of the experiment? From competition to the foundational economy*. Manchester: Manchester University Press.

BRUSSELS OBSERVATORIUM VOOR DE WERKGELEGENHEID, 2016. Het sociaaleconomisch belang van de bedrijven in de Brusselse havencluster [online]. Brussel: Actiris. Verslag. Beschikbaar op het adres: <https://www.actiris.brussels/media/0vohr5tk/het-sociaaleconomisch-belang-van-de-bedrijven-in-de-brusselse-havencluster-mei-2016-h-4A176068.pdf>.

BUYST, Erik, 1992. *An economic history of residential building in Belgium between 1890 and 1961*. Leuven: Universitaire Pers Leuven.

BUZZELLI, Michael en HARRIS, Richard, 2006. Cities as the Industrial Districts of Housebuilding. In: *International Journal of Urban and Regional Research*. 08/11/2006, vol. 30, nr. 4, pp. 894-917.

CITYDEV, 2018. *Kaart van het bedrijvenpatrimonium van Citydev*. [verkregen op verzoek op 26/11/2018].

CURRAN, Winifred 2010. In defense of old industrial spaces: manufacturing, creativity and innovation in Williamsburg, Brooklyn. In: *Journal of Urban and Regional Research*. 02/12/2010, vol. 34, nr. 4, pp. 871-885.

DE BOECK, Sarah, BASSENS, David en RYCKEWAERT, Michael, 2019. Making space for a more foundational economy: The case of the construction sector in Brussels. In: *Geoforum*. 11/2019, vol. 105, pp. 67-77.

DEGRAEVE, Matthijs, DE BOECK, Sarah en VANDYCK, Frederik, 2018. Building Brussels. Een interdisciplinair onderzoek naar de Brusselse bouwsector, 1795-2015. In: *Stadsgeschiedenis*. 01/2018, vol. 13, nr. 1, pp. 41-58.

DESSOUROUX, Christian, 2010. Vijftig jaar kantoorproductie in Brussel. Een geografische analyse. In: *Brussels Studies* [online]. Algemene collectie, 26/02/2010, nr 35, [geraadpleegd op 26/08/2020]. Beschikbaar op het adres: <https://journals.openedition.org/brussels/747>.

DESSOUROUX Christian, BENSLIMAN, Rachida, BERNARD, Nicolas, DE LAET, Sarah, DEMONTY, François, MARISSAL, Pierre en SURKYN, Johan, 2016. BSI Synthesenota. Huisvesting in Brussel: diagnose en uitdagingen. In: *Brussels Studies* [online]. Synthesenota's, 06/06/2016, nr 99, [geraadpleegd op 27/08/2020]. Beschikbaar op: <http://journals.openedition.org/brussels/1352>.

DE VOGHEL, Christophe, STRALE, Mathieu, BOSWELL, Ralph en COEKELBERHGS, Sophie, 2018. *Overzicht van de productieactiviteiten. Logistiek vastgoed en stand van zaken 2017*. Brussel: Perspective.brussels; Brussels Mobiliteit en Citydev.brussels. D/2018/14.054/5.

DE WISPELAERE, Frederic, en PACOLET, Jozef, 2017. *De omvang en impact van intra-EU detachering op de Belgische economie. Met een specifieke focus op de bouwsector*. Leuven: HIVA KULeuven.

FERM, Jessica, en JONES, Edward, 2017. Beyond the post-industrial city: Valuing and planning for industry in London. In: *Urban Studies*. 01/11/2017, vol. 54, nr. 14, pp. 3380-3398.

FERM, Jessica, en JONES, Edward, 2016. Mixed-use "regeneration" of employment land in the post-industrial city: challenges and realities in London. In: *Planning Studies*. 02/08/2016, vol. 24, nr. 10, pp. 1913-1936.

FOD ECONOMIE, 2016. *Open data - Kruispuntbank van Ondernemingen (KBO-data)*. In: FOD Economie [online]. [Geraadpleegd op 01/12/2016]. Beschikbaar op het adres: <https://economie.fgov.be/nl/themas/ondernemingen/kruispuntbank-van/diensten-voor-iedereen/kruispuntbank-van-3>.

HAYTER, Roger, 1997. *The Dynamics of Industrial Location. The Factory, the Firm and the Production System*. New York: John Wiley.

HILLEBRANDT, Patricia, 1985. *Economic theory and the construction industry*. Londen: London-Basingstoke.

KAMPELMANN, Stephan, VAN HOLLEBEKE, Sarah, en VANDERGERT, Paula, 2015. The Governance of Economic Resilience: 20 years of Urban Adaptation Projects in Brussels. In: *DULBEA Working Papers*. 03/02/2015, nr. 15-01.RS. Working paper

KESTELOOT, Christian, 1995. Three levels of socio-spatial polarisation in Brussels. In: *Built Environment*. 1995, vol. 20, nr. 3, pp. 204-217.

