



Reconversie van de Audi-site

Een grote industriële uitdaging voor Brussel

Mateo Robberecht

Inleiding

Op 9 juli 2024, na maanden onzekerheid en geruchten, kondigde de directie van Audi Brussels de sluiting van de vestiging aan en het ontslag van 2.900 werknemers in 2025. De voornaamste eis van ABVV-Brussel betreft eerlijke en billijke vergoedingen voor alle betrokken werknemers en onderaannemers, die in verhouding staan tot de aanzienlijke positieve financiële resultaten van de groep.

Sinds deze aankondiging maakte de pers gewag van verschillende scenario's voor de reconversie van de site, waaronder een overname door een Chinese of Belgische onderneming, omschakeling naar de sector van elektrische batterijen, en de oprichting van een logistiek centrum voor auto-onderdelen. (BX1, 05/09/2024).

Nu er in Brussel steeds minder grond ter beschikking is, is het vooruitzicht van zo'n uitgestrekte en strategisch gelegen zone uitermate aantrekkelijk en dus het voorwerp van veel speculatie. De burgemeester van Vorst, Charles Spaepens, verklaarde aanvankelijk dat hij de industriële activiteit op de site wilde behouden, maar voegde eraan toe dat zonder overnemer het nodig is om «[...] na te gaan om er woningen te bouwen en het park van de Abdij van Vorst uit te breiden [...]. Er wordt nagedacht over extra woningen in het hart van Vorst. Ik denk dan aan het park dat kan worden doorgetrokken richting Bervoets om een groot park te hebben met woningen met behoud van industrie» (BX1, 23/09/2024). Een ander voorbeeld: in februari 2024 opperde Alexandre Alaphilippe, vertegenwoordiger van het collectief Bempt Vert, de mogelijkheid om er het toekomstige stadion van Union Saint-Gilloise te bouwen (BX1, 15/02/2024). Sinds november 2024 lijkt er echter een politieke en institutionele consensus te ontstaan om de industriële activiteit op de site te behouden. Vandaag is de toekomst van de site nog steeds erg onduidelijk. Voorlopig is het onmogelijk om met enige zekerheid te voorspellen wat er met de site zal gebeuren op het vlak van activiteit, volume en werknemersprofiel. De enige zekerheid is dat één koper voor de site niet langer aan de orde is.

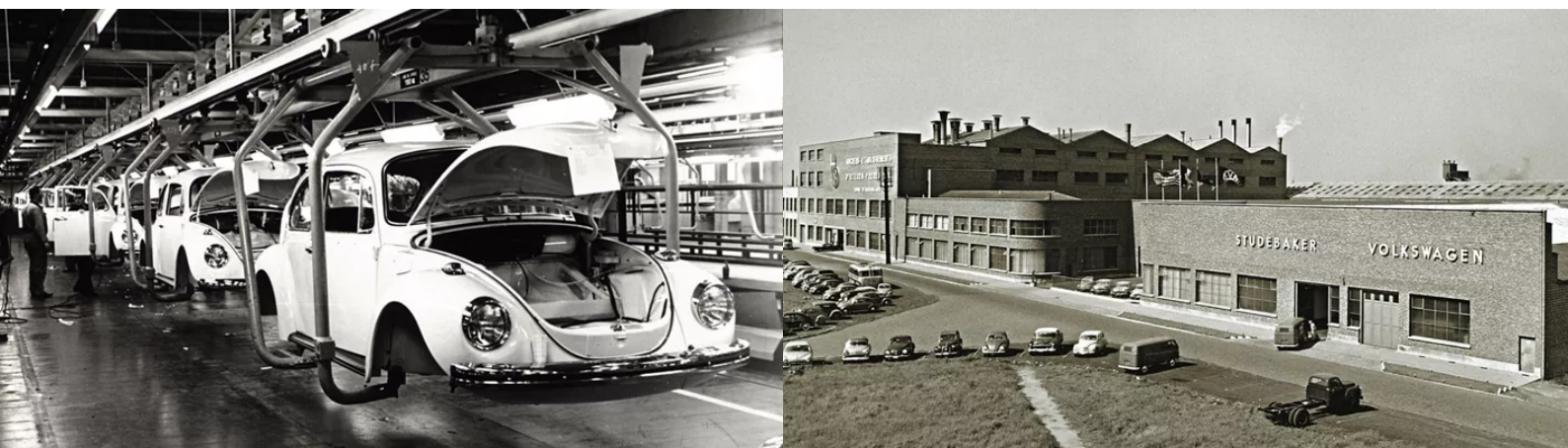
Tegen deze relatief sombere achtergrond - de sluiting van de fabriek en de massale ontslagen, het verlies van een aanzienlijk deel van de Brusselse industriële tewerkstelling en de toenemende druk op de toekomst van de site – is het voor ons essentieel dat er voorafgaandelijk een visie en voorstellen voor de toekomst van dit strategische gebied worden uitgewerkt. Hierin wil ABVV-Brussel een actieve rol spelen. Op de volgende pagina's schetsen we de situatie en beschrijven we de site vanuit verschillende invalshoeken.



