



Rapport

Troeven en uitdagingen voor de tewerkstelling in de Budaregio

Een onderzoek bij bedrijven uit de sectoren bouw, recyclage en logistiek

Brussel, juli 2020

Leen Baisier, met medewerking van Lien Van Rampelberg

Bij gebruik van gegevens en informatie uit dit rapport wordt een correcte bronvermelding op prijs gesteld.

Inhoud

Inhoud

Inhoud	3
Samenvatting.....	5
1 Inleiding.....	10
2 De Budaregio in kaart.....	11
3 Een schets van de zes bevraagde bedrijven	13
4 Cijfers over arbeidsplaatsen, vacatures en werkzoekenden in de Budaregio...	15
5 De jobs in de bevraagde bedrijven	17
5.1 De sectoren	17
5.2 De functies	18
5.3 De gevraagde kennis en vaardigheden	19
5.4 De contracten en het werkregime.....	22
5.5 Nieuwe medewerkers in de bevraagde bedrijven	23
5.6 Opleiding en leerkansen in de bevraagde bedrijven	24
5.6.1 Leren in het bedrijf.....	25
5.6.2 Samenwerking met scholen	25
5.6.3 Andere opleiding en leerkansen.....	26
6 Troeven en uitdagingen voor de tewerkstelling	27
6.1 Troeven en uitdagingen gerelateerd aan de arbeidsmarkt	27
6.2 Troeven en uitdagingen gerelateerd aan de context van de bedrijven	32
6.2.1 Strategische locatie en valorisatie.....	33
6.2.2 Circulaire economie en duurzaamheid.....	34
6.2.3 Samenwerking met bedrijven en sectorale organisaties	37
6.2.4 Vraag naar ondersteuning vanuit het beleid.....	40
7 Conclusies	43
Referentielijst	46
Bijlage 1 – Beknopte beschrijving van de bevraagde bedrijven	48
1. De bouw- en recyclagebedrijven	48
1.1 Dekempeneer nv	48
1.2 Grond- en Afbraakwerken De Meuter nv	50

1.3	SUEZ Recycling & Recovery Belgium.....	51
2.	De logistieke bedrijven.....	53
2.1	DHL Global Forwarding (Belgium & Luxemburg) nv.....	53
2.2	GLS Belgium Distribution nv	55
2.3	Van Leeuwen Buizen Groep.....	57
	Bijlage 2 – Het BUDA+-project.....	59

Geen inhoudsopgavegegevens gevonden.

Samenvatting

Dit rapport is gebaseerd op informatie verzameld in 2019 en werd afgerond in februari 2020. Het levert geen informatie over de gevolgen van de corona-cisis, die zich in het voorjaar van 2020 aandienende, voor de Budaregio, de bevraagde bedrijven en de initiatieven voor het gebied.

De Budaregio ten noorden van Brussel, op de grens van het Vlaams en Brussels gewest, is lange tijd een bij uitstek industriële regio geweest, dichtbij de hoofdstad. Na verloop van tijd gingen er industriële activiteiten verloren en leek het gebied een beetje onder de radar te verdwijnen. Er wordt echter al geruime tijd opnieuw aandacht besteed aan de (her)ontwikkeling van de regio. Nieuwe bedrijven en organisaties komen er zich vestigen.

Onderzoek naar ontwikkeling en jobs in bouw-, recyclage- en logistieke bedrijven in Budaregio

De Budaregio wordt gekenmerkt door een grote verscheidenheid aan types bedrijven en activiteiten, met troeven en uitdagingen voor de economische ontwikkeling en tewerkstelling in de regio. Met dit rapport willen we hier een beter begrip van krijgen. Hierbij wordt bijzonder aandacht gegeven aan bedrijven uit drie sectoren die al geruime tijd en nog steeds mee het DNA van de regio bepalen, namelijk de sectoren bouw, logistiek en recyclage.

HR-verantwoordelijken en managers van zes bedrijven uit de Budaregio deelden hun ervaringen en inzichten. Meer bepaald ging het om drie bedrijven uit de bouw- en recyclagesector (Dekempeneer nv, Grond- en Afbraakwerken De Meuter nv en SUEZ Recycling & Recovery Belgium) en om drie bedrijven uit de logistieke sector (DHL Global Forwarding nv, GLS Belgium Distribution nv en Van Leeuwen Buizen Groep).

Informatie uit de gesprekken werd aangevuld met cijfermateriaal. De cijfers zijn niet zo eenvoudig te verzamelen (zie uitleg hiervoor in het rapport) maar een beeld bij benadering van de situatie. Via de balanscentrale van de Nationale Bank van België konden gegevens (2018) verzameld over de arbeidsplaatsen en de werknemers in 342 bedrijven of bedrijfssites in een afgebakende Budaregio, met 12.603 voltijds equivalent tewerkgestelden, waarvan 854 voltijds equivalenten in de sectoren bouw, recyclage en logistiek op het eind van 2018. Verder is er informatie voor de gemeenten waarbinnen de Budaregio valt, uit databanken van Actiris en VDAB (2018). Deze dataset bevat informatie over in totaal 7084 aangemelde vacatures (6738 vacatures van VDAB en 346 aangemelde vacatures van Actiris) en informatie over de gevraagde werkrachten in de Budagemeenten.

De sectoren en jobs in de Budaregio

Volgens de Nationale Bank is bijna één op de vijf of ongeveer 18% van de 342 bedrijven of bedrijfssites in de afgebakende Budaregio actief in één van deze drie sectoren. Het aantal medewerkers ligt bij hen wel wat lager dan in de ondernemingen in de Budaregio in het algemeen. Er zijn doorgaans meer arbeiders dan bedienden in de regio aan de slag, en dat geldt ook voor de bouw-, recyclage en logistieke ondernemingen waar gemiddeld meer dan zeven op de tien van de werknemers arbeiders zijn. Ze werken in diverse functies, soms zeer sectorspecifieke functies. Het aantal bedienden lijkt verhoudingsgewijs in sommige bevraagde bedrijven toe te nemen door de uitbreiding van activiteiten.

Zes op tien werknemers in de Budaregio hebben een diploma secundair onderwijs. De bevroagde bedrijven stellen uiteenlopende profielen tewerk. Enerzijds doen ze beroep op een aantal hooggeschoolde profielen, vooral terug te vinden in een aantal bediendenfuncties. Daarnaast zijn er ook bediendenprofielen die ingevuld worden met mensen met een diploma secundair onderwijs en dus kansen bieden voor middengeschoolden. De grootste groep werknemers in de onderzochte bedrijven betreft arbeidersprofielen waarbij de arbeiders in veel gevallen een diploma secundair onderwijs hebben. Er zijn ook arbeiders die korter geschoold zijn. In de bevroagde bedrijven is er ook een grote groep werknemers met een migratieachtergrond aan de slag.

Wat hun competenties betreft, vraagt men de gepaste attitude, motivatie en flexibiliteit. Naargelang de situatie zijn in een job ook functie-, bedrijfs- en sectorspecifieke competenties vereist. Met het oog op communicatie is talenkennis, meer bepaald tweetaligheid, in deze regio belangrijk, al stelt niet ieder bevroagd bedrijf het even sterk voorop. Ook digitale kennis en vaardigheden zijn van belang. Bij de bevroagde bedrijven komen er soms nog papieren documenten aan te pas maar er wordt steeds vaker gewerkt met tablets en allerlei andere (sectorspecifieke) digitale systemen om het werk op te volgen en te vergemakkelijken. De kans is groot dat de werknemers in de bevroagde bedrijven steeds meer met digitalisering in hun werk te maken krijgen. Tot slot zijn er noodzakelijke competenties om met circulaire activiteiten in het bedrijf om te gaan, vooral bij de bouw- en afbraak/recyclagebedrijven die afvalgrondstoffen zoveel mogelijk scheiden met het oog op recyclage en hergebruik.

Uit de gegevens van de Nationale bank van België blijkt dat een grote meerderheid van de medewerkers in de Budaregio een contract van onbepaalde duur en een voltijdse job heeft. Hetzelfde bleek het geval te zijn bij de bevroagde bedrijven. Ploegensystemen zijn afhankelijk van de werkzaamheden van het bedrijf. Een beperkt aantal bevroagde bedrijven werkt met interimcontracten en over het algemeen zijn er in alle bevroagde bedrijven weinig stagiairs aan de slag.

Nieuwe medewerkers, vooral de arbeiders, komen meestal uit de omgeving van de bevroagde bedrijven. De ondernemingen zijn dus belangrijk voor de lokale werkgelegenheid.

Alle bevroagde bedrijven geven aan dat er een beperkt verloop is van het personeel, maar er is wel nieuwe instroom bijvoorbeeld als gevolg van de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten of bij pensionering van medewerkers. Het profiel voor nieuwe werknemers ligt vaak in lijn met het profiel van de huidige werknemers op het bedrijf.

De bekendmaking van vacatures gaat meestal via de eigen kanalen van het bedrijf of sector. Voor aanwervingen van profielen die moeilijker te vinden zijn, klopt men vaker aan bij arbeidsbemiddelingsdiensten of andere gespecialiseerde organisaties. Voor profielen die moeilijk te vinden zijn, zijn vaak een hogere scholingsgraad of zeer specifieke competenties vereist.

Een deel van de nodige competenties en vaardigheden wordt wel aangeleerd in de bedrijven zelf. Meestal leren nieuwe medewerkers een aantal bedrijfsspecifieke vaardigheden tijdens de job zelf en bij het meelopen met collega's. Daarnaast worden ook cursussen op het bedrijf aangeboden. Buiten het bedrijf kan opleiding gevolgd worden via scholen of via opleidingsfondsen.

De samenwerking met scholen en sectorale opleidingsfondsen is momenteel eerder bescheiden, maar verschillende bevroagde bedrijfsverantwoordelijken menen dat een nauwere samenwerking met scholen en opleidingsfondsen nuttig zou kunnen zijn.

In dit rapport bekijken we ook de troeven en uitdagingen voor de tewerkstelling bij de bevroagde bedrijven, gerelateerd aan hun situatie op de arbeidsmarkt en aan de context van de bedrijven.

Troeven en uitdagingen gerelateerd aan arbeidsmarkt van bevroagde bedrijven

Enkele bevroagde bedrijven geven aan dat ze moeilijkheden ondervinden bij het vinden van de geschikte werknemers. De toegenomen krapte op de arbeidsmarkt is voelbaar. Daarnaast zijn er sectorspecifieke knelpuntberoepen die moeilijk ingevuld geraken en zijn er sectorspecifieke arbeidsomstandigheden en -voorwaarden die een rol spelen. In de regio komt echter het aanbod aan arbeidskrachten niet altijd overeen met de vraag van de bedrijven. Voor sommige bedrijven is het gebrek aan talenkennis een heikel punt. En sommige kandidaten kiezen soms liever voor de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden in andere bedrijven en sectoren. De bedrijven zoeken wel naar oplossingen in de zoektocht naar kandidaten.

De meeste bedrijven werkten reeds strategieën uit om de werknemers aan te trekken die ze zoeken. Ook wanneer het moeilijk te vinden profielen betreft. Ze focussen bijvoorbeeld op latent werkzoekenden, jobcrafting (aangepast werk bij de start van een job), opleiding, een cafetariaplan en employer branding om als bedrijf aantrekkelijk te zijn. Een regionaal platform voor onderlinge informatie-uitwisseling rond personeelszaken zien enkele bevroagde bedrijven ook wel zitten. De bedrijven zouden zo informatie kunnen uitwisselen over gezochte werknemersprofielen en elkaar kunnen ondersteunen in employer branding in de omgeving.

De bedrijven bieden ook kansen voor werknemers met een afstand tot de arbeidsmarkt. Ook blijkt dat er in de bevroagde ondernemingen relatief veel werknemers met een migratieachtergrond aan de slag zijn. Dit is niet verwonderlijk gezien de toegenomen diversiteit van de bevolking in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maar ook in de rand van Brussel. Vaak zijn ze in de bevroagde bedrijven tewerkgesteld in jobs met kortere scholingsvereisten, maar niet noodzakelijk.

De bevroagde ondernemingen doen niet systematisch beroep op de arbeidsbemiddeling van de VDAB en Actiris. Meer gerichte samenwerking zou ondersteuning kunnen bieden. Ook een nauwere samenwerking met scholen, waarmee het contact niet altijd vlot, en met de sectorfondsen, die al ondersteuning bieden, is gewenst.

Troeven en uitdagingen gerelateerd aan context van bevroagde bedrijven

Om job- en opleidingskansen optimaal aan te bieden en te benutten is de ruimere context voor de ondernemingen van belang. Bij hun bedrijfsvoering moeten de bevroagde bedrijven rekening houden met een aantal contextfactoren die een rol spelen bij de uitbouw van hun bedrijfsactiviteiten.

Meerdere bevroagde sites zijn al langer in de omgeving aanwezig, maar hun locatie in de Budaregio is geen toeval, maar een welgekozen troef. Voor de bouw- en afbraak/recyclagebedrijven zit een deel van hun netwerk en afzetmarkt in de regio. Voor de logistieke bedrijven is vooral de centrale ligging van de regio een goede uitvalsbasis voor hun distributieactiviteiten. Bovendien horen hun activiteiten, vooral van de bouw- en afbraak/recyclagebedrijven, tot de activiteiten van de foundational economy, de activiteiten die het dagelijks leven in een stad en omgeving ondersteunen.

Bovendien is de regio verder aan het ontwikkelen met ook bijkomende kansen voor de bevroagde bouw- en afbraak/recyclagebedrijven en logistieke ondernemingen en de tewerkstelling. Zo is er de groeiende bevolking in Brussel en de rand, is er naast bestaande productiebedrijven (in de

chemische sector, metaal- en houtbewerking en voeding) ook meer plaats voor meer “ambachtelijke” ateliers en gespecialiseerde bedrijven die op kleinere schaal producten of diensten aanbieden, en zijn hotspots die innovatie in de kijker zetten en zo ook meer hoogeschoolden in de regio aantrekken.