KESTELOOT, Christian, 2013. Socio-spatial fragmentations and governance. In: CORIJN, Eric en VAN DE VEN, Jessica (dir.), *Brussels Reader*. Brussel: VUBPress. pp. 110-149.

LACOSTE, Yves, 1959. Aspects géographiques généraux des industries de la construction. In: *Annales de Géographie*. 1959, vol. 68, nr. 366, pp. 121-153.

MARTINI, Manuela, 2016. *Bâtiment en Famille: Migrations et Petite Entreprise en Banlieue Parisienne au XXe Siècle*. Parijs: CNRS.

NATIONAAL INSTITUUT VOOR DE STATISTIEK (NIS), 1967. *Handels- en nijverheidstelling 31 december 1961, deel 3: voornaamste cijfers per gemeente, Brussel*.

- OBSERVATORIUM GEZOND EN WELZIJN BRUSSEL, 2006. *Welzijns- en gezondheidsatlas van Brussel-Hoofdstad 2006*. Brussel: Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie. D/2006/9334/18.
- PLATFORME FORMATION CONSTRUCTION DURABLE (PFCD), 2015. Cartographie du secteur de la construction en Région de Bruxelles-Capitale. Publication chiffres clés 2010-2014. Bruxelles : Confédération Construction Bruxelles-Capitale. Verslag. Beschikbaar op het adres: http://www.confederationconstruction.be/Portals/19/Cellule%20Economie%20Circulaire/2015-PU2015_01_Chiffres%20cl%C3%A9s%202010%202014%20_Secteur%20de%20la%20Construction%20en%20RBC.pdf.
- RIJKSDIENST VOOR SOCIALE ZEKERHEID, 2018. *Cijfergegevens Limosa, meldingsplicht 2008-2016. Data uit de Federale Limosa database, verkregen op verzoek bij ambtenaar Bruno De Pauw, België*.
- SCHOLLIERS, Peter, 1990. Loonontwikkeling, conjunctuur en arbeidsverhoudingen in het bouwvak in Brussel en Parijs, 1855-1940. In: *Belgisch Tijdschrift Voor Nieuwste Geschiedenis*. 1990, vol. 21, nr. 1-2, pp. 1-47.
- VAN CRIEKINGEN, Mathieu, 2010. Gentrifying the re-urbanization debate, not vice versa: the uneven socio-spatial implications of changing transitions to adulthood in Brussels. In: *Population, space and place*. 02/08/2010, vol. 16, nr. 5, pp. 381-394.
- VANDYCK, Frederik, en DEGRAEVE, Matthijs, 2019. 'Baukultur' in Brussels. Small-scale industrial heritage from the building trade as vehicle for the productive city. In: *Bulletin KNOB*. 12/2019, vol. 118, nr. 4, pp. 20-35.
- VERMEERSCH, Laurent, 2019. Drie jaar uitstel voor VRT-gebouw : "In Brussel bouwen kost meer". In: *Bruzz*. 12/06/2019.
- VERSICHELEN, Marthe, 1969. *Verlaten beroepen? Oorzaken en achtergronden van het aanhoudend tekort aan arbeidskrachten in de bouwnijverheid*. Gent: Rijksuniversiteit Gent.
- WOLF-POWERS, Laura, 2005. Up-zoning New York City's mixed-use neighborhoods: Property-led economic development and the anatomy of a planning dilemma. In: *Journal of Planning Education and Research*. 06/2005, vol. 24, nr. 4, pp. 379-393.

NOTES

1. De adrespunten van 1965 werden op een perceelskaart van 2016 geprojecteerd, wegens de onbeschikbaarheid van perceelskaart in 1965. Er werd een IQR (interquartile range) opgesteld om de ongeloofwaardige waarden uit de database te filteren. Voor 1965 bedraagt de IQR 193 m², de mediaanwaarde is 182 m². Voor 2016 bedraagt de IQR 390 m², de mediaanwaarde is 224 m². Men kan hieruit concluderen dat de spreiding aanzienlijk vergroot.
2. De gegevens die in de KBO worden bijgehouden, zijn gekoppeld aan het ondernemingsnummer – en dus aan de maatschappelijke zetel of de plek waar het bedrijf geregistreerd staat – van de bouwbedrijven. De gegevens in de KBO-databank zijn één op één niet gekoppeld aan het ruimtegebruik van deze bedrijven. Dat betekent enerzijds dat we in de KBO sommige adressen niet kunnen terugzien die vandaag gebruikt worden door bouwbedrijven, maar die in Vlaanderen of in Wallonië gevestigd zijn. Een voorbeeld daarvan is een bedrijf dat gevestigd is in de westelijke Vlaamse Rand, maar dat aan de oostelijke rand van het Brussels Gewest een grote site heeft voor de opslag van containers, en een wagen- en machinepark om haar bouwactiviteit te kunnen uitvoeren. Dat betekent anderzijds dat op sommige adressen geen bouwactiviteit is, omdat het bedrijf, bijv. bij eenmanszaken, geregistreerd is op het woonadres. In sommige gevallen wordt elders in Brussel bedrijfsruimte gebruikt dat niet zichtbaar is in de KBO-data.