Figuur 1 - Our history Audi Brussels,
juli 2025

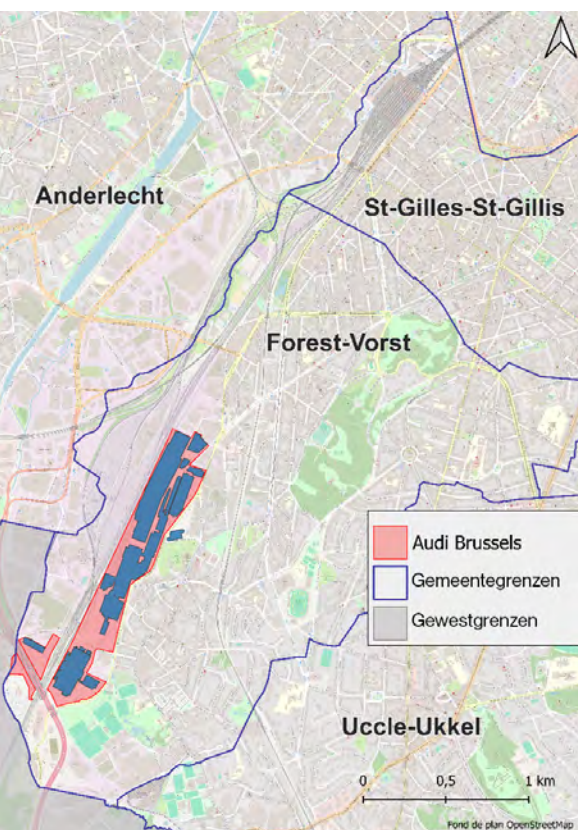
2 Historische achtergrond

De fabriek in Vorst werd in 1948 opgericht door D'leteren als assemblagelijns voor auto's van de Volkswagen-groep. In 1970 verkocht D'leteren de fabriek aan Volkswagen met als doel de site te moderniseren. Meer dan 6,5 miljoen auto's werden er geassembleerd tot 2006, toen het VW-filiaal besliste om de site af te stoten. In 2007 werd de site overgenomen door Audi, waarbij de directie slechts 2.100 van de 5.300 bestaande jobs behield. In 2023 staken de eerste zorgen de kop op. De Audi-groep besloot de productie van het Q4-model op te schorten, waardoor de toekomst van de fabriek in gevaar kwam. Uiteindelijk kondigde de directie in juli 2024 haar voornemen aan om de fabriek te sluiten en alle werknemers tegen eind 2025 te ontslaan. (L'écho 2024).



Figuur 2 - Our history Audi Brussels,
juli 2025

3 Bestaande situatie



Figuur 3 - Ruimtelijke situatie van Audi Brussels, ABVV Brussel, oktober 2024

Audi Brussels is gevestigd in de gemeente Vorst, aan de zuidwestelijke rand van het Brussels gewest. Het terrein beslaat 54 hectare (ongeveer 76 voetbalvelden), of iets minder dan 10% van de gemeentelijke oppervlakte, en wordt in het westen begrensd door de spoorweg, in het zuiden door de ring en het Bemptpark, in het noorden door magazijnen en kantoren en in het oosten door woonwijken. Zowel fysiek als symbolisch vormt het een echte barrière van twee kilometer. De afgelegen site vormt een enclave die deel uitmaakt van de historische industriële kanaalas maar die niet goed geïntegreerd is in het stedelijk weefsel van de gemeente.

De site is goed aangesloten op de verschillende vervoersnetwerken, met een rechtstreekse aansluiting op het spoor en zelfs een eigen losperron (AUDI, 2023) en een halte (Vorst-Zuid) in de onmiddellijke nabijheid. De site ligt naast de ring, het kanaal Brussel-Charleroi en meer bepaald de Biestebroekkaai.

Op grootstedelijke schaal bevindt de Audi-site zich in het hart van een belangrijk knooppunt van weg-, spoor- en luchtverbindingen.

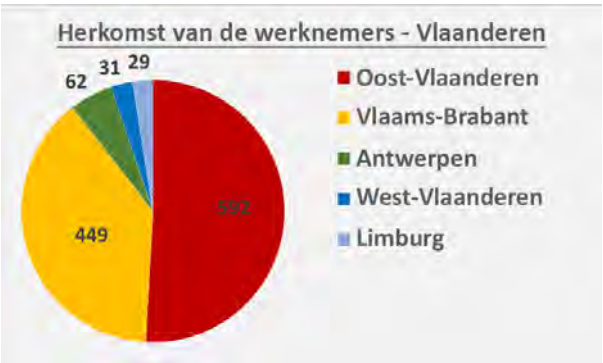
De site heeft een rechtstreekse aansluiting op het waterzuiveringsstation. Dankzij het ReUse-project hergebruikt de Audi site afvalwater in zijn productiecyclus. Dit hergebruik van afvalwater, in een gesloten circuit, bespaart jaarlijks ongeveer 100.000 m³ drinkwater (gelijk aan 40 Olympische zwembaden of het verbruik van 2.700 mensen) (Hydria, 2024).

Volgens Actiris kregen 2.882 werknemers hun ontslag. Ze komen voornamelijk uit Wallonië en Vlaanderen. Slechts 391 werknemers wonen in het Brussels gewest.



Graf 1 - ABVV Brussel, 2024 bronnen: Actiris, 2024

Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en Henegouwen zijn de drie provincies met het hoogste aandeel Audi-werknemers (74% in totaal, slechts 38% in Henegouwen).