Door de aard en de organisatie van hun activiteiten kunnen de bevroagde bedrijven uit de bouw- en afbraak sector en de logistieke sector een partner zijn in het uitbouwen van een duurzame Budaregio en een bijdrage leveren aan een duurzame en circulaire economie. Dit geldt vooral bedrijven uit de bouw- en afbraak sector. Het belang van hun rol voor de omgeving en voor de tewerkstelling in de regio, zoals van vele ondernemingen in het gebied, zal wellicht toenemen, gegeven de groei van de bevolking in de hoofdstad en in de rand rond Brussel.

De bevroagde bedrijven werken onderling werken beperkt samen. De interesse voor een uitwisselingsplatform rond materialen is niet zo groot. Er zijn concurrentiële en juridische bezwaren. Maar de bedrijven zijn wel actief in diverse vertegenwoordigende organisaties zoals sectorfondsen en beroepsverenigingen en lokale initiatieven.

Tot slot geven we mee dat de bevroagde bedrijven ondersteuning vragen vanuit het beleid voor de uitbouw van hun sites in een aantrekkelijke omgeving. Met het oog op hun investeringen wensen ze zo meer duidelijkheid over hun locatie: het behoud en de mogelijke uitbreiding van hun sites, ondersteuning bij saneringskosten, het eigenaarschap van gronden en gebouwen, de ontwikkelingsplannen voor bepaalde zones in en om de Budaregio met mogelijke impact voor hun activiteiten, de bestemming van zones en het aantrekkelijker en veiliger maken van de omgeving. In dat opzicht is ook verbetering van de mobiliteit een aandachtspunt, mobiliteit zowel voor de werknemers als voor de bedrijven zelf.

Algemeen willen ze ook meer zicht hebben op de vele initiatieven die er in en om de Budaregio lopen. Ze dringen daarbij ook aan op afstemming tussen de gemeenten en de gewesten, vooral wat de regelgeving betreft, onder meer inzake exploitatie en leefmilieu.



Tewerkstelling in de BUDAREGIO

TROEVEN EN UITDAGINGEN

© GOF-DML

bedrijven in bouw, recyclage of logistiek

0 1 2 3 4 5

troeven



- regio in (her)ontwikkeling > kansen voor bedrijven uit diverse sectoren
- centrale ligging
- activiteiten ten dienste van de regio
- groeiende bevolking in Brussel en rand
- veel jobs als arbeider > kansen voor kortgeschoolden en personen met migratieachtergrond
- aanleren bedrijfsspecifieke vaardigheden + taalverwerving op de werkvloer

uitdagingen



- meer **match** nodig tussen:
vacatures bedrijven ↔ competenties werkzoekenden
- meer **samenwerken** tussen:
bedrijven ↔ scholen
sector-fondsen ↔ arbeids-bemiddeling
- investeren in duurzame en circulaire economie
- aanpakken knelpunten mobiliteit
- regelgeving en plannen afstemmen tussen gemeenten, gewesten en federaal niveau

MEER INFO

Troeven en uitdagingen voor de tewerkstelling in de Budaregio. Een onderzoek bij bedrijven uit de sectoren bouw, recyclage en logistiek
Leen Baisier, met medewerking van Lien Van Rampelberg

 Stichting
Innovatie & Arbeid
sterk door overleg

www.serv.be/stichting

1 Inleiding

Met dit rapport wil de Stichting Innovatie & Arbeid een beter begrip krijgen van de troeven en uitdagingen voor (meer) tewerkstellingsmogelijkheden in de Budaregio. Er wordt in het bijzonder aandacht gegeven aan bedrijven uit drie sectoren die al geruime tijd en nog steeds mee het DNA van de regio bepalen, namelijk de sectoren van de bouw, recyclage en logistiek.

Onderzoek naar tewerkstelling in bedrijven uit bouw, recyclage en logistiek in Budaregio

De Budaregio wordt gekenmerkt door een grote verscheidenheid aan bedrijven en activiteiten, die op het eerste zicht niet zo eenvoudig te vatten is. Met het onderzoek dat de Stichting Innovatie & Arbeid uitvoerde, gingen we na welke bedrijven er in het gebied actief zijn, welke activiteiten ze verrichten, welke jobs ze aanbieden, wie de werknemers zijn en met welke instanties de ondernemingen samenwerken. We bekeken ook de uitdagingen waar de bedrijven voor staan, maar ook de kansen die er zijn voor de verdere economische ontwikkeling van de regio. Die ontwikkeling kan leiden tot meer jobs, in de aanwezige bedrijven en bij nieuwe ondernemingen die zich in de regio willen of kunnen vestigen. Er werd ook bekeken in welke mate de bevraagde bedrijven in de Budaregio vandaag al circulair werken en welke implicaties dit heeft op het vlak van werk en opleiding. Er leven immers ideeën dat de Budazone dienst zou kunnen doen als een gebied voor de verdere uitbouw van een circulaire economie, met weinig of geen afval meer en een kringloop van grondstoffen.

De Budaregio, ten noorden van Brussel, is lange tijd een bij uitstek industriële regio geweest, dichtbij de hoofdstad, het Zeekanaal Brussel-Schelde, de luchthaven en belangrijke spoor- en wegeninfrastructuur. Na verloop van tijd gingen er industriële activiteiten verloren, kwam er leegstand, werden gebouwen afgebroken, kwamen terreinen braak te liggen en leek het gebied een beetje onder de radar te verdwijnen. Er wordt echter al geruime tijd opnieuw aandacht besteed aan de (her)ontwikkeling van de regio. Nieuwe bedrijven en organisaties komen er zich vestigen, studies rond de regio worden uitgevoerd en nieuwe initiatieven worden genomen.

Zo liep het onderzoek van de Stichting Innovatie & Arbeid parallel aan en in samenspraak met het BUDA+-project (voor meer informatie zie bijlage). In dit project wordt het gebied al een tijd onder de loep genomen, meer vanuit een invalshoek van ruimtelijke ordening en mobiliteit, maar het is ook de bedoeling om de ontwikkeling van bedrijfsactiviteiten en werkgelegenheid te stimuleren. Daarnaast zijn er nog andere plannen, activiteiten en studies, interessant voor de omgeving.

Om inzage te krijgen in wat er binnen de bedrijven in de zone leeft, ging de Stichting Innovatie & Arbeid in gesprek met HR-verantwoordelijken of managers van zes ondernemingen die een site hebben in de Budaregio. Het ging om verantwoordelijken van drie bedrijven uit de bouw- en recyclagesector (Dekempeneer nv, Grond- en Afbraakwerken De Meuter nv en SUEZ Recycling & Recovery Belgium) en van drie bedrijven uit de logistieke sector (DHL Global Forwarding (Belgium & Luxemburg) nv, GLS Belgium Distribution nv en Van Leeuwen Buizen Groep).

De informatie uit de gesprekken met de bedrijfsverantwoordelijken werd aangevuld met cijfermateriaal. De cijfergegevens zijn afkomstig uit databanken van Actiris, de VDAB en de Nationale Bank van België. Verder raadpleegden we andere literatuur en bronnen rond de Budaregio, waarnaar in het rapport wordt verwezen.

Indeling van het rapport

Het rapport is als volgt ingedeeld.

In hoofdstuk 2 brengen we de Budaregio in kaart.

In hoofdstuk 3 en 4 volgt een schets van de bevroagde bedrijven en het gebruikte cijfermateriaal.

Daarna belichten we in hoofdstuk 5 de jobs in de Budaregio en de bevroagde bedrijven: de sectoren van de bevroagde bedrijven, welke functies er bij hen aanwezig zijn, hoe de jobs eruit zien, welke kennis en vaardigheden voor de uitoefening van deze jobs gevraagd worden, hoe en van waar werknemers worden gerekruteerd, en welke opleiding voor hen wordt georganiseerd.

In hoofdstuk 6 bekijken we de troeven en uitdagingen voor de tewerkstelling: gerelateerd aan de situatie van de bedrijven op de arbeidsmarkt en gerelateerd aan hun positie en de context waarin de bedrijven zich bevinden.

In hoofdstuk 7 sluiten we af met een aantal conclusies.

In de bijlagen vindt men de beknopte beschrijving van de zes bevroagde bedrijven (bijlage 1) en een toelichting bij het BUDA+-project (bijlage 2).

2 De Budaregio in kaart

De Budaregio¹ is een zone in de Noordrand van Brussel, ongeveer 200 hectare groot, en één van de belangrijkste industriële zones in de rand rond Brussel. We volgen de niet-administratieve afbakening van de Budaregio van het BUDA+-project, die een specifiek aantal straten omvat.²

- De regio ligt deels in het Vlaams en deels in het Brussels gewest en strekt zich uit over vier gemeenten: Vilvoorde, Machelen, Haren en Neder-over-Heembeek. De Budagemeenten als het ware.
- De zone gaat ongeveer van de verbrandingsoven van Neder-over-Heembeek in het zuiden tot iets voorbij de Budabrug in het noorden, van ongeveer het militair hospitaal in het westen tot de Woluwelaan in het oosten.
- Het gebied wordt, in wijzerszin, omringd door de kernen van de gemeenten en gehuchten Neder-over-Heembeek, Koningslo, Park Drie Fonteynen, Kassei-Borgt, Verbrande Brug, Vilvoorde, Machelen, Diegem, Haren, Schaarbeek, en het noordelijk kanaaldeel in Brussel.

Het is een relatief versnipperde regio op het vlak van infrastructuur.

¹ De naam van de Budaregio is ontleend aan Buda, een plaats in de Brusselse deelgemeente Haren, soms Haren-Buda genoemd. Dit is een industriële kern waarvan de oorsprong in de 19e eeuw ligt. De benaming Buda verwijst naar de stad Buda of Boeda, de historische hoofdstad van Hongarije, en vandaag een deel van het huidige Boedapest. Men gaat ervan uit dat de naam Buda er in Haren gekomen is nadat de legers van de Heilige Liga en het Habsburgse Rijk in 1686 Buda veroverden op het Ottomaanse Rijk dat de stad 150 jaar controleerde. Deze gebeurtenis maakte toen indruk in Europa en de naam werd populair tot in onze contreien. Op meerdere plaatsen werden herbergen "In Buda" genoemd. Vermoedelijk was er in de zeventiende eeuw een herberg en hoeve "Buda" aan de Zenne. Later is men de omgeving rond de Zennebrug op de rechteroever van het kanaal Buda gaan noemen. <https://nl.wikipedia.org/wiki/Haren-Buda>

² De niet-administratieve afbakening van de Budaregio wordt gehanteerd door de actoren van het BUDA+-project. Aanvankelijk lag de focus bij de afbakening op de directe kanaaloevers en de rechteroever van het kanaal, maar de afbakening werd verder naar het westen op de linkeroever verruimd omdat de zones in de praktijk in verbinding met elkaar blijken te staan.

- Er zijn veel verkeersassen: waterwegen (Zeekanaal Brussel-Schelde, de Zenne, de Woluwe), spoorwegen, wegen (RING, E19, A12, N1, N201, N260, lokale gewest- en gemeentelijke wegen), fietswegen, loop- en wandelwegen.
- Er zijn enkele bruggen over het Zeekanaal Brussel-Schelde en de Zenne, die de linker- en rechtoever met elkaar verbinden: de Van Praet-brug in het zuiden dichtbij het gebied, de Budabrug³ in het midden van de regio, en noordelijk de Europabrug in het centrum van Vilvoorde en het Viaduct Zeekanaal Brussel-Schelde dat deel uitmaakt van de noordelijke Ring rond Brussel.

Een groot deel van de zogenoemde voorhaven van Brussel langsheen het Zeekanaal, tot ter hoogte van de Budabrug, maakt deel uit van de regio. De Haven van Brussel ligt langsheen het kanaal op het grondgebied van Brussel, Anderlecht en Molenbeek. Deze gemeenten hebben de terreinen langs het kanaal in langdurige concessie van 99 jaar gegeven aan het gewest. Het gewest heeft de Haven van Brussel in het leven geroepen voor de commerciële exploitatie van de terreinen en het vrijhouden van de vaargeul.

Ten oosten van het gebied liggen Brussels Airport en alle organisaties en bedrijven die op en rond de luchthaven actief zijn.

De Budaregio is een zeer denses gebied met veel bedrijven en inwoners. In bepaalde zonestukken wordt het residentieel karakter gevrijwaard. Sommige bedrijven liggen dicht bij of tussen woningen.

Het gebied heeft te maken met veel mobiliteitsbewegingen tussen de stad, de rand en verder gelegen regio's. Het lokaal, regionaal, nationaal en internationaal verkeer verloopt via het (snel)wegennet en waterwegennet in en rond Brussel.

Er zijn verschillende bodemsaneringsdossiers van toepassing voor het gebied en er liggen diverse brownfields.⁴

³ De Buda brug is een metalen hefbrug gebouwd in 1955. Deze brug kan tot 33 meter hoog opgetrokken worden om grotere zeeschepen, prestigieuze zeilboten of cruiseschepen toe te laten tot de haven. De brug was vroeger een spoorwegbrug, waarover enkel een trein vanuit het station op de rechteroever de cokesfabrieken Carcoke, Cockery de Marly op de linkeroever kon bevoorraden.

⁴ Men kan ze in detail bekijken via het [OVAM-geoloket](#).

De Budaregio ligt ten noorden van Brussel, deels in het Vlaams en deels in het Brussels gewest en gaat over de grenzen van vier gemeenten heen zijnde Vilvoorde, Machelen, Haren en Neder-over-Heembeek.

We volgen de niet-administratieve afbakening van de regio van het BUDA+-project.



3 Een schets van de zes bevraagde bedrijven

De activiteiten van de bestudeerde sites van de zes bevroagde bedrijven worden beschreven in bijlage 1. Op de onderstaande kaart is te zien waar de bestudeerde sites in de Budaregio gelegen zijn.

De bouw- en recyclagebedrijven

De bestudeerde sites van de bouw- en recyclagebedrijven in de Budaregio zijn de volgende.