3. Onderzoek in de handelsalmanakken bevestigt dat deze aannemersfamilie zich herhaaldelijk hervestigd heeft in de nabijheid van hun bestaande uitvalsbasis en dus in een vertrouwde omgeving waar bestaande relaties met klanten, leveranciers etc. behouden konden blijven. In 1946 duikt de grootvader van de huidige zaakvoerder voor het eerst op in Molenbeek. Tegen 1953 bevindt hij zich in Koekelberg. In 1954 is hij alweer enkele straten verder verhuisd naar Jette, en in 1965 tot slot nogmaals, even verderop in dezelfde straat, waar het bedrijf nog steeds gesitueerd is.

4. Op beide datasets (2016 en 1965) werd een hotspot analyse (getis-ordi gi^* methode in ArcGIS-software) uitgevoerd om een indicatie te krijgen van de geografische zones die hoge concentraties aan bouwbedrijvigheid huisvesten en omgeven zijn door gelijkaardige buurten. Per coördinaat in een cartesiaans grid werd een waarde “GiZScore” berekend op basis van het aantal bouwbedrijven dat rond dit punt ligt. Die waarde is hoog of laag en impliceert respectievelijk een hot- en coldspot. Via de standaardafwijking “Std. dev.” op deze waarde, tekenen zich de hotspots af op de kaart. De coldspots en insignificante plekken werden weggelaten om de kaart van hotspots leesbaar te maken ($> 1,7$ Std. dev.).

5. SDRB of de GOMB, de vroegere benaming voor Citydev.

6. Hoewel het niet exclusief gaat over bouwbedrijven, wordt deze vaststelling indirect bevestigd door de jaarlijkse bevraging van de Haven van Brussel waarin de bedrijven gepeild worden naar hun samenwerking met Brusselse en niet-Brusselse leveranciers [Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid, 2016]. Daaruit blijkt dat de bedrijven die gevestigd zijn op Havengronden een grotere territoriale verankering kennen bij bedrijven tot 20 werknemers. Hoe groter het bedrijf – gemeten op basis van werknemersaantallen – hoe minder men gebruik maakt van Brusselse leveranciers.

7. De volkstelling van 1961 geeft aan dat er slechts 20 296 mensen, wonend in een van de 19 Brusselse gemeentes, werkzaam waren in de bouwnijverheid [NIS, 1967]. Volgens Versichelen [1969] gaf 25,9 % van 750 geïnterviewde Belgische ruwbouwarbeiders aan zich met de auto naar het werk te verplaatsen, terwijl de nijverheidstelling van 1961 aangeeft dat slechts 14,1 % van de totale actieve bevolking zich met de auto naar het werk verplaatste.

8. Een gedetacheerde job is een job die uitgevoerd wordt door een persoon die zijn domicilieadres in een Europees land heeft en in België komt werken via een systeem van mobiele arbeidsmigratie. De sociale bijdrage wordt in het land van domicilie betaald. Naast het prijzenvoordeel van een goedkopere sociale bijdrage voor de werkgever blijken deze gedetacheerde werknemers bovendien meer uren per week te werken voor hetzelfde loon, vaak in statuten van schijnzelfstandigheid en in abominabele werk- en woonomstandigheden (zie ook: De Boeck, Bassens en Ryckewaert [2019]).

RÉSUMÉS

Terwijl productieve activiteiten hoog op de academische en politieke agenda staan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG), verdwijnt kleinschalige productieruimte nog steeds aan een snel tempo. Aan de hand van een combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve data schetst dit artikel een historisch vergelijkend perspectief op de ruimtelijke organisatie van kleine en middelgrote bouwbedrijven in het BHG. Hieruit blijkt dat bouwbedrijven zowel in 1965 als in 2016 een verspreid distributiepatroon hebben over de bebouwde oppervlakte van het gewest, dat ze de bebouwde uitbreidingen van het gewest volgen en dat ze een sterke padafhankelijkheid

kennen. De geïnterviewde ondernemers, vooral werkzaam in renovatie, zijn lokaal verankerd en werken voornamelijk met lokale klanten, werknemers en leveranciers. Hoewel de centrale ligging en lokale verankering van bouwbedrijven een belangrijke meerwaarde heeft voor het BHG staat hun aanwezigheid onder druk en zijn ze door hun kleinschalige organisatie vaak onzichtbaar voor overheden. Om kleinschalige bedrijvigheid zoals de bouwsector in de stad te blijven garanderen, pleit dit artikel voor een ruimtelijk beleid dat voorziet in betaalbare en centraal gelegen productieruimte.