Graf 2 - ABVV Brussel, 2024 bronnen: Actiris, 2024



Graf 3 - ABVV Brussel, 2024 bronnen: Actiris, 2024

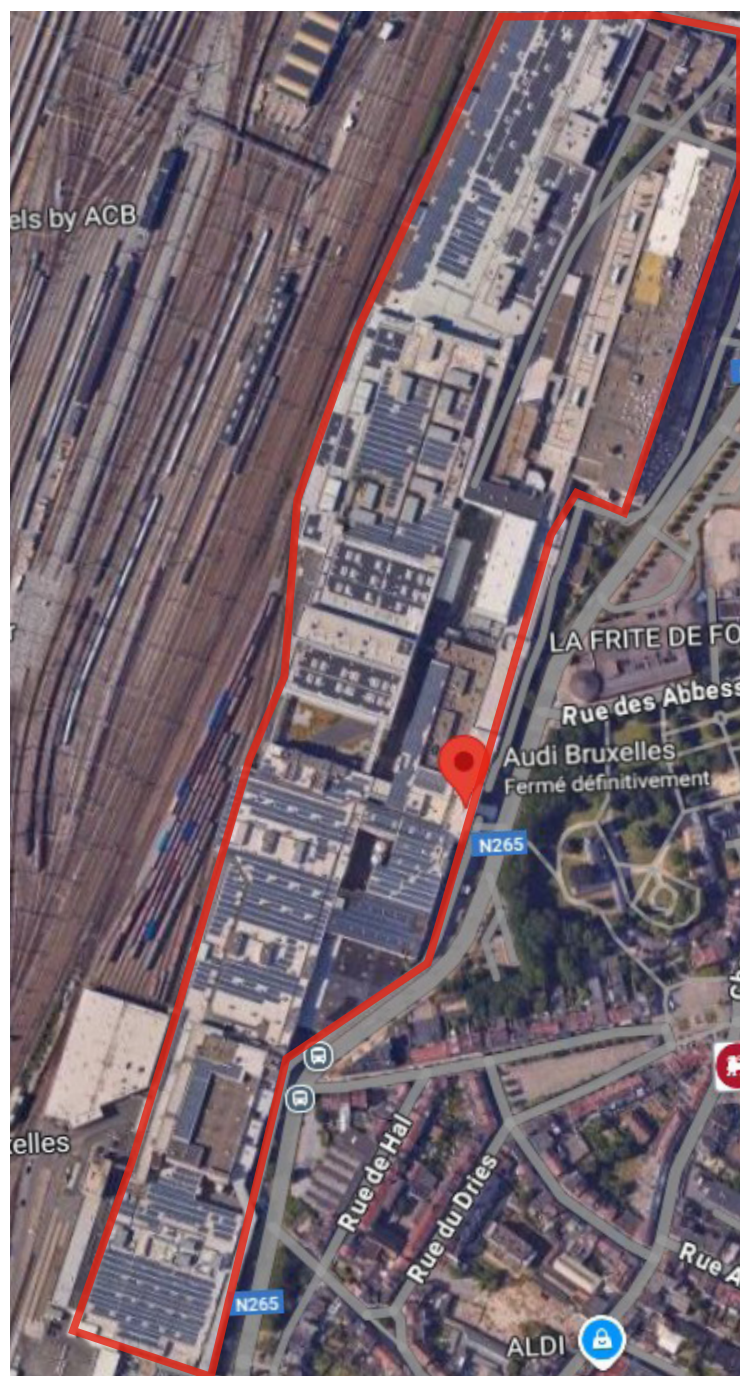
Het overgrote deel van de werknemers bij Audi zijn mannen (ongeveer 92% van de werknemers). Hun gemiddelde leeftijd is 43 jaar en 1.085 werknemers zijn ouder dan 50 (bijna 35%). Van deze 1085 werknemers zijn er 334 tussen 50 en 54 jaar, 582 tussen 55 en 59 jaar en 169 ouder dan 60 jaar (BBTK, 2024). Vanuit het oogpunt van massaontslagen zijn deze cijfers zorgwekkend. Een aanzienlijk deel van deze werknemers zal vanwege hun leeftijd bijzonder moeilijk een andere baan vinden, ook al hebben een aantal bedrijven belangstelling getoond voor deze profielen. Volgens Actiris¹ hebben niet-werkende werkzoekenden (NWWZ) ouder dan 50 jaar een uitstroompercentage naar werk van slechts 37,5%. Vanaf 55 jaar is meer dan de helft van de NWWZ langer dan 5 jaar werkloos.

Naast de 'directe' werknemers van Audi Brussels verliezen ook veel onderaannemers hun baan. Deze onderaannemers, voornamelijk Brusselaars, werken vaak in minder competitieve of minder gespecialiseerde sectoren en zullen dus moeilijker een andere job vinden. Ook zijn er de werknemers die vaak al jarenlang de site schoonmaken.

¹ Toestand van de arbeidsmarkt 2023

4 Grondwaarde

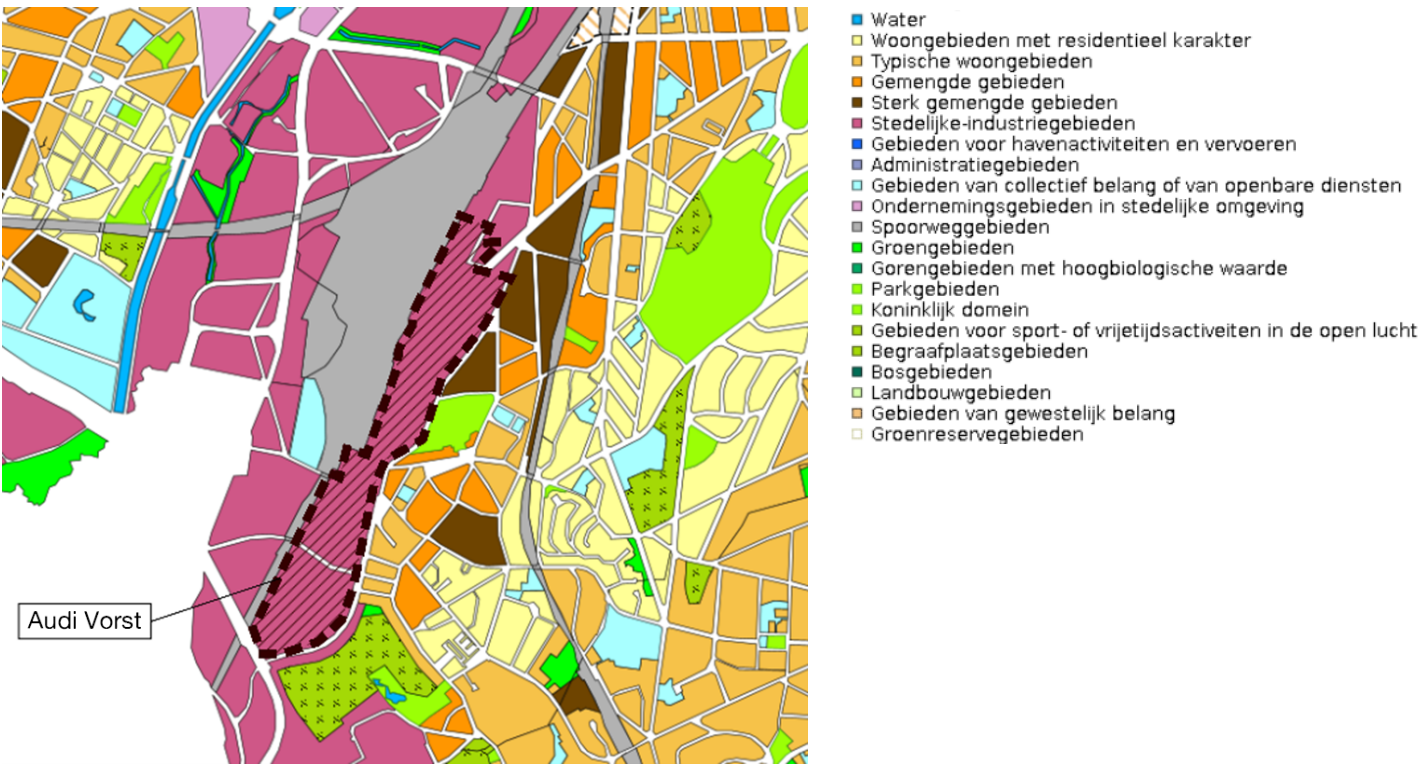
Audi Brussels is eigenaar van alle terreinen en gebouwen. In 2019, op het moment van de fusie door opslorping van de dochteronderneming Audi Brussels Property, die de site op dat moment huurde van de moedermaatschappij, werden de terreinen gewaardeerd op 149 miljoen euro (na afschrijvingen en waardeverminderingen van 236 miljoen. Bovenop komen nog de bedragen van de installaties en machines, voor een totaal van 13 miljoen euro). Bovendien had de dochteronderneming op dat moment 15,9 miljoen euro gereserveerd voor bodemsanering (een bedrag dat elk jaar wordt vernieuwd) (L'echo 2024). Op basis van deze informatie is het mogelijk om de totale waarde van de locatie te schatten.