- In Neder-over-Heembeek (Brussels gewest) op de Vilvoordsesteenweg, liggen, met een kade op de linkeroever van het Zeekanaal Brussel-Schelde:
 - Dekempeneer nv: betoncentrale;
 - Grond- en Afbraakwerken De Meuter nv - De Meuter Recycling: sorteercentrum voor bouwpuin en grof vuil,
 - SUEZ Recycling & Recovery Belgium: sorteercentrum van bedrijfsafval van kleinere en grotere bedrijven.
- Dekempeneer heeft binnen de Budaregio, rechts van het kanaal, ook nog een zeefcentrale voor de verwerking van bouwpuin op de Vilvoordselaan in Haren (Brussels gewest) en een opslagterrein op de Budasteenweg, met een terreindeel in Machelen (Vlaams gewest) en een

terreindeel in Haren (Brussels gewest). De activiteiten voor wegenwerken, de breekinstallatie en het hoofdkantoor, die nu nog in Diegem (Vlaams gewest) gevestigd zijn, ten zuiden van de Budaregio, zullen naar het terrein op de Budasteenweg verhuizen. Zo zullen in de toekomst alle vestigingen van Dekempeneer in de Budaregio liggen.

Net buiten de Budaregio hebben twee van de bedrijven ook nog een site:

- Grond- en Afbraakwerken De Meuter nv heeft op de linkeroever ook de breekwerf All Belgian Recycling (ABR), waar de steenfractie van bouwpuin wordt gerecycleerd. De breekwerf ligt ten noorden van de Budaregio, aan de Westvaardijk in Grimbergen (Vlaams gewest).
- SUEZ Recycling & Recovery Belgium heeft nog een gelijkaardig sorteercentrum, op de rechteroever, op de Werkhuizenkaai in Brussel, ten zuiden van de Van Praetbrug en de Budaregio.

Dekempeneer nv en Grond- en Afbraakwerken De Meuter nv zijn twee familiale bedrijven. SUEZ Recycling & Recovery Belgium maakt deel uit van een internationale groep.

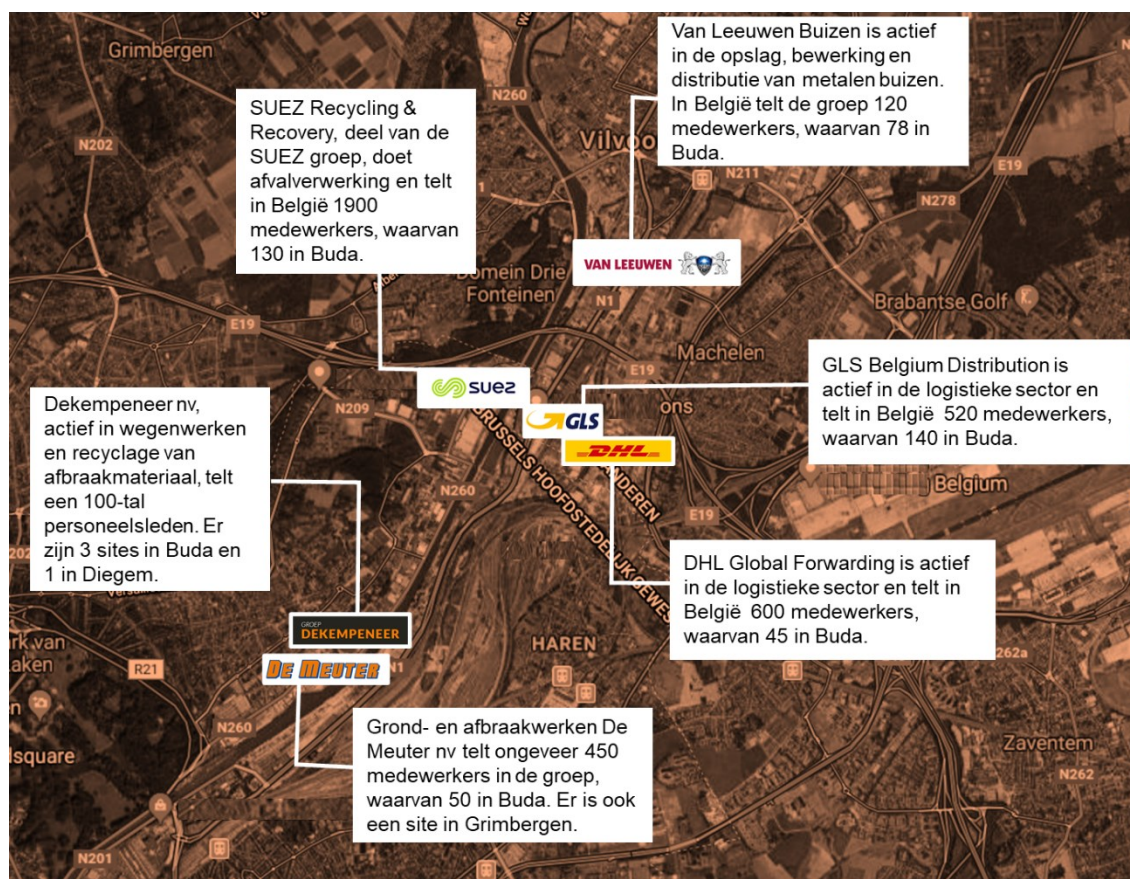
De logistieke bedrijven

De bestudeerde sites van de bevraagde logistieke bedrijven in de Budaregio liggen op de rechterkanaaloevers, langsheen of dichtbij de Schaarbeeklei, een belangrijke invalsweg (gewestweg) in het gebied:

- DHL Global Forwarding (Belgium & Luxemburg) nv, Budasteenweg, Machelen (Vlaams gewest): overslag van kantoorbenodigdheden, machines en onderdelen van graafmachines;
- GLS Belgium Distribution nv, Schaarbeeklei, met een deel in Vilvoorde (Vlaams gewest) en een deel in Brussel: pakketleveringen en vrachtverzendingen;
- Van Leeuwen Buizen Groep, Schaarbeeklei, Vilvoorde (Vlaams gewest): opslag en distributie van metalen buizen.

Van Leeuwen Buizen nam in 2012 het bedrijf Jean Wauters Speciaal staal uit in Sint-Jans-Molenbeek over. De vestiging in Vilvoorde werkt ermee samen.

DHL Global Forwarding nv en GLS Belgium Distribution nv maken deel uit van een internationale groep. Van Leeuwen Buizen Groep is een Nederlands familiebedrijf, uitgegroeid tot een internationale groep.



4 Cijfers over arbeidsplaatsen, vacatures en werkzoekenden in de Budaregio

In dit deel overlopen we de cijfergegevens in verband met de arbeidsplaatsen, vacatures en werkzoekenden in de Budaregio. Door de niet-administratieve afbakening van het gebied is het moeilijk om op reeds bestaande administratieve datagegevens terug te vallen. We konden echter gegevens van de Nationale Bank van België raadplegen en gegevens opvragen bij de VDAB en Actiris. Op basis hiervan is het mogelijk om bepaalde trends en verhoudingen weer te geven. Exacte percentages of aantallen zijn moeilijker af te leiden. In de onderstaande tekst worden de redenen daarvoor aangehaald.

342 bedrijfssites en hun werknemers in afgebakende Budaregio

Via de balanscentrale van de Nationale Bank van België konden gegevens (2018) verzameld worden over de werknemers in de bedrijven uit de Budaregio en de kenmerken van de werknemers. In totaal omvat de gebruikte dataset informatie over de arbeidsplaatsen en de werknemers in 342 bedrijven of bedrijfssites in de afgebakende Budaregio.

- Er wordt gebruik gemaakt van gegevens uit 2018 omdat meer recente databanken op het moment van de dataverzameling nog niet volledig genoeg waren.
- De afbakening van bedrijven uit de regio kon op een gedetailleerde manier gebeuren, op basis van hun ligging in de afgebakende straten. De bedrijven, vervat in de analyses, vallen binnen de eerder beschreven Budazone.

De gegevens leveren wel een beeld bij benadering op van de aanwezige bedrijven en arbeidsplaatsen. Er is geen garantie dat de databank van 2018 allesomvattend is en er dus data aanwezig zijn voor alle bedrijven of sites in de afgebakende regio.

- Sommige ondernemingen hebben bijvoorbeeld een vestiging in het gebied, maar hun hoofdzetel is elders gesitueerd. Er worden niet steeds gegevens over de afzonderlijke vestiging in de Budaregio gerapporteerd.
- Verder is de informatie over de medewerkers niet voor elk gerapporteerd bedrijf in de sociale balans even volledig, ook niet voor de bedrijven in de afgebakende Budaregio.

7048 vacatures en gevraagde werkkrachten in Budagemeenten

Op basis van aangemelde vacatures bij VDAB (2018) en Actiris (2018) weten we meer over de gevraagde jobprofielen in de Budagemeenten en de gevraagde kenmerken en vaardigheden waaraan gezochte werkkrachten volgens deze vacatures moeten voldoen. De dataset bevat informatie over in totaal 7084 aangemelde vacatures (6738 vacatures van VDAB en 346 aangemelde vacatures van Actiris) en informatie over de gevraagde werkkrachten in de Budagemeenten.

Deze dataset geeft eveneens een beeld bij benadering van de gevraagde jobprofielen in de regio.

- De dataset bevat informatie over vacatures in de Budagemeenten, een ruimer gebied dan de afgebakende Budaregio. De vacatures konden alleen geselecteerd worden op basis van de ligging van de bedrijven naar gemeente (Vilvoorde, Machelen, Haren en Neder-over-Heembeek). Er zijn dus ook vacatures bij van bedrijven buiten de niet-administratief afgebakende Budaregio in de betrokken gemeenten.
- De dataset kan één vacature meerdere keren bevatten. De registratie van vacatures garandeert niet de unieke opname van één en dezelfde vacature. Het valt niet uit te sluiten dat dezelfde vacature meerdere keren terugkomt omdat ze bijvoorbeeld verschillende keren bij een arbeidsbemiddelingsdienst werd aangemeld of zowel bij VDAB als bij Actiris opgenomen is.
- De dataset omvat niet alle vacatures in het gebied: alleen de vacatures die via VDAB en/of Actiris worden verspreid en niet de openstaande betrekkingen die bedrijven via een andere weg verspreiden of communiceren.
- De dataset omvat op deze manier misschien vooral moeilijk invulbare vacatures. Meerdere bevraagde bedrijven geven tijdens de interviews immers aan dat ze vacatures in hoofdzaak bij VDAB en/of Actiris aanmelden als de zoektocht moeilijk loopt. Als een bepaald profiel vaak voorkomt in de dataset, is het niet duidelijk of er een groot aantal in te vullen arbeidsplaatsen voor dat profiel is, dan wel dat het profiel meerdere keren werd aangemeld omdat het moeilijk ingevuld geraakt.

3497 werkzoekenden in Budagemeenten

Gegevens met betrekking tot de werkzoekenden in de regio zijn afkomstig van VDAB en Actiris. Ze geven een beeld over de unieke werkzoekenden, aangemeld in het begin van 2019, en hun profiel. De dataset bevat gegevens over in totaal 3497 werkzoekenden (1864 werkzoekenden aangemeld bij VDAB en 1633 aangemeld bij Actiris) in de Budagemeenten.

De werkzoekenden werden geselecteerd op basis van hun woonplaats op het niveau van de stad of de gemeente (Vilvoorde, Machelen, Haren en Neder-over-Heembeek). Het gebied, waarop de

informatie van de dataset van toepassing is, betreft de volledige Budagemeenten en is ook hier dus groter dan de niet-administratief afgebakende Budaregio.

5 De jobs in de bevraagde bedrijven

De bedrijven en de jobs in de Budaregio zijn over vele sectoren verspreid. We bekijken de sectoren van de bevraagde bedrijven, welke functies er bij hen aanwezig zijn, hoe de jobs er bij hen uit zien, welke kennis en vaardigheden voor de uitoefening van deze jobs gevraagd worden, hoe en van waar werknemers worden gerekruteerd en welke opleiding voor hen wordt georganiseerd. We rapporteren op basis van de verzamelde cijfergegevens en informatie uit de gesprekken uit de zes bevraagde bedrijven.

5.1 De sectoren

We bekijken eerst welke economische sectoren en welke soort bedrijven in de Budaregio aanwezig zijn.

Ongeveer 18% bouw-, recyclage en logistieke bedrijven in Budaregio

De economische activiteiten in de afgebakende Budaregio werden eerder in kaart gebracht op basis van visueel veldwerk van wat er op het terrein zichtbaar is.⁵ Volgens dit werk zijn de volgende sectoren aanwezig in de regio:

- productie: landbouw; metaalverwerking en machineproductie; voeding, drank en catering; andere;
- printing en uitgeverijvoorzieningen;
- nutsvoorzieningen;
- vervoersmiddelen: verkoop en onderhoud van luchtvervoer, fietsen, auto en vrachtwagens, spoorweg, waterweg;
- bouw;
- transport en opslag;
- diensten: onderwijs; financiële en verzekeringsdiensten, juridisch consultancy; gezondheidszorg, persoonlijke diensten; creatieve diensten, media en reclame; professionele ondersteunende diensten; publieke diensten; onderzoek, innovatie en ontwikkeling;
- restaurants, cafés & takeaways, hotels, B&B;
- kunst, cultuur, vrije tijd en sport, geloof;
- groothandel (voeding en dranken, andere) en retail (voeding; bouw; andere).

Volgens de gegevens van de Nationale Bank van België uit 2018 is een belangrijk deel van de bedrijven in de Budaregio actief in de groothandel (12%), gespecialiseerde bouwwerken (11%) en advies omtrent bedrijfsbeheer (8%).

Volgens dezelfde gegevens is bijna één op de vijf of ongeveer 18% van de bedrijven in de Budaregio actief in één van de drie focussectoren, met name bouw, recyclage en logistiek.

⁵ Ruimte Vlaanderen (2016)

Ruim 12000 voltijds equivalenten in Budaregio en 850 in bouw, recyclage en logistiek

Wat het aantal tewerkgestelden per sector in de Budaregio betreft, is het lastig om het beeld scherp te stellen. In de door de Nationale Bank gerapporteerde gegevens verschillen cijfers over aantallen afhankelijk van het moment van registratie (gemiddelde over het jaar, op het einde van het jaar, ed.) en de manier van telling (voltijds tewerkgestelden, voltijdse equivalenten, ed.).

- Het aantal voltijds equivalenten in de Budaregio op het einde van het jaar 2018 bedraagt 12.603 personen.
- Het aantal voltijds equivalenten in de Budaregio op het einde van het jaar 2018 bedraagt 854 voor de focussectoren (bouw, recyclage en logistiek). Het aantal medewerkers ligt lager in bedrijven in de focussectoren dan in de ondernemingen in de Budaregio in het algemeen.