Alors que les activités productives occupent une place importante dans l'agenda académique et politique de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC), l'espace de production à petite échelle continue à disparaître à un rythme accéléré. Sur la base d'une combinaison de données quantitatives et qualitatives, cet article esquisse une perspective comparative historique quant à l'organisation spatiale des petites et moyennes entreprises de construction en RBC. Il en ressort qu'en 1965 et 2016, les entreprises de construction ont un schéma de distribution dispersé sur la superficie construite de la Région, qu'elles suivent l'expansion de la construction dans la Région et qu'elles connaissent une forte dépendance au sentier. Les entrepreneurs interrogés, axés principalement sur la rénovation, sont ancrés localement et travaillent principalement avec des clients, des employés et des fournisseurs locaux. Bien que la situation centrale et l'ancrage local des entreprises de construction aient une importante valeur ajoutée pour la RBC, leur présence est sous pression et, en raison de leur organisation à petite échelle, elles sont souvent invisibles aux yeux des autorités. Afin de continuer à garantir des activités économiques à petite échelle telles que celles du secteur de la construction dans la ville, cet article plaide pour une politique spatiale offrant un espace de production abordable et situé au centre.

While productive activities are high on the academic and political agenda of the Brussels-Capital Region (BCR), small-scale production space is still rapidly disappearing. Based on a combination of quantitative and qualitative data, this article sketches a historical comparative perspective on the spatial organization of small and medium-sized construction companies in the BCR. It shows that in both 1965 and 2016 construction companies have a scattered distribution pattern over the Region's built-up area, that they follow the Region's built-up expansions and that they have a strong path dependence. The interviewed entrepreneurs, mainly focused on renovation, are locally anchored and work mainly with local customers, employees and suppliers. Although the construction companies' central location and local anchoring offer an important added value to the BCR, their presence is under pressure and, due to their small-scale organization, they often stay invisible to the authorities. In order to continue to guarantee small-scale economic activities such as the construction sector in the city, this article argues for a spatial policy that provides affordable and centrally located production space.

INDEX

Keywords : economic development, regional policy, urban planning, town planning, territorial development, real estate market

Thèmes : 6. économie – emploi

Mots-clés : développement économique, politique régionale, planification urbaine, urbanisme, développement territorial, marché immobilier

Trefwoorden economische ontwikkeling, gewestelijk beleid, stadsplanning, stedelijke infrastructuur, stedenbouw, territoriale ontwikkeling, vastgoedmarkt

AUTEURS

SARAH DE BOECK

Sarah De Boeck (VUB, doctor interdisciplinaire wetenschappen) onderzoekt het samengaan van economische activiteiten en wonen in stedelijke en metropolitane gebieden. Ze richt zich op lokaal verankerde economische activiteiten die minder vatbaar zijn voor interstedelijke competitie en die essentieel zijn voor het welzijn van burgers. Haar empirische focus is de bouwsector en de circulaire economie. Ze is coauteur van het artikel *Making space for a more foundational economy: The case of the construction sector in Brussels* dat vorig jaar in *Geoforum* verscheen.

sarah.de.boeck[at]vub.be

MATTHIJS DEGRAEVE

Matthijs Degraeve is historicus en master in monumenten- en landschapszorg. Hij voert doctoraal onderzoek aan de onderzoeksgroep HOST (Historisch Onderzoek naar Stedelijke Transformatieprocessen) van de Vrije Universiteit Brussel. Binnen het interdisciplinaire onderzoeksproject “Building Brussels” bestudeert hij kleine en middelgrote bouwondernemingen (1830-1970) en hun relatie tot de veranderende stedelijke ruimte.

matthijs.degraeve[at]vub.be

FREDERIK VANDYCK

Frederik Vandyck is burgerlijk ingenieur-architect en doctoreerde aan het departement VUB Architectural Engineering aan de Vrije Universiteit Brussel en het Henry van de Velde Onderzoekscentrum aan de Universiteit Antwerpen. Zijn onderzoek naar de architectuur van de bedrijvige stad kadert binnen het interdisciplinaire onderzoeksproject “Building Brussels” aan de Vrije Universiteit Brussel.

Frederik.vandyck[at]vub.be