Figuur 4 - Google maps, oktober 2024

5 Reglementair kader

De volledige site van Audi Brussels is een een stedelijk industriegebied volgens het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP). Deze gebieden zijn bestemd voor productieactiviteiten, logistieke activiteiten en activiteiten die gericht zijn op de verbetering van het milieu, zoals waterzuivering, afvalverwijdering, -behandeling, -recyclage en -inzameling. Mits bijzondere maatregelen kunnen deze gebieden ook worden gebruikt voor groothandel of kantoorruimte.



Figuur 5 - GBP, Perspectief Brussel 2024

6 Overheidssteun en fiscale regelingen

In 2010 kocht Audi Brussels het logistieke centrum Automotive Park naast de fabriek. Het werd gebouwd in 2005, beslaat 7,5 hectare en heeft een grondoppervlakte van ongeveer 65.000 m². De GOMB (voorloper van Citydev) kreeg van de overheid de opdracht om toezicht te houden op de ontwikkeling van de VW-fabriek. Ze begon met het opkopen van verschillende percelen die toebehoorden aan de NMBS en de MIVB, om ze vervolgens op te delen, wat een vrij complexe vastgoedoperatie was. Mede dankzij deze steun van de GOMB heeft de Audi-groep niet afgezien van de investering van 35 miljoen euro in de site (Le Soir 2010).

Tijdens een vergadering met de werknemers werd in de commissies Economische Zaken en Sociale Zaken van de Kamer gedetailleerd uiteengezet hoeveel steun Audi Brussel sinds 2018 heeft ontvangen. De Audi-groep zou hebben geprofiteerd van verlagingen van de bedrijfsvoorheffing (11 tot 14 miljoen per jaar) en van verlagingen van de sociale bijdragen en opleidingskredieten en -subsidies. Het totaal wordt geschat op 157,7 miljoen euro overheidsgeld over 6 jaar, wat neerkomt op 52.000 euro per jaar per werknemer (Le Soir 2024).²

Aanvankelijk, in 2015, was het grootste deel van deze steun afhankelijk van het behoud van werkgelegenheid voor ten minste 10 jaar. In 2016 kondigde de premier zelfs aan, op de dag van de ondertekening van de overeenkomst met Audi, dat de groep zich ertoe verbond om de werkgelegenheid op de site tot 2025 te garanderen. Deze toezegging aan Audi is echter niet schriftelijk vastgelegd. Alleen een interne e-mail uit 2017 verwijst naar het behoud van banen tot 2020 (CORBIAU, 2018).

Dankzij dochteronderneming Audi Invest slaagde de Audi-groep er in 2013 in om zich te onttrekken aan de gemeentelijke voorheffing op materieel en outillage. Het resultaat was een gat in de gemeentekas van 2,6 miljoen euro (of 3% van de jaarlijkse begroting). Uiteindelijk compenseerde het Fonds voor Fiscale Compensatie van het gewest dit tekort. In 2015 breidde het gewest deze regeling uit naar alle productiebedrijven in het gewest, met een jaarlijks budget van 4,7 miljoen euro, waarvan meer dan de helft naar Audi ging. (CORBIAU, 2018)

² Voor meer details over de onderhandelingen van de Audi-groep met de federale en regionale regeringen en de gedetailleerde steunbedragen, lees het artikel van Medor van 12/12/2018, Audi à tout prix.

7 Voorbeelden van reconversie in België en elders

Zoals we gezien hebben, is de toekomst van de Brusselse Audi site hoogst onzeker. In dit hoofdstuk bekijken we een aantal voorbeelden van sluitingen van grote industriële sites in België en Frankrijk en de reconversieprocessen die daarop volgden. Zonder in te gaan op een diepgaande analyse, kunnen we aan de hand van dit korte overzicht de dynamiek en de problemen zien die zich kunnen voordoen bij de omschakeling van een industrieterrein, zodat we al dan niet inspiratie kunnen putten uit deze voorbeelden.

1. Ford Genk

In 2014 kondigde de Amerikaanse autofabrikant aan dat het zijn Limburgse productiesite zou verhuizen naar Spanje. De sluiting bedreigde in totaal 10.000 banen (4.000 directe en 6.000 indirecte) (RTBF, 2024). De overheid ging snel aan de slag met de reconversie van de 96 hectare grote site, die van strategisch belang is voor dit industriegebied. Het Vlaams Gewest en de Amerikaanse fabrikant konden een minnelijke schikking treffen om een lange juridische saga te vermijden. De Vlaamse overheid stemde ermee in om de 42,9 miljoen euro investeringssteun niet terug te vorderen en het terrein op eigen kosten te saneren (de groep had eerder aangekondigd de steun niet te willen terugbetalen). In ruil kon het gewest de grond terugkopen voor de symbolische prijs van één euro (De Tijd 2014).

Er werd een provinciaal ontwikkelingsagentschap (POM-Limburg) opgericht en in iets minder dan tien jaar tijd werd de Ford Genk-site volledig omgevormd tot een multimodale logistieke zone. Het terrein werd gesaneerd en slechts 9 bestaande gebouwen werden afgebroken. Een overslagplatform en een kade van meer dan 400 m lang werden gebouwd langs het kanaal om het vervoer over water te ontvangen en te ontwikkelen, met een capaciteit van 130.000 containers per jaar. De renovatie van de site vergde een publiek-private investering van bijna 80 miljoen euro (RTBF, 2024). Op dit moment stelt de site meer dan 1000 mensen te werk en men schat dat dit aantal de komende jaren kan verdrievoudigen. (RTBF, 2024).