De jobs in de bouw-, recyclage- en logistieke bedrijven hebben heel wat raakvlakken, inzake functies, werkregime en gevraagde kennis en vaardigheden, zo blijkt uit de gesprekken. Dit wordt verder toegelicht in de onderstaande tekst.

5.2 De functies

Elk van de bevraagde bedrijven heeft nood aan een combinatie van uiteenlopende profielen om operationeel te kunnen zijn. Er is zowel nood aan arbeiders als bedienden.

Doorgaans meer arbeiders dan bedienden in Budaregio

Volgens de gegevens van Nationale Bank van België zijn er in de Budaregio meer mensen aan de slag onder het statuut van arbeider dan dat van bediende. Dat geldt volgens de data zeker ook voor de bouw-, recyclage- en logistieke ondernemingen waar gemiddeld meer dan zeven op de tien van de werknemers arbeiders zijn.

Verschillende bevraagde bedrijven geven in de gesprekken aan meer arbeiders dan bedienden tewerk te stellen. Bij Van Leeuwen Buizen is het omgekeerde het geval: er werken 50 bedienden en een 30-tal arbeiders. Bij Dekempeneer neemt het aantal bedienden toe: men heeft nood aan meer geschoolde werknemers met kennis van wetgeving en IT-toepassingen, gerelateerd aan de bouw- en recyclageactiviteiten.

Arbeidersfuncties in bevraagde bouw-, recyclage- en logistieke bedrijven

Op de sites van de bevraagde bouw- en recyclagebedrijven en logistieke ondernemingen werken volgens de bevraagde bedrijfsverantwoordelijken arbeiders onder meer in de volgende functies: vrachtwagenchauffeur, heftruckchauffeur, receptionist of goederenontvanger, goederenlosser en -lader, magazijnmedewerker, sorteerder van pakjes of goederen, sorteerder van afval, machinebediener (van een werfkraan, afvalkraan, breek- of zeefinstallatie, weegbrug, rolbrug, zaagmachine, bewerkingsmachine,...), mekaniker, lasser, veiligheidsmedewerker en ploegbaas. Daarnaast werken er arbeiders op de werven van de bouw- en recyclagebedrijven elders buiten de regio, bijvoorbeeld als afvalophaler, kraanbediener, arbeider in de manuele sloop of manuele asbestverwijdering, grondwerker, asfalteerder, enzovoort.

Bediendenfuncties in bevraagde bouw-, recyclage- en logistieke bedrijven

Functies waarin bedienden tewerkgesteld zijn, volgens de gesprekspartners, gericht op verkoop, facturatie, administratie, financiën, human resources, planning, management, kwaliteitscontrole en dispatching. Er zijn ook sectorspecifieke functies zoals doeannedeclaranten bij het logistiek bedrijf DHL Global Forwarding en zoals werfleiders, werkvoorbereiders, bouwkundig ingenieurs en medewerkers voor het bouwkundig laboratorium in de bouw- en afbraak/recyclagebedrijven. Door de uitbreiding van activiteiten komen er in een bedrijf zoals Dekempeer functieniveaus bij de bedienden bij. Voorheen waren er ploegbazen en werfleiders, nu ook adjunct-werfleiders en projectleiders.

Onderaanneming in bevraagde bouw-, recyclage- en logistieke bedrijven

Een aantal bedrijven werkt met onderaannemers (Dekempeneer), voor chauffeurs (Van Leeuwen Buizen, GLS Belgium Distribution) of voor werknemers in manuele sloop en asbestverwijdering (De Meuter).

5.3 De gevraagde kennis en vaardigheden

De aanwezigheid van verschillende functies en de nood aan verschillende profielen in de bedrijven zorgen ervoor dat ook de gevraagde kennis en vaardigheden van medewerkers variëren. De verwachte kennis en vaardigheden van arbeiders en bedienden verschillen in de bevraagde bedrijven bijvoorbeeld op een aantal gebieden, al zijn er ook veel kenniscompetenties en vaardigheden die alle medewerkers nodig hebben.

Vooral middengediplomeerden in Budaregio, maar ook kortergediplomeerden in bevraagde bedrijven

Over het algemeen zijn in de Budaregio veel mensen aan het werk met een secundair diploma op zak. Bijna zes op de tien volgens gegevens van de Nationale Bank van België. Bij de bevraagde bedrijven hebben veel arbeiders een diploma secundair onderwijs maar in de meeste ondernemingen zijn ook heel wat kortergediplomeerden aan het werk. Ervaring is eventueel een troef maar niet noodzakelijk. Belangrijk is wel om zekere technische competenties te hebben. Die kunnen voor een deel op school verworven zijn maar hebben volgens de gesprekspartners in de bedrijven ook te maken met de interesse en de wil en het vermogen van kandidaten om zaken onder de knie te krijgen.

Voor bediendenfuncties zijn de technische uitvoerende vaardigheden wat minder van belang. Ook in deze functies zijn veel mensen aan het werk met een diploma secundair onderwijs. De meeste 'hogere' bediendenfuncties waar onder managementfuncties vergen volgens de gesprekspartners wel een hogere scholingsgraad dan een diploma secundair onderwijs, bijvoorbeeld een bachelor logistiek in de logistieke ondernemingen. Bij DHL Global Forwarding stipt men aan dat het werk voor de bedienden vrij moeilijk en complex is omdat ze voor grote en vaak veeleisende klanten werken.

Voor heel specifieke functies in de logistiek zoals dispatcher, doeannedeclarant en expeditie is ervaring noodzakelijk. GLS Belgium Distribution vraagt voor een dispatcher bijvoorbeeld liefst twee tot vijf jaar ervaring in plannen en organisatie van een wagenpark, en kennis van de transportwereld of distributie. Gemotiveerde kandidaten kunnen ook intern opgeleid worden.

Competenties eigen aan job en sector

In de bevraagde bedrijven wordt ook vaak met attesten gewerkt. Een aantal attesten of bewijzen is eigen aan de job: een attest voor heftruckbesturing, een attest voor bediening van bepaalde machines zoals een rolbrug (Van Leeuwen Buizen) en een rijbewijs C of CE voor chauffeurs.

In elke sector en zelfs per bedrijf worden er kennis en vaardigheden van de medewerkers verwacht die zeer eigen zijn aan de sector of het bedrijf. In de bouw- en recyclagebedrijven gaat het bijvoorbeeld over het slopen van gebouwen, omgaan met asbesthoudende materialen, afval herkennen en kennen van codes en labels. In de logistieke bedrijven gaat het bijvoorbeeld over methodes om te laden en te lossen, omgaan met goederen (eventueel ook gevaarlijke ADR-goederen en beschadigde goederen), orderbonnen en productorders lezen, toestellen voor het scannen van producten correct gebruiken en rapporteren aan klanten.

Talenkennis, op grens van twee gewesten

Een andere belangrijke factor bij de bedrijven in de Budaregio is talenkennis. Doordat het gebied gedeeltelijk met het Brussels en het Vlaamse gewest overlapt, spreken medewerkers vaak Frans of Nederlands.

Niet elk bedrijf stelt de vereiste van talenkennis, met name tweetaligheid, even sterk voorop maar een aantal punten komen bij elk bedrijf terug. Taal is namelijk belangrijk voor een goede communicatie. Die communicatie is zowel onderling tussen medewerkers belangrijk als met klanten of partners. Een goede communicatie vergemakkelijkt de samenwerking maar kan bijvoorbeeld ook invloed hebben op de veiligheid. Een aantal bedrijven werkt ook op internationale schaal. Medewerkers (vaak bedienden) die geregeld in contact staan met internationale partners of klanten, moeten voldoende kennis hebben van het Frans, het Nederlands en liefst ook de Engelse taal.

Algemene competenties

Dan zijn er de kennis en vaardigheden die volgens de gesprekspartners minder makkelijk aan te leren zijn. De attitude is erg belangrijk. Gemotiveerd en gedreven zijn, willen werken, een dosis gezond verstand hebben, logisch kunnen redeneren, willen en kunnen leren, zijn competenties die in de meeste bevraagde bedrijven minstens van even groot belang zijn als diploma's, attesten of kennis uit een cursus. Sommige bedrijven geven ook aan dat er flexibiliteit verwacht wordt van de medewerkers. Dat kan zowel over werkuren gaan, bijvoorbeeld als gevolg van fileproblemen voor vrachtvervoer, als over de inhoud van de job, bijvoorbeeld bijspringen voor werk voor andere klanten dan diegene waarvoor ze eventueel normaal werken. In de logistieke bedrijven zijn magazijniers vaak ook geschoolde heftruckchauffeurs. Zij verplaatsen en behandelen de goederen in het magazijn. Ook processen kunnen uitvoeren en procedures kunnen volgen is belangrijk. In de bouw-, logistieke, en afvalverwerkende bedrijven is met name veiligheid erg belangrijk. Vooral voor de arbeiders is rekening houden met veiligheid dagelijks van belang. Men moet oog hebben voor veiligheid en de veiligheidsbepalingen respecteren om gevaarlijke situaties te voorkomen. Tenslotte is ook kunnen samenwerken en functioneren in een team een belangrijke vaardigheid voor de werknemers in de bevraagde bedrijven: samenwerking met collega's en klanten, medewerkers van andere bedrijven waarmee de onderneming samenwerkt.

Toekomstcompetenties: digitale en circulaire competenties

Ook digitale kennis en vaardigheden zijn van belang. Bij de bevraagde bedrijven komen er soms nog papieren documenten aan te pas zoals orderbonnen, grondstofattesten, vrachtdocumenten, facturen en officiële doeanedocumenten. Niet iedere activiteit is een gestandaardiseerd proces. Er zijn regelmatig activiteiten en leveringen op maat. Er wordt echter steeds vaker gewerkt met tablets en allerlei andere digitale systemen om het werk op te volgen en te vergemakkelijken. Voor bedienden is de kennis van softwareprogramma's en bepaalde IT-toepassingen van belang. De kans is groot dat de werknemers in de bevraagde bedrijven allemaal steeds meer met digitalisering in hun werk te maken krijgen. Een deel digitale systemen in de bevraagde bedrijven is sector/bedrijfsspecifiek.

- SUEZ Recycling & Recovery heeft digitale tools voor makkelijk afvalbeheer voor de klanten. Via de website kunnen klanten een offerte aanvragen of een container bestellen. Ze kunnen via Easy Waste, een digitale applicatie, hun afvalbeheer duurzamer, efficiënter én minder foutgevoelig organiseren en controleren, inzamelingen en ledigingen regelen of tijdelijk stopzetten en hun eigen dossier (documenten, rapporten en facturen) raadplegen. Daarnaast zijn ze zeker dat ze aan alle wettelijke verplichtingen voldoen. Verschillende digitale oplossingen zorgen er ook voor dat de medewerkers hun werk vlotter kunnen uitvoeren. Dat maakt dat er minder risico is op fouten. Zo beschikken de chauffeurs over een app op hun smartphone waarmee ze makkelijk registreren wanneer een container geledigd is. Dezelfde app maakt het ook mogelijk om de klanten op de hoogte te houden van de kwaliteit van hun afvalstromen. Indien de chauffeur een non-conformiteit opmerkt in een afvalstroom, wordt de klant hiervan meteen op de hoogte gesteld. Met de app kunnen ze algemene boodschappen ontvangen, hun afspraken en opdrachten opvolgen, bellen en communiceren, foto's maken van situaties bij de klant, meldingen doen, enzovoort. Ze krijgen er een interne opleiding voor van twee tot drie dagen, maar veel medewerkers gebruiken gelijkaardige toepassingen thuis en privé ook al. De accountmanagers hebben steeds digitaal inzicht in de klantendossiers, waardoor zij behoeften en noden van klanten beter kunnen opvolgen en invullen.
- DHL Global Forwarding stapte over naar een nieuw informaticasysteem, specifiek voor de logistieke sector: CargoWise. Met een scansysteem zullen vrachten digitaal worden behandeld. De dossieropvolging zal voortaan in handen zijn van één persoon die het dossier en de flow van goederen van begin tot afwerking van een dossier zal volgen.
- Met het digitaal platform van Tracimat garandeert men de digitale dossierbehandeling voor afbraakwerken en recyclage bij De Meuter en Dekempeneer. Het laat hen toe afvalgrondstoffen meer te scheiden voor verdere recyclage.
- Dekempeneer werkt met drones voor de jaarlijkse digitale opmetingen van stocks op de werven om de eindstaat van materialen, de vorderingsstaten en de facturen op te maken. De dronemetingen worden door een gespecialiseerde firma uitgevoerd. Het is nauwkeuriger, sneller en goedkoper dan dat de medewerkers de opmetingen zelf uitvoeren. De interne medewerkers verwerken de gegevens van de verslagen van de metingen. Het zijn jonge twintigers en dertigers die er weinig problemen mee hebben, maar het bedrijf bekijkt wel of opleiding nodig is.

Tot slot zijn er de kennis en competenties die noodzakelijk zijn om met de circulaire activiteiten van de ondernemingen om te gaan. Dat is vooral van belang bij de bouw- en afbraak/recyclagebedrijven die afvalgrondstoffen zoveel mogelijk scheiden met het oog op recyclage en hergebruik. De werknemers moeten voldoende materiaalkennis hebben en vooral

vertrouwd zijn met procedures om de afvalgrondstoffen goed te herkennen en te scheiden. In de verdere tekst komt in hoofdstuk 6 de mogelijke bijdrage van de bevroagde bedrijven aan de circulaire economie meer uitgebreid aan bod.

5.4 De contracten en het werkregime

We bekijken de contracten en het werkregime die in voege zijn.

Voltijdse job met contract van onbepaalde duur in Budaregio en bevroagde bedrijven

Uit de gegevens van de Nationale bank van België blijkt dat een grote meerderheid van de medewerkers in de Budaregio een contract van onbepaalde duur en een voltijdse job heeft. Hetzelfde bleek het geval te zijn bij de bevroagde bedrijven.

- Zo blijkt bijvoorbeeld uit de gesprekken bij De Meuter, SUEZ Recycling & Recovery en GLS Belgium Distribution dat medewerkers doorgaans voltijds werken. Deeltijds werk is eerder een uitzondering.
- De contactpersoon bij SUEZ geeft daarbij ook aan dat niet alle deeltijdse opties mogelijk zijn. Zo is een vier vijfde werkweek planmatig niet mogelijk in veel functies.
- Ook GLS Belgium Distribution verkiest voltijds werk om operationele redenen, zodat de depotmedewerkers en de chauffeurs van de onderaannemers voldoende met elkaar vertrouwd zijn en ze de leveringen vlot laten verlopen.

Beperkt interim en weinig stages in bevroagde bedrijven

Een beperkt aantal bevroagde bedrijven heeft interimcontracten, voor bedienden (Van Leeuwen Buizen) en voor arbeiders (GLS Belgium Distribution en SUEZ Recycling & Recovery). Bij het laatste bedrijf starten medewerkers bijvoorbeeld met een interimcontract van het inhouse uitzendkantoor Adecco om na een goede beoordeling sowieso over te gaan naar een vast contract.

Over het algemeen wordt er weinig met stagecontracten gewerkt. Zoals verder beschreven in de tekst hangt dit samen met de beperkte contacten tussen de bedrijven en scholen uit de omgeving.

- Bij DHL Global Forwarding zijn er wel stagiairs bij de bedienden.
- Van Leeuwen Buizen laat geen stagiairs in de magazijnen toe omdat werknemers voortdurend de veiligheid voor ogen moeten houden bij de behandeling van het soort materiaal en het gewicht van het materiaal.

Diverse soorten ploegensystemen in bevroagde bedrijven

Of er enkel een dagploeg dan wel meer ploegen per dag aan de slag zijn, hangt af van de werkzaamheden van de bevroagde bedrijven.

- Bij De Meuter werken medewerkers op externe werven, op de breekinstallatie en in het afvalsorteercentrum overdag. De afbraakwerken en de aanvoer van afvalmateriaal kunnen meestal alleen overdag gebeuren.
- Ook Dekempeneer en DHL Global Forwarding aan de Budasteenweg werken met een dagploeg.
- Bij GLS Belgium Distribution is er sprake van een drieploegensysteem.
- Bij Van Leeuwen Buizen is er een tweeploegensysteem en een vaste dag- en nachtploeg.

5.5 Nieuwe medewerkers in de bevraagde bedrijven

Voor de aanwerving van nieuwe medewerkers zoeken de bevraagde bedrijven meestal kandidaten uit de omgeving. Bij de rekrutering van arbeiders schakelen ze vooral eigen rekruteringskanalen in. Bij de aanwerving van bedienden doen ze vaker beroep op externe kanalen. De bedrijven geven aan dat het niet altijd makkelijk is om werknemers te vinden. Daar zijn meerdere redenen voor, maar men probeert hier wel oplossingen voor te vinden. Opvallend is dat er in meerdere bedrijven relatief veel werknemers met een migratieachtergrond aan de slag zijn.

Rekrutering uit de omgeving, vooral voor arbeiders

De bevraagde bedrijven rekruteren hun werknemers vooral uit de regio: de directe buurt van de bedrijfssite of de iets ruimere omgeving. Dat is vooral voor de arbeiders het geval, die vaak dichtbij het bedrijf wonen. De bedienden worden uit de buurt maar ook uit een ruimere omgeving gerekruteerd. Zij wonen meestal wel in Vlaams-Brabant (vooral ten noorden, westen of oosten van Brussel) of in het Brussels gewest. Sommige bedienden wonen ook in een andere Vlaamse provincie (bijvoorbeeld in Mechelen in de provincie Antwerpen) of in het Waals gewest.

Door de rekrutering uit de regio houdt men onder meer rekening met mogelijke mobiliteits- en verplaatsingsproblemen voor de werknemers. GLS Belgium Distribution bijvoorbeeld onderstreept bij voorkeur te kiezen voor werknemers uit de omgeving van het distributiedepot op de Schaarbeeklei in Vilvoorde om de woon-werk-afstand voor de werknemers te beperken en de werk-privé-balans voor hen in evenwicht te houden.

Met de sterke focus op rekrutering uit de regio blijkt ook hoe belangrijk de bevraagde bedrijven voor de lokale en regionale werkgelegenheid zijn.

Beperkt verloop

Alle bevraagde bedrijven geven aan dat er een beperkt verloop van het personeel is. We nemen aan dat dit wijst op een zekere tevredenheid bij hun werknemers over hun job, wat een goede zaak is voor de werknemers zelf, de bedrijven en de regio. De personeelsverantwoordelijke van DHL Global Forwarding duidt er op dat enkele ex-medewerkers zelfs opnieuw bij het bedrijf kwamen aankloppen. Wat die goede retentie betreft, wijst hij hiervoor op de ruime omkadering van het personeel en de directe leidinggevende stijl waarbij werknemers onmiddellijk verbeterideeën kunnen aanreiken.

Aanwerving via eigen of sectorspecifieke kanalen

Als de ondernemingen op zoek gaan naar nieuwe medewerkers, bijvoorbeeld als gevolg van de uitbreiding van hun activiteiten of bij pensionering van medewerkers, doen zij beroep op diverse aanwervingskanalen om kandidaten te vinden.

Het rekruteren van nieuwe medewerkers verloopt meestal via eigen kanalen, bijvoorbeeld

- via eigen contacten en eigen medewerkers die worden geraadpleegd of die nieuwe medewerkers aanraden, dus door mond-tot-mond reclame voor het bedrijf;
- via directe communicatie zoals een publiek vacatureaankondigingsbord langs de openbare weg;
- via interne rekrutering omdat medewerkers van job willen veranderen of van een andere site komen na een persoonlijke verhuis;

- of via spontane sollicitaties.

DHL Global Forwarding maakt voor rekrutering ook gebruik van een sectorspecifiek kanaal, TLHub⁶. Het is een specifieke tool voor een specifiekere matching, een website met vacatures voor bedienden en kaderleden in transport, logistiek en supply chain. TLHub werd opgericht door professionals met ervaring in het management van verschillende soorten Transport- en Logistieke ondernemingen. Op deze website kunnen kandidaten vacatures per gemeente per provincie vinden en zodus ook in de zone van Brucargo en Machelen waar DHL-vestigingen zich bevinden. DHL Global Forwarding zet regelmatig vacatures op deze website. Kandidaten kunnen er hun curriculum vitae plaatsen. Geschoolde arbeiders zetten hun cv echter niet zo gemakkelijk online. Die moeten op een andere manier gezocht of benaderd worden. Ook GLS Belgium Distribution maakt gebruik van TLHub, zoals trouwens een 300-tal bedrijven uit de sector logistiek.

Aanwerving via interim

Sommige bedrijven doen ook beroep op externe kanalen om werknemers aan te werven

- voor arbeidersfuncties, bijvoorbeeld via interimkantoren (GLS Belgium Distribution, SUEZ Recycling & Recovery) of via de VDAB met contracten voor Individuele Beroepsopleiding (Dekempeneer, DHL Global Forwarding, GLS Belgium Distribution),
- voor bediendenfuncties, bijvoorbeeld via vaste interimkantoren (Van Leeuwen Buizen) of de VDAB en Actiris (SUEZ Recycling & Recovery).

Aanwerving van moeilijk vindbare profielen via arbeidsbemiddeling of speciale bureaus

Voor het aanwerven van moeilijk te vinden profielen zoekt men ondersteuning van andere externe kanalen. Dat is bijvoorbeeld het geval in de zoektocht naar kandidaten met een hogere opleidingsgraad of zeer specifieke technische vaardigheden. Men doet dan onder meer beroep op interimkantoren, de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling (VDAB), de Brusselse evenknie Actiris of speciale recruiting bureaus voor specifieke of hogere profielen (bijvoorbeeld ManpowerGroup bij DHL Global Forwarding).

Bekendmaking via nieuwe media

De meeste bedrijven kondigen vacatures ook aan op hun website of via andere media zoals LinkedIn of Facebook. Bekendmaking via kranten gebeurt niet zoveel meer omdat dit tot te weinig nieuwe kandidaten leidt in verhouding tot de kosten voor de ondernemingen.

5.6 Opleiding en leerkansen in de bevraagde bedrijven

Om het potentieel van arbeidskrachten in de regio ten volle te kunnen benutten zijn er bevraagde bedrijven die zelf opleiding voorzien. De scholingsgraad van werknemers en werkzoekenden in de regio ligt immers niet heel hoog, volgens de cijfers en de interviews. Zoals de bedrijven zelf aangeven is er sowieso nood aan opleiding en bijscholing in de jobs zelf, omdat door het specifieke karakter van de taken niet alles op school kan worden geleerd.

6

<https://www.tl-hub.be/nl/transport-logistiek>; <https://www.tl-hub.be/nl/over-tl-hub>

5.6.1 Leren in het bedrijf

On the job leren en leren via cursussen en opleiding zijn belangrijk.

Vooraf leren op de job

Een groot deel van de nodige kennis en vaardigheden leren nieuwe medewerkers in de bedrijven zelf. Veel van die kennis en vaardigheden zijn zo specifiek aan het werk op het bedrijf of het werk in de sector dat 'on the job' leren de meest logische optie is. Medewerkers leren door mee te lopen of mee te werken met ervaren collega's of leidinggevenden, afhankelijk van de situatie soms ook in één van de andere sites van de onderneming. Enkele concrete voorbeelden van zaken die op deze manier worden aangeleerd zijn methodieken voor afbraak, het leren bedienen van machines, herkennen van materialen en soorten afval of het lossen en laden van goederen.

Geleidelijk aan kunnen werknemers met on the job leren zo horizontaal of verticaal doorgroeien in het bedrijf en in hun loopbaan eventueel evolueren naar andere functies. Bij DHL Global Forwarding worden de werknemers bijvoorbeeld aangemoedigd om met diverse activiteiten kennis te maken, van collega's te leren, met grotere taakvariatie te leren omgaan en zo door te groeien: export, import, doeane, behandeling van directe containers die in België toekomen maar onmiddellijk worden doorgestuurd, magazijn, enzovoort.

Leren via cursussen

Daarnaast worden in de bedrijven ook cursussen gegeven. Het gaat dan bijvoorbeeld over EHBO-opleidingen, veiligheidsopleidingen en certificering, opleiding in brandbestrijding en attesten en rijbewijzen voor het besturen van bijvoorbeeld heftrucks of vrachtwagens.

Leren via het opleidingscentrum van het bedrijf

Twee grotere bevestigde bedrijven geven aan dat ze een eigen opleidingscentrum hebben.

- SUEZ Recycling & Recovery heeft een eigen interne academie waar een breed aanbod aan opleidingen gegeven wordt, waaronder taalopleidingen en een opleiding voor het behalen van een rijbewijs voor vervoer van gevaarlijke ADR-goederen.
- Ook DHL Global Forwarding heeft een eigen trainingscentrum dat medewerkers zelfs online opleidingen aanbiedt.

5.6.2 Samenwerking met scholen

De bedrijven kunnen ook inzetten op gerichte toeleiding van schoolverlaters of leerlingen kansen geven om met de ondernemingen kennis te maken.

Beperkte samenwerking met scholen

De bevestigde bedrijven werken over het algemeen echter beperkt samen met scholen in de omgeving, sommige vrij weinig. De bedrijfsverantwoordelijken denken wel dat het nuttig zou kunnen zijn om de scholen meer bij de bedrijven in de zone te betrekken. Het zou de ondernemingen meer bekendheid kunnen geven, de tewerkstellingsmogelijkheden meer kunnen onderstrepen en meer schoolverlaters in een krappe arbeidsmarkt kunnen overtuigen om voor bedrijven uit de Budaregio te kiezen. Rekening houdend met het feit dat meerdere bevestigde bedrijven op een bepaald moment relatief veel oudere werknemers zullen moeten vervangen, is er een kans dat ze in de toekomst meer bij de scholen in de omgeving zullen aankloppen.

Kennismaking met bediendenfuncties

Samenwerking met scholen doet alvast DHL Global Forwarding. Het bedrijf werkt ondermeer samen met de secundaire scholen Virgo Fidelis van Vilvoorde en het Atheneum en Zavo van Zaventem. Men wil de samenwerking nog verder uitbouwen. Geïnteresseerde leerlingen kunnen een week naar het bedrijf komen en meedraaien, zonder dat het veel administratie met zich meebrengt. Leerlingen uit het zesde of zevende jaar kantoor kunnen één dag per week stage bij het bedrijf doen. Ze krijgen in het begin eenvoudige taken zoals documenten wegbergen in het klasement.

Ook Van Leeuwen Buizen vermeldt samen te werken met de secundaire school Virgo Fidelis in Vilvoorde voor leerlingenstages bij de bedienden.

Kennismaking met arbeidersfuncties

Bij De Meuter doen soms leerlingen stage in het magazijn. Het bedrijf organiseerde ook al een stage van tweemaal zes weken voor een student van een technische school uit Sint-Stevens-Woluwe, om opgeleid te worden tot polyvalente lasser voor het herstellen van containers.

GLS Belgium Distribution organiseert ook stages voor leerlingen, maar stelt vast dat er naderhand weinig stagiairs op de site in Vilvoorde aan de slag gaan.

De Meuter heeft interesse in de aanpak van duaal leren, maar wil daar nog de nodige stappen voor zetten.

Rondleidingen voor leerlingen

DHL Global Forwarding geeft rondleidingen voor leerlingen. Deze vinden meestal plaats op de site van Brucargo waar ook de activiteiten van de sites in de Budaregio kunnen worden getoond worden. Er wordt overwogen om ook rondleidingen op deze laatste locaties te voorzien omdat er minder makkelijk stagiairs aan de slag gaan. Op Brucargo hebben stagiairs het voordeel dat het om een moderner en aangenamer gebouw is en dat er een bushalte vlakbij is.

5.6.3 Andere opleiding en leerkanalen

De bedrijven kunnen voor gerichte opleiding ook beroep doen op sectorale opleidingsfondsen of andere opleidingsinstanties.

Samenwerking met sectorale opleidingsfondsen, en financiële steun welkom

De bevroagde bouw- en recyclagebedrijven en logistieke ondernemingen werken voor de opleidingen van werknemers ook wel samen met hun sectorfederaties en hun sectorale opleidingsfondsen zoals CEVORA, EDUCAM, LOGOS (bijvoorbeeld logistiekbehandeling, leidinggevend voor teamleaders, coachend leiding geven), Constructiv (bouw) en GO4Circle (verwerken van afval voor sorteerdere). De bedrijven krijgen een deel financiering voor de opleidingen vanwege de fondsen. Een familiaal bedrijf als Dekempeneer doet ook beroep op de KMO-portefeuille.