2. Opel Antwerpen

In 2010 kondigde de General Motors groep de sluiting aan van de fabriek die al meer dan 80 jaar in de haven van Antwerpen gevestigd was. Meer dan 2.600 banen werden geschrapt (RTBF, 2024). De 88 hectare van de fabriek zijn ideaal gelegen. De fabriek ligt dicht bij het spoor en de waterwegen, en vooral in de tweede grootste containerhaven van Europa in TEU-verkeer³ (Les Echos 2022).

De kroniek van de aankoop van het terrein was lang en kende veel wendingen. De havenautoriteiten toonden al snel interesse in de aankoop van de grond, maar General Motors hoopte 90 miljoen te kunnen verdienen. In die tijd werd dit als buitensporig beschouwd. Een commissie van experts werd aangesteld en schatte de waarde van de grond op 43,6 miljoen euro. Er was ook een geschil over het bedrag aan opleidingssteun dat de Amerikaanse groep had ontvangen. De Vlaamse overheid eiste 20 miljoen euro compensatie voor de steun die aan de groep was betaald. Uiteindelijk kwamen de twee partijen een bedrag van 3,6 miljoen euro overeen voor de terugbetaling van de steun. De prijs van de uiteindelijke transactie tussen de Haven van Antwerpen en GM werd nooit vrijgegeven. Het zou echter gaan om het bedrag dat in het expertenrapport werd genoemd, namelijk 43 miljoen (Le Soir 2014).

Pas 10 jaar later werd de site, met de steun van de gemeentelijke overheid, omgevormd tot NextGen District, een gebied gewijd aan de circulaire economie. Het doel is om op het terrein bedrijven te vestigen die actief zijn op het gebied van recyclage en hernieuwbare economie. In 2022 vestigden de eerste twee bedrijven zich er (RTBF, 2024).

³ standaardmaat voor het volume containers

3. Renault Vilvoorde

In 1997 kondigde de Franse groep tot ieders verrassing de sluiting van de fabriek en het ontslag van de 3000 werknemers op de site aan. Op deze donderslag bij heldere hemel volgde een reeks stakingen, demonstraties en blokkades op initiatief van de vakbonden. Het conflict duurde in totaal vijf maanden en de erfenis van dit sociale drama was de goedkeuring van een gelijknamige wet. Vanaf dat moment verplichtte de Wet Renault voor elk collectief ontslag tot communicatie en dialoog met de werknemers.

Na de sluiting van de fabriek, en nog zo'n twintig jaar daarna, slaagden de lokale en gewestelijke overheden er niet echt in om een reconversieplan voor het 60 hectare grote terrein te lanceren. Zo werden onder meer de plannen voor een winkelcentrum bestudeerd, maar dit zag nooit het daglicht. In 2020 is begonnen met de sanering van de helft van het terrein. De werkzaamheden zullen naar verwachting 13 miljoen euro kosten en 4 jaar in beslag nemen. In de toekomst zou de site gebruikt moeten worden voor woningen en een reeks gemeenschapsvoorzieningen (een ziekenhuis, een park, een school), alsook kantoren en winkels. (VRT 2020)

4. Caterpillar Charleroi

Na de schrapping van 1.400 banen drie jaar eerder, kondigde Caterpillar in september 2016 uiteindelijk aan de fabriek voorgoed te willen sluiten en de resterende 2.200 werknemers te ontslaan. De site met zijn 100 hectaren ligt vlakbij de snelweg, het kanaal en de luchthaven van Charleroi. Een strategische locatie die het gewest snel wilde verzilveren. De Waalse gewestregering heeft een speciale cel opgericht die belast is met de toekomst van de site en die hoopt in eerste instantie één investeerder aan te trekken die de hele site zou overnemen en enkele duizenden banen creëren. Na enkele jaren van tegenslagen en teleurstellingen met verschillende kandidaat-investeerders (het Chinese bedrijf Thunder Power, dat elektrische auto's maakt, en de Merlin Entertainment-groep met zijn Legoland), is de meest geloofwaardige optie op dit moment om de site op te delen in kleinere percelen voor een netwerk van kleine bedrijven. (RTBF, 2024) De nieuwe visie bestaat eruit om de site in drieën te delen, met een zone voor logistiek en materiaalproductie, een ander voor biotechnologie/biowetenschappen en tot slot een recreatiegebied.

5. Lyon Confluence

In 1771 lanceerde het stadsbestuur een plan om verschillende eilandjes in de Rhône met elkaar te verbinden. Deze operatie legde 2 kilometer land tussen de Saône en de Rhône droog, waardoor een nieuwe ruimte ontstond voor de ontwikkeling van de industrie en de haven. Er kwam een gasfabriek, een slachthuis, een arsenaal, een industriële haven, een treinstation, twee gevangenissen en een groothandelsmarkt. Tegen het einde van de 20e eeuw nam het aantal braakliggende terreinen toe en de sluiting van de haven in 1995 betekende de doodsteek voor de industriële activiteit in dit deel van de stad. De overheid organiseerde zich vanaf 1999 om de 150 hectare ten zuiden van het schiereiland te herinrichten. (Lyon confluence, 2024). De ‘communauté urbaine de Lyon’ (Grand Lyon, een intergemeentelijke structuur van 59 gemeenten) die de leiding nam over het project en het semipublieke bedrijf⁴ «Confluence oprichtte.

De vervuilde zones werden ingedeeld naargelang de verontreiniging zodat het toekomstige gebruik van de grond kon worden bepaald om die vervolgens te saneren.

De site van Lyon Confluence ligt vrij afgelegen van de rest van de stad, en is grotendeels omringd door water, maar wordt ook afgesneden van het stadscentrum door de spoorweg en de snelweg. Een van de doelstellingen van het project Lyon Confluence is om dit gebied te ontsluiten door bruggen en voetgangerspaden te bouwen en een tramlijn te verlengen. De reconversie van de site schiet goed op. De overheid transformeert dit oude industriegebied beetje bij beetje in een gemengde wijk. Er is onder andere huisvesting, groene zones, culturele en recreatieve voorzieningen (het museum ‘Confluence’). Uiteindelijk zal dit gigantische project plaats bieden aan naar verwachting 17.000 inwoners en 25.000 banen in 2030. De totale kost wordt geschat op 3 miljard euro, ofwel 600.000 euro uit publieke middelen en 2,4 miljard uit de privésector.