De familiale bedrijven zouden wel extra financiële ondersteuning wensen vanwege het sectorfonds en de sectorfederatie, bijvoorbeeld voor de mogelijke structurele organisatie van taalopleidingen (De Meuter) of voor de organisatie van de dure opleidingen voor kraanbedienden of heftruckchauffeurs (Dekempeneer).

Samenwerking met ander opleidingsinstanties

Daarnaast doen de bedrijven soms ook beroep op andere opleidingsinstanties.

- Dekempeneer doet beroep op technische opleidingscentra in de buurt zodat werknemers zich niet te ver moeten verplaatsen.
- Medewerkers van De Meuter nemen deel aan opleidingen rond de afvalwetgeving door de Confederatie Bouw of bij de werkgeversorganisatie Voka in verband met wat selectief moet worden ingezameld en gesorteerd.
- Van Leeuwen Buizen werkte samen met Groep INTRO voor de werkervaringsstage voor één bediende. Groep INTRO coacht en begeleidt werknemers die op één of andere manier afstand of belemmeringen tot de arbeidsmarkt ervaren en ondersteunt bedrijven, organisaties, scholen en openbare besturen die zelf oplossingen willen vinden en kansen willen creëren door inclusief te gaan werken.
- DHL Global Forwarding laat geschoolde magazijniers die nog geen heftruckatest hebben, een opleidingsmodule van een week volgen bij ManpowerGroup Logistics and Technical Academy voor het behalen van het attest.

6 Troeven en uitdagingen voor de tewerkstelling

In dit hoofdstuk bekijken we de troeven en uitdagingen voor de tewerkstelling bij de bevroagde bedrijven, gerelateerd aan hun situatie op de arbeidsmarkt en aan de context van de bedrijven.

6.1 Troeven en uitdagingen gerelateerd aan de arbeidsmarkt

Als de bevroagde bedrijven nieuwe medewerkers zoeken, zijn ze voor een groot deel op zoek naar medewerkers met een gelijkaardig profiel als dat van hun huidige medewerkers. Dat wil zeggen dat bij rekrutering vooral gezocht wordt naar kandidaten met technische vaardigheden, de gepaste motivatie, de juiste ingesteldheid en graag een secundair diploma, al is een kortere scholingsgraad regelmatig geen probleem.

Enkele bevroagde bedrijven geven aan dat ze moeilijkheden ervaren bij het vinden van de geschikte werknemers. De toegenomen krapte op de arbeidsmarkt is voelbaar. “De arbeidsmarkt is leeg.” Daarnaast zijn er sectorspecifieke knelpuntberoepen die moeilijk ingevuld geraken en zijn er sectorspecifieke arbeidsomstandigheden en -voorwaarden die een rol spelen. In de regio komt echter het aanbod aan arbeidskrachten niet altijd overeen met de vraag van de bedrijven. Voor sommige bedrijven is het gebrek aan talenkennis een heikel punt. De bedrijven zoeken wel naar oplossingen in de zoektocht naar kandidaten.

Krappe arbeidsmarkt en moeilijk invulbare knelpuntberoepen

Voor bepaalde vacatures zouden er eventueel voldoende kandidaten te vinden moeten zijn. Voor andere vacatures zijn er te weinig kandidaten en kunnen de jobs moeilijk ingevuld worden. Knelpuntberoepen in de bevroagde transport- en logistieke bedrijven zijn bijvoorbeeld geschoolde magazijnier met een heftruckattest in het algemeen en dispatcher, doeanedeclarant en expediteur.

- DHL Global Forwarding zal binnenkort geschoolde expediteurs zoeken die dossiers kunnen opvolgen in het nieuwe digitale systeem CargoWise. Het zal echter niet eenvoudig

worden om expediteurs met kennis van en ervaring in de behandeling van zeevracht te vinden in de Budaregio.

- Ook voor de job van callcentermedewerker vindt DHL Global Forwarding vaak moeilijk kandidaten in de omgeving of het Brussels gewest. Het is een goede instapjob waarvoor men een week doorgedreven opleiding krijgt, maar talenkennis is wel vereist.

Landmeters zijn lastig te vinden en er studeren te weinig bouwkundig ingenieurs af die ook nog eens in de bouw- en afbraakwerken aan de slag willen gaan. Deze kiezen vaak voor grote projecten zoals grote bouw- of wegenwerken of voor grote bouwondernemingen die bijvoorbeeld een loopbaanplan of eventueel interessante buitenlandse opdrachten kunnen aanbieden.

Ook uit de gegevens van VDAB en Actiris voor de Budagemeenten blijkt dat vanuit de bouw-, recyclage en logistieke sector de zoektocht naar een aantal profielen moeilijk loopt. Er is een groot aantal aangemelde vacatures voor metaalbewerkers, bouwvakkers, technici en chauffeurs. Daarbij is de vraag naar technische scholing en enige ervaring groot. Ook dit kan erop wijzen dat vooral vacatures waar ervaring en scholing voor nodig is moeilijker ingevuld raken.

Groot arbeidspotentieel in de regio

Voor sommige bedrijven biedt de regio extra rekruteringskansen. De grote groep werkzoekenden in de Budagemeenten kan een belangrijke arbeidsreserve zijn.

De vraag van de bedrijven komt echter niet altijd overeen met het aanbod aan arbeidskrachten waardoor de zoektocht naar een aantal profielen moeilijker loopt. Een kwart van de werkzoekenden die bij VDAB en Actiris in de Budagemeenten aangemeld zijn, wordt door de diensten geschikt geacht om in de bouw, recyclage of logistieke sector aan de slag te gaan.

Een aantal van de bevroagde bedrijven geeft aan dat specifiek de hoge werkloosheid in Brussel als een kans gezien kan worden om werknemers aan te trekken. Dat is volgens hen zeker het geval wanneer men plaats heeft voor kortergeschoolden en de optie biedt om bij te leren op het bedrijf zelf. Uit de gegevens over werkzoekenden in de Budagemeenten blijkt dat er inderdaad een grote groep kortergeschoolden op zoek is naar werk en eventueel zou kunnen aangesproken worden.

SUEZ Recycling & Recovery geeft aan veel spontane sollicitaties van kandidaten uit het Brusselse gewest te krijgen en heeft zo geen probleem om werknemers te vinden. Als GLS Belgium Distribution op zoek gaat naar kandidaten in het Brussels gewest, ondervindt het bedrijf ook weinig problemen om nieuwe medewerkers te vinden. Maar niet alle bedrijven gaan op zoek naar kandidaten bij Brusselse werkzoekenden.

Probleem talenkennis pragmatisch aangepakt, soms met structurele opleiding

Een andere drempel die door de bevroagde bedrijven wordt aangegeven, is talenkennis. Men ervaart in de regio vooral een gebrek aan tweetaligheid en dus kennis van het Nederlands én het Frans, soms ook een tekort aan kennis van het Engels. Hoewel de bevroagde bedrijven graag kandidaten uit de omgeving rekruteren, maakt het feit dat ze op en om de grens van twee gewesten liggen en actief zijn, het er niet makkelijker op om meertalige werknemers te vinden. Wel geven veel bevroagde bedrijven aan dat er in de praktijk oplossingen gezocht worden voor de beperkte kennis van het Nederlands en/of het Frans.

- Voor Grond- en Afbraakwerken De Meuter is tweetaligheid een vereiste en is het gebrek aan tweetaligheid de grootste hinderpaal om geschikt personeel te vinden, zowel bij Franstaligen, Nederlandstaligen, als bij anderstaligen. Het bedrijf wordt bijvoorbeeld

geconfronteerd met Waalse en Brusselse werknemers die geen Nederlands spreken, Vlaamse werknemers die geen Frans spreken, werknemers met een migratieachtergrond die geen Nederlands of Frans spreken, aannemers of projectleiders van bouwbedrijven uit andere regio's die de andere landstaal niet spreken. Het maakt de werkzaamheden complex.

- SUEZ Recycling & Recovery is het enige bevroagde bedrijf dat intern structureel taalopleidingen Nederlands en Frans aanbiedt via de eigen academie. Het volstaat dat een kandidaat-werknemer één van beide talen kent. Een taalbad Nederlands of Frans wordt dus intern gegeven. Werknemers leren termen specifiek eigen aan het bedrijf en aan de verwerking van afvalstromen.

De ervaringen van de bevroagde bedrijven inzake talenkennis bij de werkzoekenden lijken niet volledig overeen te komen met de gegevens van VDAB en Actiris over de Budagemeenten. Daaruit blijkt dat ongeveer de helft van de werkzoekenden tweetalig zou zijn. Daarbij dient gezegd dat die kennis niet vlot hoeft te zijn om meegerekend te worden. Iemand met een beperkte kennis van het Frans en een redelijke kennis van het Nederlands wordt hier bijvoorbeeld ook als tweetalig gezien.

Arbeidsomstandigheden en -voorwaarden en concurrentie

Andere moeilijkheden die aan bod kwamen tijdens de gesprekken zijn de arbeidsomstandigheden en -voorwaarden, sterke concurrentie van andere bedrijven en mobiliteitsproblemen.

Sommige jobs in de betreffende sectoren zijn fysiek zwaar of mentaal belastend. Soms moet in moeilijke weersomstandigheden gewerkt worden of zijn flexibele werkuren vereist. Dat maakt de jobs in de sectoren voor sommige kandidaten minder aantrekkelijk. Arbeidsvoorwaarden kunnen kandidaten echter ook aantrekken. Zo geeft een aantal bedrijven aan dat hun opleidingsbeleid en een aantal interessante extra's voor werknemers voor meer kandidaten zorgen.

Ook van belang daarbij zijn de andere bedrijven in de buurt en de voorwaarden die zij aanbieden. De bevroagde bedrijven hebben ook concurrenten in de omgeving die vergelijkbare activiteiten uitvoeren. Ze ondervinden verder ook de concurrentie van bedrijven en organisaties in nabij gelegen zones waar aantrekkelijker voorwaarden kunnen worden geboden, zoals in bedrijven in de luchthavenzone of in de NAVO- en Europese instellingen.

Oplossingen: latent werkzoekenden, jobcrafting, employer branding, opleiding, cafetariaplan, informatie-uitwisseling

De meeste bevroagde bedrijven werkten reeds strategieën uit om de gezochte werknemers aan te trekken. Ook wanneer het moeilijk te vinden profielen betreft. We geven enkele aangehaalde oplossingen.

Zo focust DHL Global Forwarding bij rekrutering nu op latent werkzoekenden, dat wil zeggen mensen die elders werken, misschien wel tevreden zijn, maar toch overwegen om naar een andere job uit te kijken. Verder probeert de onderneming creatief te zijn met jobcrafting. Afhankelijk van het type job is het mogelijk om sommige jobs in het begin van de loopbaan minder complex te maken. Soms solliciteert een kandidaat met een goed profiel maar met maximaal een diploma secundair onderwijs of minder ervaring. Er kunnen dan taken worden doorgeschoven naar een interne medewerker met meer ervaring zodat de minder ervaren kandidaat kan starten. Op deze manier kon een werkneemster met een opleiding leerkracht lager onderwijs bij de bedienden aan de slag in één van de DHL-locaties op de Budasteenweg in Machelen.

Bij DHL Global Forwarding gaat men ervan uit dat men in de toekomst de organisatie misschien meer zal moeten aanpassen. De jongeren die nu op de arbeidsmarkt komen, willen regelmatig een andere job of taakinving. Men beseft dat jongeren dezelfde functie niet meer gedurende een lange periode zullen willen uitvoeren.

Ook verwacht men een generatiewissel in een aantal bedrijven met veel werknemers met een relatief hoge anciënniteit en een toename van het verloop van jongere werknemers die vaker van job willen wisselen. De HR-verantwoordelijk van Van Leeuwen Buizen onderstreept het belang van maatregelen van employer branding, een strategie voor een sterk bedrijfsimago, om ook aantrekkelijk te zijn voor een jongere generatie. Het bedrijf wil inzetten op de bouw van een aangenamer gebouw en het gebruik van elektrische fietsen om aan de verzuchting rond verkeersfiles en aan de vraag naar meer duurzaam vervoer tegemoet te komen.

Om de krappe arbeidsmarkt het hoofd te bieden en goede profielen aan te trekken en te behouden zet SUEZ Recycling & Recovery Belgium een aangepaste rekruteringsstrategie in.

- Het bedrijf kiest voor een aangepast rekruterings- en verloningsbeleid: een onboarding programma op maat, “met een focus op hartelijkheid”, een introductieplan, de juiste opleidingen vanaf de eerste dag en een helder zicht op de organisatie. De gewerkte uren van de arbeiders worden digitaal geregistreerd, met minder papier, minder tijdverlies en minder risico op vergissingen als gevolg. Er is een cafetariaplan voor de bedienden, dat men verder wil uitbouwen voor de arbeiders. Het doel is dat elke medewerker een deel van zijn verloning op maat en in functie van zijn professionele en persoonlijke behoeften kan kiezen zoals bijvoorbeeld type gsm, aanvullende kinderbijslag, een bedrijfsfiets. Opleidingen en evaluaties worden via een digitaal platform aangeboden en bijgehouden. Op het opleidingsplatform kan elke medewerker uit een geïntegreerde catalogus een training aanvragen en in veel gevallen digitaal - via e learning - volgen. Veel medewerkers werken met arbeidsmiddelen zoals containers, heftrucks en complexere machines, wat risico's met zich meebrengt. Chauffeurs worden tijdens hun introductie alerter gemaakt voor verkeersonveilige situaties met een opleiding via virtual reality.
- SUEZ Belgium lanceerde in het begin van 2020 ook de employer branding campagne #EenJobNaarMijnEvenbeeld via haar website, internet, sociale media en jobbeurzen om de zichtbaarheid van het bedrijf op de markt te vergroten en nieuw talent aan te trekken. De campagne laat de medewerkers aan het woord die aan kandidaat-collega's schetsen hoe men in het bedrijf carrièremogelijkheden, persoonlijke ontwikkeling en meewerken aan een schonere wereld combineert. SUEZ Recycling & Recovery Belgium is door Top Employers Institute erkend als Top Employer 2020 in België “omdat ze een vooruitstrevend HRbeleid voeren, waarin mensen centraal staan, en zo de best mogelijke werkomgeving garanderen”.

Enkele logistieke bedrijven hebben wel interesse in een platform voor informatieuitwisseling rond personeelszaken voor de regio, op voorwaarde dat het goed omkaderd is en een meerwaarde voor de bedrijven betekent. Men zou informatie kunnen uitwisselen over werknemersprofielen en mekaar kunnen ondersteunen in employer branding in de regio. Voor het logistiek bedrijf GLS zou het bijvoorbeeld interessant zijn om op een pool van interimkrachten terug te kunnen vallen die op specifieke piekmomenten bij GLS en op andere piekmomenten bij andere bedrijven in het gebied zouden kunnen werken. De bedrijven zouden zo op iets meer ervaren interimmedewerkers kunnen rekenen en ze zouden minder moeten investeren in het opleiden van telkens nieuwe interimmedewerkers.

Kansen voor werknemers met een afstand tot de arbeidsmarkt

Verder bieden de bedrijven ook kansen voor werknemers met een afstand tot de arbeidsmarkt via aangepast werk, al gaat het niet om grote groepen werknemers. Enkele voorbeelden zijn:

- een bediende die twee jaar niet had gewerkt om voor haar kleine kinderen te zorgen, kon bij Van Leeuwen Buizen met een werk/beroepservaringsstage aan de slag;
- een arbeider genezen van leukemie kreeg een part time job aan de weegbrug bij De Meuter Recycling;
- een werknemster met een opleiding leerkracht lager onderwijs kon starten bij de bedienden bij DHL Global Forwarding;
- een werknemer die tijdens zijn loopbaan met een beperking geconfronteerd werd, kon in een andere functie terecht bij SUEZ Recycling & Recovery.

Kansen voor diversiteit en werknemers met een migratieachtergrond

Ook blijkt dat er in de bevraagde ondernemingen relatief veel werknemers met een migratieachtergrond aan de slag zijn. Dit heeft te maken met de toegenomen diversiteit van de bevolking in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de rand van Brussel. Vaak zijn ze in de bevraagde bedrijven tewerkgesteld in jobs met kortere scholingsvereisten, maar niet noodzakelijk.

- Veel werknemers bij de afvalsortering bij De Meuter Recycling en bij de manuele sloop en asbestverwijdering op de werven bij De Meuter hebben een migratieachtergrond. Er zijn verschillende personen van de eerste, tweede en derde migratiegeneratie.
- Dekempeneer telt op 100 medewerkers een 20-tal werknemers met migratieachtergrond.
- Bij SUEZ Recycling & Recovery heeft 90% van de medewerkers een migratieachtergrond.
- Ook van de arbeiders bij GLS Belgium Distribution heeft 90% een migratieachtergrond (Marokko, Oost-Europa, Afrika, Vietnam,...). Er zijn ook personeelsleden die pas recent naar België gekomen zijn, geeft de verantwoordelijke aan. De werknemers wonen in de regio die zelf diverser wordt of in het Brussels gewest dat vrij divers is. Toen een ouder GLS-depot in Anderlecht gesloten werd, zijn veel arbeiders die daar werkten, naar het depot in Vilvoorde komen werken. Het gaat intussen over een groep oudere werknemers met een migratieachtergrond, maar ze werken nog steeds bij GLS Belgium Distribution in Vilvoorde en verschillende van hen groeiden door in het bedrijf, bijvoorbeeld tot de functie van supervisor.
- Bij DHL Global Forwarding is er eveneens een grote diversiteit. De DHL-vestigingen in de buurt stellen samen werknemers van een 35-tal verschillende nationaliteiten tewerk.

De verantwoordelijke van De Meuter Recycling stipt ook aan dat bijna alle vrachtwagenchauffeurs van Brussel Net, die het afval uit het Brusselse gewest op het afvalsorteercentrum in Neder-over-Heembeek komen afleveren, een migratieachtergrond hebben.

Contact met sectorfondsen, arbeidsbemiddeling en scholen verbeteren

De nog meer gerichte uitbouw van de ondersteuning door de sectorfondsen kan belangrijk zijn, al blijken de bevraagde bedrijven al regelmatig op hun sectorfondsen en sectorfederaties beroep te doen.

De ondernemingen signaleren dat ze niet systematisch beroep doen op de arbeidsbemiddelingsdiensten VDAB en Actiris. De familiebedrijven uit de bouw- en afbraak/recyclagesectoren doen het relatief weinig of niet, de sites van de grotere

ondernemingsgroepen eerder wel, naargelang de noodzaak. Eén bedrijf (SUEZ Recycling & Recovery) geeft vacatures aan beide diensten door en de andere ondernemingen voornamelijk aan één van beide diensten.

Verschillende bedrijven geven ook aan dat ze niet regelmatig deelnemen aan jobbeurzen, onder meer georganiseerd door de arbeidsbemiddelingsdiensten. De deelname leverde in het verleden weinig kandidaten op. Rekening houdend met de toegenomen krapte op de arbeidsmarkt overwegen sommige ondernemingen wel opnieuw deel te nemen aan jobbeurzen om de zichtbaarheid van het bedrijf te vergroten.

Het beperkt of wisselend beroep op de arbeidsbemiddelingsdiensten heeft te maken met het feit dat de bedrijven meer eigen, voor hen direct gepaste kanalen zoeken zoals beschreven. Enkele verantwoordelijken merken ook op dat de samenwerking met de diensten soms moeizaam verloopt en zo niet altijd zo effectief is. Er komen bijvoorbeeld veel documenten aan te pas en de personen die als aanspreekpunten fungeren in de diensten, wisselen nogal eens. Toch staan bedrijven open voor de samenwerking. Medewerkers van DHL geven bijvoorbeeld training in VDAB-opleidingscentra en de vroegere CEO van DHL maakt deel uit van het bestuur van Actiris.

Het contact met scholen – in beide richtingen - verloopt ook niet altijd zo makkelijk, zo geven verschillende gesprekspartners in de bedrijven aan.

- GLS Belgium Distribution organiseert in andere vestigingen relatief veel stages voor leerlingen, maar krijgt weinig stage-aanvragen voor de site in Vilvoorde. Het bedrijf vermoedt dat het minder bekend is in de regio bij studenten logistiek. Het bedrijf probeert meer samen te werken met de scholen uit de omgeving, maar de verantwoordelijke geeft aan dat het niet zo makkelijk lukt om met de scholen contact te leggen en er binnen te geraken.
- Ook de verantwoordelijke van De Meuter stelt vast dat het niet vanzelfsprekend is om met scholen contact te leggen. Zo contacteerde hij op een bepaald moment in de omgeving zowat alle scholen met bouwkundige opleidingen, maar slechts één school reageerde.
- De personeelsverantwoordelijke van DHL Global Forwarding wil graag meer samenwerking met scholen. Hij beklemtoont dat het onderwijs leerlingen nog beter kan voorbereiden op en informeren over de arbeidsmarkt en de bedrijfswereld zodat jongeren zich een realistisch beeld kunnen vormen van de sterk concurrentiële bedrijfspraktijk en mogelijke jobs.
- De HR-verantwoordelijke van Van Leeuwen Buizen geeft aan dat de bedrijven soms zelf terughoudend zijn. Zo is er in verschillende scholen in de regio een overaanbod van leerlingen en een tekort aan leerkrachten, met naar verluidt gevolgen voor de kwaliteit van de opleidingen en de attitude van de leerlingen. Vele scholen zijn ook heel divers met veel leerlingen met een migratieachtergrond, met problemen zoals een leerachterstand (inzake lezen, schrijven, spreken) en een tekort aan kennis van het Nederlands en/of Frans.

6.2 Troeven en uitdagingen gerelateerd aan de context van de bedrijven

Om job- en opleidingskansen optimaal aan te bieden en te benutten is de ruimere context voor de ondernemingen van belang. De bevraagde bedrijven brengen een aantal van die punten aan.

6.2.1 Strategische locatie en valorisatie

Voor de meeste bevraagde bedrijven is de locatie van hun site in de Budaregio niet toevallig, maar een troef, een strategische locatie.

De bedrijven hebben een zekere verankering in de omgeving. Alle sites zijn al langer aanwezig in het gebied, hetzij als deel van het bedrijf, hetzij later door een andere organisatie overgenomen.

Netwerk, afzetmarkt en distributiehubs

De bevraagde bedrijven hebben vanuit de regio in de loop van de tijd een partnerschap met verschillende klanten uitgebouwd, geven ze aan. Voor de bouw- en afbraak/recyclagebedrijven vertegenwoordigt de regio een heel deel van hun netwerk en afzetmarkt. De logistieke bedrijven zijn deels ook actief in de regionale logistiek, maar voor hen is vooral de centrale ligging van de regio een goede uitvalsbasis voor hun distributieactiviteiten naar gebieden in België, Europa en internationaal.

Onder meer het Brussels gewest zou een deel van de Budaregio aan Schaarbeekvorming verder willen uitbouwen als een soort logistieke hub.

Foundational economy

Bepaalde sectoren zijn duidelijk aanwezig in de Budaregio en hebben bepaalde functies voor het gebied zelf, bijvoorbeeld afvalverwerking en recyclage, bouw(materialen), logistiek, catering, onderhoudsmechanica, enzovoort. Voor de bedrijven uit deze sectoren is de locatie in de Budaregio en de centrale ligging ervan belangrijk. De bedrijven uit deze sectoren vallen doorgaans wel op door een vrij groot ruimtegebruik in de regio.

De activiteiten van de bevraagde bedrijven hebben ook een functie voor de betrokken steden en de omgeving. Samen met andere ondernemingen uit meerdere sectoren in de regio vervullen ze activiteiten die behoren tot wat men omschrijft als de foundational economy⁷ voor een bepaalde omgeving, zoals de stad en de stedelijke omgeving, onder meer de Budaregio, het Brussels Gewest en de rand. Dat is het geval voor bepaalde activiteiten van de bevraagde logistieke bedrijven, maar vooral in sterke mate voor zowat alle activiteiten van de bevraagde bouw- en afbraak/recyclagebedrijven. Zij voeren geregeld wegenwerken, afbraakwerken, afvalverwerking en dergelijke uit in en voor de steden en gemeenten uit de regio en leveren grondstoffen voor bijvoorbeeld bouwondernemingen en andere recyclagebedrijven actief in het gebied. Hun nabijheid is belangrijk om organisatie- en efficiëntieredenen, maar ook een troef vanuit het oogpunt van (milieubewuste) mobiliteit en de beperking van transportkilometers.

Een groot aantal bouw- en afbraak/recyclagebedrijven in en om Brussel, vaak gevestigd langs het kanaal, ook in de voorhaven, wordt beschouwd als deel van de foundational economy voor Brussel en omgeving.⁸

⁷ De foundational economy van bijvoorbeeld een stad omvat die activiteiten binnen de economie die de infrastructuur en de diensten voor het dagelijks leven leveren. Het gaat om universele basisgoederen en diensten die burgers dagelijks nodig hebben en gebruiken zoals voeding, huisvesting en voorzieningen uit sectoren zoals productie en verwante sectoren zoals voeding, logistiek, bouw, gezondheidszorg, en andere. Met het oog op de uitbouw en versterking van de foundational economy van bijvoorbeeld een stad onderstreept men het belang van de aanwezigheid van bedrijven uit deze sectoren in een geschikte nabije locatie.

⁸ De Boeck, S., Bassens, D. & Ryckewaert, M. (2019) Making space for a more foundational economy: The case of the construction sector in Brussels. *Geoforum* 105 (2019) 67–77. Vrije Universiteit Brussel, Department of Geography, Cosmopolis – Center for Urban Research, Brussels.

De Budaregio ziet sinds de jaren 2000 nog meer bedrijven, naast die er al bestonden, met een rol in de foundational economy verschijnen. Dat gebeurt meer specifiek in de (semi)publieke dienstverlening zoals met het grote postsorteercentrum Brussel X en het waterzuiveringsstation voor Brussel, elk aan weerszijden van de Budabrug, de busvervoersmaatschappij Keolis en het busdepot van de STIB-MIVB op de linkeroever van het kanaal, het waterbusproject, de toeristische cruise terminal op de linkeroever, het stedelijke distributiedepot Citydepot op de Vilvoordselaan op de rechteroever dicht bij de verbrandingsoven en bij de containerterminal van de haven van Brussel, enzovoort.

Regio met groeiende bevolking en aantrekkende innovatie

De bevroegde bouw- en afbraak/recyclagebedrijven en logistieke ondernemingen zien de regio ook verder ontwikkelen en zien daarin ook kansen voor hun activiteiten en bijkomende tewerkstelling. Zo is er de groeiende bevolking in Brussel en de rand en de ontwikkeling van nieuwe woonwijken, onder meer in Neder-over-Heembeek, Vilvoorde en Machelen.

Er zijn nog steeds productiebedrijven in het gebied, zoals in de chemische sector, metaal- en houtbewerking en voeding. Maar is ook meer plaats voor meer “ambachtelijke” ateliers en gespecialiseerde bedrijven die op kleinere schaal producten of diensten aanbieden, zoals in het nieuwe KMO business park Magellan van Citydev in Neder-over-Heembeek of Brightpark in Vilvoorde.

Verder zijn er ook een aantal hotspots die innovatie in de kijker zetten en zo ook meer hogeschoolden in de regio aantrekken. Voorbeelden zijn het Living Tomorrow huis in Vilvoorde en de site van Solvay in Neder-over-Heembeek waar in de toekomst ook plaats zal zijn voor startups.

Door de aard en de organisatie van hun activiteiten kunnen de bevroegde bedrijven uit de bouw- en afbraak sector en de logistieke sector een partner zijn in het uitbouwen van een duurzame Budaregio. Het belang van hun rol voor de omgeving en voor de tewerkstelling in de regio, zoals van vele ondernemingen in het gebied, zal wellicht toenemen, gegeven de groei van de bevolking in de hoofdstad en in de rand rond Brussel.