4 Een semi-publiek bedrijf in Frankrijk is een bedrijf waarvan het kapitaal voornamelijk in openbare handen is

Samenvatting

Het doel is niet om hier een diepgaand inzicht te geven van de problemen die gepaard gaan met de omschakeling van industrieterreinen. Deze processen zijn relatief moeilijk te analyseren. Ze vinden plaats over een lange periode, er zijn veel verschillende spelers bij betrokken, zowel privé als publiek, en ze zijn sterk afhankelijk van de geografische en sociaaleconomische context van het gebied waar ze zich bevinden. Begrijpen hoe en waarom sommige reconversies snel en volgens de visie van de overheid verlopen, terwijl andere minder succesvol zijn, lijkt complex. Maar zonder een al te uitputtende analyse te maken, belicht dit korte overzicht van verschillende voorbeelden van reconversie een aantal problemen en uitdagingen die deze zones gemeen hebben.

Ten eerste, en misschien wel het meest interessant, blijkt de waarde van grote industriële sites relatief en volatiel te zijn. Ze hangt met name af van vroegere overheidssubsidies, de onderhandelingspositie van de overheid en de mate van bodemverontreiniging. Zoals we zagen bij Ford Genk, bereikten het Vlaams Gewest en de Amerikaanse fabrikant een minnelijke schikking. De Vlaamse overheid stemde ermee in om de verleende steun niet terug te vorderen en de site op eigen kosten te saneren, zodat ze de grond kon terugkopen voor een symbolische euro. Een ander voorbeeld is het terrein van General Motors in Antwerpen, door het bedrijf geschat op 90 miljoen euro, waarvan uiteindelijk de helft werd gekocht door de haven van Antwerpen.

Er zijn veel verschillende soorten reconversie: een terrein dat braak blijft in afwachting van een project; de site wordt overgenomen voor een andere industriële of economische activiteit; de site wordt omgevormd tot een ander soort gebruik (residentieel, cultureel, gemeenschapsvoorzieningen, enz.).

Eén koper vinden voor een hele site lijkt, zoals in Charleroi of meer recent in Brussel, een moeilijk te bereiken doelstelling. De reconversieprojecten op de sites van Opel Antwerpen, Ford Genk en Lyon Confluence hebben daarentegen gekozen voor een diversiteit aan spelers en activiteiten, wat succesvol lijkt te zijn geweest voor hun omschakeling. In Antwerpen en Genk werd deze opsplitsing in verschillende spelers bereikt zonder een mix van functies op de site. Ze zijn beide industrieel gebleven, maar met een diversiteit aan spelers. Deze veelheid aan spelers betekent ook dat we in de toekomst kunnen vermijden dat we in dezelfde fragiele situatie terechtkomen als deze verschillende industriële sites. Fabrieken, werknemers en overheden zijn afhankelijk van de welwillendheid en economische strategie van grote bedrijven die cynisch inspelen op de gemondialiseerde concurrentie van arbeid om hun productiekosten te verlagen, maximale overheidssubsidies te krijgen en hun winsten te maximaliseren.

De betrokkenheid van de overheid bij omschakelingsprojecten is, in verschillende mate, alomtegenwoordig in alle voorbeelden die we hebben beschreven. Deze betrokkenheid is zichtbaar op verschillende niveaus (stad, metropool, gewest, enz.). In al deze voorbeelden van herontwikkeling is de overheid betrokken bij het beheer van de herontwikkeling van de site, hetzij door de oprichting van overheidsorganen, hetzij door een aanzienlijke financiële participatie.

Aan deze 'successen' liggen uiteraard een groot aantal problemen ten grondslag, met name van sociale aard. Lyon Confluence is een interessant voorbeeld. Een voormalig industrieterrein waar nu woningen voor het middensegment, starters en culturele activiteiten zijn gevestigd. Deze «nieuwe wijk» maakt deel uit van het fenomeen citybranding, dat in veel grote westerse steden door de overheid wordt toegepast. Het doel is om Lyon te presenteren als een aantrekkelijke en dynamische stad. Het recente Confluence-museum in deze wijk, een nieuw symbool van de stad dat grotendeels geïnspireerd is op de architectuur van het Guggenheim-museum in Bilbao, past perfect in deze visie.



Figuur 6 - Our history Audi Brussels, juli 2025

8 Toekomst van de site

Zoals blijkt uit het Industrieel Plan van ABVV-Brussel, dat werd gepubliceerd in januari 2024, vertonen alle cijfers met betrekking tot materiële productieactiviteiten al tientallen jaren een dalende trend. Nog voor de verschillende toekomstscenario's voor de site van Audi Brussels worden bestudeerd, eist ABVV-Brussel dat de industriële en materiële productieactiviteit in deze zone en de bijhorende jobs behouden blijven. We vinden het cruciaal om de ontwikkeling en het behoud van materiële productieactiviteiten te ondersteunen om een minimum aan diversiteit in de gewestelijke economie te behouden. Brussel kan niet louter een dienstestad zijn.

De site zelf heeft een aantal grote voordelen als je de ligging en de kenmerken ervan op het vlak van industriële activiteit analyseert:

- Grond is schaars en de site is een van de laatste grote gebieden die nog volledig gewijd is aan industriële activiteit in de stad en daar ook geschikt voor is (samen met Schaarbeek Vorming). De relatief gesloten industriële activiteit doet geen afbreuk aan de andere functies in de onmiddellijke omgeving.
- Vanuit reglementair oogpunt is de hele site momenteel geklasseerd als «industriegebied» in het gewestelijk bestemmingsplan (GBP). Deze zones zijn bestemd voor productieve activiteiten, logistieke activiteiten, activiteiten zoals waterzuivering, verwijderings-, verwerkings-, recycling- en ophalingsprocessen van afval.
- De locatie is perfect geconnecteerd met de verschillende transportnetwerken.
- De locatie is ultramodern en is technologisch state-of-the-art: koolstofneutraal, met op het dak het grootste zonnepanelenpark in het gewest en een systeem voor hergebruik van afvalwater.
- De overheid heeft veel geld rechtstreeks toegekend aan de Audi-groep om de industriële werkgelegenheid te behouden. Het ABVV schat dit op 156 miljoen sinds 2015. Het zou getuigen van een mislukking indien deze site wordt overgelaten aan andere activiteiten.

Stand van zaken van het project voor de reconversie van de Audi-site door Pierre Hermant tijdens een vergadering in Brupartners in december 2024.

Pierre Hermant, CEO van finance&invest.brussels werd door de Brusselse formateur David Leisterh benoemd tot “Mijnheer Audi”. Hij is verantwoordelijk voor het identificeren van potentiële investeerders en kopers voor de site en het op touw zetten van de reconversiefase. Hij is van mening dat het gewest de voorkeurspartner van Audi moet zijn. De eerste schattingen van de waarde van de grond gaan van 200 tot 450 euro per m², of tussen 70 en 140 miljoen voor het hele terrein. De sanering is cruciaal, maar op dit moment nog moeilijk in te schatten. Het zou een bedrag zijn dat varieert tussen de 60 en 120 miljoen euro. Een van de mogelijke oplossingen zou zijn om per perceel te werken. Wanneer een perceel is gesaneerd, verkoopt Audi dit en gaat over tot de sanering van een ander perceel, enzovoort. Van de 54 hectare van het terrein zouden er 30 worden bebouwd en sommige gebouwen hoeven niet te worden gesloopt en kunnen direct worden hergebruikt.

Voor Pierre Hermant is het noodzakelijk om een financieel vehikel te creëren indien het gewest de site in zijn geheel of delen ervan koopt. Zo kan er een fonds worden opgericht om te investeren in achtergestelde schulden (via institutionele beleggers en Europese garanties). Hij beweert dat er veel interesse is van investeerders in de toekomstige open ruimtes, en verschillende kandidaten hebben zich al kenbaar gemaakt. Er moet een governance voor de site worden opgezet om relevante bedrijven voor de locatie te identificeren en om het proces voor het aanvragen van vergunningen te coördineren en te vergemakkelijken. (Brupartners, 2024).

9 Eisen voor de site van Audi Brussels

- Voor ABVV-Brussel is het onaanvaardbaar dat de ontslagnemende groep op eigen houtje en in het diepste geheim de prijs van zijn personeel, de haalbaarheid van kandidaat-kopers en de prijs van de grond heeft kunnen inschatten, om zo te speculeren en de waarde van de site te maximaliseren. Hoe kon de Audi-directie potentiële kopers, die mogelijk rechtstreekse concurrenten van de groep waren, positief evalueren?
- Wij vragen de overheid om rechtstreeks betrokken te worden bij de overname/verkoop en om voor Brussel en de site een echt publiek industrieel beleid op te stellen. Om dit te bereiken:
- Vragen we dat de grond terug in handen van de overheid komt. De overheid heeft ongeveer 160 miljoen euro⁵ in Audi Brussels geïnvesteerd (ongeveer de prijs van de site volgens Pierre Hermant). Voor ABVV-Brussel is het dan ook ondenkbaar dat het gewest de grond koopt tegen de marktprijs.
- We eisen een pure industriële herbestemming van de site, ten dienste van Brussel en zijn inwoners, met een reflectie over de behoeften en sectoren die gesteund moeten worden om de circulaire economie te herdenken en een ontwikkeling op maat van de stad. We moeten deze behoeften kunnen objectiveren en de industriële activiteitensectoren bestuderen die noodzakelijk zijn voor de goede werking van de stad, die voldoende tewerkstellingsdichtheid per hectare genereren en die overeenstemmen met de kenmerken van de lokale beroepsbevolking.

5 Zie hoofdstuk 5.6

- De site moet worden gereorganiseerd in samenwerking met de verschillende bevoegde publieke actoren. Bijvoorbeeld CityDev voor de overname van het terrein en het beheer van de economische activiteit, Bruxelles Formation, de werk-opleidingspolen en de beroepssectoren voor de opleiding van de arbeidskrachten voor de toekomstige bedrijfstakken.
- De bodemsanering moet door de Audi Groep worden gedaan. Volgens de eerste schattingen zijn de saneringskosten vrij hoog. Het is aan het gewest om deze kosten als hefboom te gebruiken om Audi aan de onderhandelingstafel te krijgen om de grond terug te kopen tegen een eerlijke prijs.
- De sluiting van Audi Brussel moet dienen als een elektroshock, zoals het geval was voor Vilvoorde. De directie en de communicatie van de Audi-groep over het collectief ontslag, het akkoord over het Renault-plan met de toeleveringsbedrijven en het mistige verkoopproces van de site door de groep zijn allemaal problematisch en onaanvaardbaar voor het ABVV. Audi Brussels moet als voorbeeld dienen voor de gewestelijke en federale overheden dat zich in de toekomst niet mag herhalen.
- We vragen de oprichting van een sociale en psychologische begeleidings- en omscholingscel voor de werknemers. Deze moet beheerd worden door een openbare operator en niet door private outplacementbedrijven.

Gezien de onzekerheid over de toekomst van de Audi Brussel site, zet ABVV-Brussel proactief een aantal eisen en denkpistes op een rijtje, gebaseerd op drie verschillende scenario's:

1. Overname van de site door één overnemer met een gelijkaardige activiteit

Eén overnemer lijkt echter steeds minder een realistische optie.

- We vragen dat een voldoende aantal jobs behouden blijft op de site (CityDev-norm: minimum 50 mensen per hectare).
- Het behoud van de huidige arbeidsomstandigheden
- Elke reorganisatie van het personeelsbestand op de site moet gepaard gaan met een aangepast sociaal plan.
- ...

2. Overname van de site, reorganisatie en opdeling van de activiteiten

- We eisen dat er voldoende banen behouden blijven op de site (CityDev-norm: minimum 50 mensen per hectare). Een logistiek centrum voor reserveonderdelen, een reparatiecentrum, zoals voorgesteld, volstaat niet om het huidige aantal banen te behouden (Le Soir, 2024).
- Bij de reorganisatie van de activiteit op de site moet worden nagedacht over de behoeften en mogelijkheden van Brussel om opnieuw na te denken over de circulaire economie en de endogene ontwikkeling van de stad.
- De jobs moeten overeenstemmen met de structuur van de Brusselse beroepsbevolking (kwalificaties, vaardigheden).
- Openbare actoren, de werk-opleidingspolen en de beroepssectoren betrekken bij de opleiding van de arbeidskrachten.
- De controle en de eigendom van de gronden in handen van het gewest.
- Geen mix van functies en gebruiken (behalve industriële activiteiten) die nadelig kan zijn voor de materiële productieve activiteit.
- ...

3. Doorverkoop en totale reconversie van de site

De laatste maanden lijkt er een consensus te zijn ontstaan tussen een aantal politieke en institutionele actoren die de industriële activiteit op de site willen behouden. Wij juichen dit toe, maar willen toch onze visie en eisen voor de toekomst van de site ontwikkelen.

- Grond wordt schaars in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zogenaamde «sterke» functies (waar de prijs per m² kan worden gemaximaliseerd, zoals huisvesting) knabbelen geleidelijk aan de ruimte die wordt ingenomen door zogenaamde «zwakke» functies zoals de industrie. Het vestigen van een functiemix in een industriegebied gaat vaak ten koste van de materiële productieactiviteit. Deze activiteiten zijn inherent lawaaiërig en vervuilend en veroorzaken overlast die onverenigbaar is met andere vormen van gebruik. Volgens het ABVV zal het creëren van een mix van gebruiksmogelijkheden op de site leiden tot spanning tussen de verschillende functies. Productieve activiteiten zouden in het beste geval beperkt worden tot zogenaamde «lichte» activiteiten in overeenstemming met de nieuwe omgeving. Bovendien zou de prijs per m² veel hoger liggen als de site wordt omgevormd tot een gemengde zone, waardoor de verkoopprijs van de site zou stijgen en het voor het gewest onmogelijk wordt om met Audi een betaalbare prijs te onderhandelen. Om die redenen wil het ABVV tot elke prijs enkel de materiële productieactiviteiten op de site behouden. De bodemsanering zou veel zwaarder en duurder zijn als op de site andere activiteiten dan industrie komen. Een bodemonderzoek dat in 2011 werd uitgevoerd, bracht de aanwezigheid van koolwaterstoffen, gechloreerde oplosmiddelen, zware metalen, cresol en asbest in de bodem aan het licht (BRUZZ, 2024).
- Bij de herbestemming van de activiteit van de site moet worden nagedacht over de behoeften en mogelijkheden van Brussel om de circulaire economie te herdenken en endogene ontwikkeling voor de stad.
- ...

Bibliografie

AGENCE D'ETUDE D'URBANISME DE CAEN-METROPOLE, un exemple de reconversion urbaine d'une friche portuaire, Lyon confluence, Qu'en savons-nous? [online], nr. 17, november 2009. Beschikbaar op: https://www.aucame.fr/images/catalogue/pdf/QSN0017_LyonConf.pdf

AUDI BRUSSELS, Audi Brussels verlengt de levenscyclus van het water dat ze gebruikt, Audi Brussels, 2024. Beschikbaar op: <https://www.audi.be/nl/stories/sustainability/recyclage-water-audi-brussels/>

AUDI BRUSSELS, Milieuverklaring 2023, Audi Brussels, 2023. Beschikbaar op: <https://www.audi-brussels.be/fr/mediacenter/news/240311/>

BRUPARTNERS, Strategie 2025 voor Brussel, Een nieuwe dynamiek voor het Gewest, 16 juni 2015. Beschikbaar op: https://www.brupartners.brussels/sites/default/files/instances/Strategie_2025-NL.pdf

CORBIAU, François, Audi à tout prix, les coulisses d'un deal ... à l'arrière des berlines. Médor [online], december 2018. Beschikbaar op: <https://medor.coop/magazines/medor13/audi-multinationale-belgique/?full=1>

FAINSILBER, Denis, La Belgique marie ses deux grands ports Anvers et Zeebruges, Les échos [online], 28 april 2022. Beschikbaar op: <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/la-belgique-marie-ses-deux-grands-ports-anvers-et-zeebruges-1403691>

FRANCOIS, Anne, En moins de 9 ans, l'ancien site de Ford à Genk transformé en « Logistics Valley Flanders », VRT News [online], 30 september 2023. Beschikbaar op: <https://www.vrt.be/vrtnws/fr/2023/09/30/en-moins-de-9-ans-lancien-site-de-ford-a-genk-transforme-en-lo/>

FRANCOIS, Anne, L'assainissement du site de Renault a commencé à Vilvoorde, pour la création d'un nouveau quartier, VRT Nieuws [online], 21 augustus 2020. Beschikbaar op: <https://www.vrt.be/vrtnws/fr/2020/08/21/l-assainissement-du-site-renault-a-debute-a-vilvorde-pour-la-cr/>

HYDRIA, REUSE-water in Brussel: een ecologische revolutie in de industrie. Beschikbaar op: <https://hydria.be/reuse-water-in-brussel-een-ecologische-revolutie-in-de-industrie-2/>

LA LIBRE, La Flandre débloque 42 millions d'euros pour aménager le port du Limbourg [online], 25 mei 2021. Beschikbaar op: <https://www.lalibre.be/economie/entreprises-startup/2021/05/25/la-flandre-debloque-42-millions-deuros-pour-amenager-le-port-du-limbourg-HAKRSVBZEJEOPERWOMGOV3PILQ/>

LORIAUX, Cédric, Renault Vilvoorde, Opel Anvers, Ford Genk, Caterpillar : que sont-ils devenus ces sites abandonnés par l'industrie, RTBF [online], 21 september 2024. Beschikbaar op: <https://www.rtb.be/article/renault-vilvorde-opel-anvers-ford-genk-caterpillar-que-sont-ils-devenus-11437378>

LYON CONFLUENCE, La reconquête d'un territoire stratégique, beschikbaar op: <https://www.lyon-confluence.fr/fr/la-reconquete-dun-territoire-strategique>

DE TIJD, Vlaamse overheid reed zich vast met Ford Genk, [online], 17 september 2014. Beschikbaar op: <https://www.tijd.be/opinie/algemeen/vlaamse-overheid-reed-zich-vast-met-ford-genk/9580091.html>

VAN RENTERGHEM, Bram, Van vertical farming tot een nieuwe industriële campus: veel ideeën voor Audi Forest. Bruzz [online], december 2024. Beschikbaar op: <https://www.bruzz.be/actua/economie/van-vertical-farming-tot-nieuwe-industriecampus-veel-ideeen-voor-audi-vorst-2024-12>