6.2.2 Circulaire economie en duurzaamheid

Wat de herwaardering en de optimalisering van de Budaregio betreft, zijn er allerlei ideeën, ook de idee om in het gebied meer in te zetten op circulaire economie. Het materiaalafval van het ene bedrijf zou een grondstof kunnen zijn voor een ander bedrijf in de regio of de ruimere omgeving.⁹ Dat deze idee met betrekking tot het gebied opborrelt, is niet verwonderlijk. Er zijn bijvoorbeeld al lang, zeer zichtbare autosloop- en metaalrecyclagebedrijven naast en nabij het kanaal gevestigd.

⁹ Een aantal onderzoekers, instanties en organisaties deed al onderzoek naar de materialenstromen in de regio: bijvoorbeeld de Haven van Brussel, de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) met behulp van een enquête bij bedrijven in de regio. Het Brussels Gewest zet ook in op circulaire activiteiten. Er is het materialendorp. Er zijn andere bedrijven voor wie recyclage de core business is.

Beperkte bijdrage van logistieke bedrijven aan circulaire economie

De bevroagde bedrijven uit de logistieke sector zijn geen productiebedrijven en hebben niet echt materialenstromen die eventueel materiaalafval genereren. Aspecten en principes van circulaire economie kunnen hier op dat vlak minder worden toegepast.

In het algemeen spannen de logistieke bedrijven zich wel in om het toch aanwezige afval meer en efficiënter te sorteren. Bijvoorbeeld restafval, palletafval, afval van verpakkingsfolie en groenafval van struiken of onkruid op het bedrijfsterrein worden gescheiden. Andere bedrijven uit de directe of iets ruimere omgeving komen dit afval ophalen. Plastiekfolie wordt bijvoorbeeld gerecupereerd en er worden elders nieuwe rollen plasticfolie van gemaakt.

Het logistiek bedrijf Van Leeuwen Buizen heeft wel een klein deel schrootafval van metalen buizen, na eventuele bewerking, zoals bijvoorbeeld verkeerd gezaagde of beschadigde buizen. Het schrootafval kan makkelijk worden gerecycleerd en wordt met containers opgehaald door het schrootverwerkingsbedrijf A. Stevens & Co dat zich in het centrum van de haven van Brussel bevindt. Verder maken technische scholen uit de omgeving soms gebruik van het schrootafval. In samenspraak met het bedrijf maakten leerlingen van Horteco voor de werknemers een fietshek en een rokersruimte van herbruikbaar materiaal uit het bedrijf. Horteco is de secundaire school voor natuur, wetenschappen, plant, dier en milieu (met aso-, tso-, bso- en duale opleidingen) in Vilvoorde.

Belangrijke bijdrage van bouw- en recyclagebedrijven aan circulaire economie

De bedrijven uit de bouw- en recyclagesector spelen een belangrijke rol in de circulaire economie voor de Budaregio en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

SUEZ Recycling & Recovery Belgium in Neder-over-Heembeek sorteert en recycleert kleinzakelijk afval van kleinere bedrijven en grootzakelijk afval van bijvoorbeeld grote retailers uit het Brussels gewest en de rand rond Brussel.

- Het gaat onder meer om organisch afval, keuken- en kantineafval, markt- en groenafval, behandeld hout, bouwafval, flessen, borden (holglas), grofvuil, klein gevaarlijk afval, onbehandeld massief hout, papier en karton, restafval, steenafval, vensters (vlakglas), textielafval en elektro-afval.
- Ongeveer 90% van het afval wordt gerecycleerd. Het gesorteerde afval wordt afgevoerd naar eigen verwerkingssites van de SUEZ groep en andere verwerkingsbedrijven.

Dekempeneer realiseert een kringloop van materialen via de verschillende vestigingen van het bedrijf in de Budaregio. De zeefcentrale van Dekempeneer in Haren verwerkt niet-gecontamineerde grond met stenen en zand van graafwerken uit Brussel, Wallonië en Vlaanderen.

- De overblijvende fijne fractie wordt gebruikt voor grondtoepassingen. Veel materiaal gaat naar de betoncentrale van Dekempeneer in Neder-over-Heembeek. Daar wordt het met nieuw aangevoerd zand verwerkt in verschillende mengsels gestabiliseerd zand en mager beton voor de groep en andere bouwondernemingen.
- De resterende steenfractie van de zeefcentrale plus steenfractie van elders (beton-, asfalt- en mengpuin) gaan naar de breekinstallatie van Dekempeneer in Diegem (het Brussels Recycling Centre), waar ze worden verkleind.
- Dit gaat ook deels naar de betoncentrale en wordt daarna gebruikt voor de wegenwerken, zoals in funderingswerken enzovoort.

- Ongeveer 3% van het materiaal dat via de zeef- en breekinstallatie passeert, is restafval en gaat naar een stort. Vervuilde grond gaat naar Suez Remediation aan het kanaal in Grimbergen.

Het afvalsorteercentrum De Meuter Recycling in Neder-over-Heembeek sorteert alle soorten afval, behalve gevaarlijk afval en huisafval. Het gaat meestal om grof vuil en sluisstorten van de stad Brussel en het Brussels gewest.

- Ruim een derde van het afval uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komt van bouwwerven, vaak renovatiewerken. Tot 90% ervan wordt gerecycleerd. Het afval wordt gesorteerd en afgevoerd naar recyclagecentra.
- Hout, plastic en soortgelijk afval gaat naar andere recyclagecentra.
- Het afval dat niet gerecycleerd kan worden, gaat naar een stort of een verbrandingsoven.
- Beton, steenpuin, metselwerkpuin en asfalt gaan naar de vestiging All Belgian Recycling (ABR) van De Meuter in Grimbergen. De breekinstallatie daar verwerkt het puin tot herbruikbaar hoogwaardig bouw materiaal voor bouw- en renovatieprojecten (COPRO-gekeurde granulaten¹⁰, gestabiliseerd zand, mager betonen funderingsmateriaal voor wegen en gebouwen. De restfractie na het breken bevat kunststoffen, kalk, metaal, gips, hout, enzovoort en gaat naar andere recyclagecentra.

Zuiverder afvalstromen in bouw- en afbraakbedrijven

Dekempeneer en ABR De Meuter hebben zich als aannemer van sloop- en afbraakwerken en als breker ook aangesloten bij de sloopbeheerorganisatie Tracimat vzw.¹¹

Tracimat zet in op meer zuivere afvalstromen, geschikt voor hoogwaardige toepassingen, en beheert daarvoor een ketenzorgsysteem voor bouw- en slooppafval, en ook asbestafval. Het traceerbaarheidsysteem houdt in: identificatie van de materialen die zullen vrijkomen bij de sloop en afbraak; controle van de selectieve sloop en tracering van de gesloopte materialen. Tracimat verricht controles op de cruciale momenten in het ketensysteem en levert documenten af die de kwaliteit waarborgen. Hierdoor worden de milieurisico's bij sloop- en afbraakwerken beperkt en worden gevaarlijke afvalstoffen correct en veilig verwijderd. Brekers maken nu een onderscheid tussen puin met een hoog- en laagmilieurisicoprofiel. Selectief gesloopt puin, mét een Tracimat-attest, krijgt de stempel laagmilieurisicoprofiel en kan goedkoper verwerkt worden dan puin met een hoogmilieurisicoprofiel. Met een digitaal platform van Tracimat garandeert men de dossierbehandeling. Zo bouwt het systeem ook mee aan een circulaire economie en helpt het de materialenkringen verder te sluiten.

Algemeen meer aandacht voor duurzaamheid

Alle bevraagde bedrijven hebben, ruimer gezien dan hun mogelijke bijdrage tot circulaire economie, wel meer aandacht voor duurzaamheid en duurzaam ondernemen in het algemeen en zetten bijvoorbeeld ook in op minder CO₂-uitstoot.

Voorbeelden van vermelde duurzame maatregelen die sommige bedrijven nemen, zijn:

¹⁰ COPRO (COntrôle van PROducten) is een onafhankelijke instelling voor de controle van bouwproducten, opgericht door de overheid en het verbond van de aannemers wegebouwers. Ze garandeert dat alle producten, verwerkt op een werf, beantwoorden aan de voorwaarden gesteld in het bestek.

¹¹ Tracimat is een initiatief, opgericht in 2017, door de Vlaamse Confederatie Bouw (VCB), de Confederatie van Aannemers van Sloop- en Ontmantelingswerken (CASO), de Federatie van Producenten van Recycling Granulaten (FPRG) en de Organisatie van Raadgevende Ingenieurs- en consultancybedrijven (ORI).

- bedrijfsinfrastructuur: een meer energiezuinige bedrijfsinfrastructuur, investering in warmtepompen, recuperatie van regenwater om bijvoorbeeld de toiletten door te spoelen, meer groenaanplanting,
- bedrijfsmiddelen: meer doordachte magazijnen, magazijnen in de hoogte om terreinoppervlakte te besparen, betere machines en elektronische apparatuur, sproeiinstallaties op de recyclagesites om stofhinder te beperken,
- vervoer: minder vervuilende vrachtwagens (ook al omdat de CO2-emissienormen onder meer in Brussel strenger worden), elektrische of hybride wagens, inverse logistiek waarbij vrachtwagens of boten bij hun terugkeer met andere goederen geladen zijn, meer efficiënt laden van vrachtwagens of containers, meer efficiënt organiseren van vrachtritten, keuze voor vrachtvervoer via het water in plaats van via de weg,
- klantenrelaties: verpakkingsadvies aan klanten zodat goederen niet beschadigd raken en om meer duurzame recycleerbare verpakking te gebruiken,
- werknemers: aanmoediging van werknemers, eventueel met premies, om zich met de fiets of het openbaar vervoer te verplaatsen, de mogelijkheid voor werknemers om elektrische fietsen voor woon-werkverkeer te leasen, drinkfonteinen voor de medewerkers in de plaats van plastic flesjes, glazen in plaats van plastic drinkbekertjes,
- relaties met derden: recyclage van computers door scholen,
- enzovoort.

De HR-verantwoordelijke van Van Leeuwen Buizen vindt het persoonlijk belangrijk dat het bedrijf meer aandacht aan duurzaamheid besteedt, ook via kleine verbeterstappen, zeker in een regio die voorheen met grondvervuiling en nog steeds met luchtvervuiling te maken heeft.

De maatregelen gaan soms wel om belangrijke investeringen. Door de nieuwe wetgeving rond CO2-emissie mag Dekempeneer Brussel niet meer binnenrijden met bepaalde bestelwagens en vrachtwagens, hoewel deze vervoersmiddelen nog lang niet verouderd zijn. Het bedrijf zocht elektrische bestelwagens maar vond niets geschikt op de markt, vooral niet voor het vervoer van enkele werknemers plus materiaal. Het investeerde in enkele bestelwagens op aardgas. Vrachtwagens hebben ook veel pk's nodig om in de funderingen te rijden, enzovoort.

6.2.3 Samenwerking met bedrijven en sectorale organisaties

Van de bevraagde bedrijven waarvan meerdere sites in en om de Budaregio gevestigd zijn, blijken deze sites meestal nauw met elkaar samen te werken. Ze dragen elk bij tot het proces en de flow van de activiteiten van de onderneming in haar geheel. Er zijn nog samenwerkingsverbanden met andere ondernemingen in de regio, alsook met andere organisaties die de onderneming ruimer vertegenwoordigen.

Verder is het vooral een zoektocht naar geschikte samenwerking naargelang de noden van het bedrijf. De bevraagde sites lijken wel veeleer gericht op zelfstandig opereren, vooral gekaderd in en omkaderd door de groep waartoe ze behoren. De indruk is dat dit vooral het geval is bij de sites van de grotere bedrijven. De kleinere familiale bedrijven uit de bouw- en recyclagesector lijken zich ook meer tot andere actoren te richten.

Beperkte samenwerking met andere bedrijven in het kader van de bedrijfsvoering

In de context van de bedrijfsvoering zijn er enkele samenwerkingsverbanden met andere ondernemingen in de regio, bijvoorbeeld voor ophaling van recyclebaar afval, transport van goederen van en naar klanten met vrachtwagens of boten en tijdelijke opslag op terreinen van of

in magazijnen van andere ondernemingen in het gebied (bijvoorbeeld opslag van grond of zand voor de bouw- en afbraakbedrijven en van goederen voor de logistieke bedrijven).

Beperkt interesse voor actieve samenwerkingsplatformen

Het is dan waarschijnlijk ook niet verwonderlijk dat de bevroagde bedrijven niet zoveel interesse betonen voor mogelijke actieve samenwerkingsplatformen tussen de bedrijven in de regio onderling. Algemeen gesproken geven ze aan niet zo direct veel nood aan samenwerking en uitwisseling met andere bedrijven in de regio te ervaren.

Zo is er niet onmiddellijk veel animo voor een uitwisselingsplatform rond materialengebruik en afvalstromen om mogelijk bij te dragen aan de circulaire economie in het gebied. De logistieke bedrijven hebben weinig of geen afval en kunnen op dit punt weinig bijdragen. De bouw- en recyclagebedrijven brengen wel hun eigen materialengebruik en afvalstromen in kaart omdat dit deel uitmaakt van hun core business, maar er zijn knelpunten wat uitwisseling betreft. Enkele initiatieven in de regio¹² die stappen op dit terrein probeerden te zetten, brachten dit al aan het licht, zo geeft de verantwoordelijke van De Meuter aan.

- Er zijn bezwaren om deze bedrijfsinformatie omtrent materialengebruik en afvalstromen te delen om concurrentiële redenen. Andere bedrijven zouden zo bijvoorbeeld zicht kunnen krijgen op elkaars klantenbestand en activiteiten.
- Er zouden ook praktische knelpunten zijn zoals de informatie correct en tijdig in een dergelijk platform ingeven, stromen op elkaar afstemmen of aan elkaar doorgeven.
- De idee om afvalstromen te groeperen botst ook op juridische problemen. Een bedrijf mag het eigen afval opslaan en opbulken in het kader van afvoer, maar kan niet als inzamelpunt voor afval van een andere onderneming optreden. Een bedrijf mag zich wettelijk alleen van professioneel afval ontdoen via een erkende, geregistreerde afvalinzamelaar die moet voldoen aan voorwaarden zoals een vergunning, een bodemonderzoek, een brandweeradvies, een kwaliteitsborgingssysteem, inspectie en externe auditing, enzovoort.

Enkele logistieke bedrijven hebben wel interesse in een platform voor informatieuitwisseling rond personeelszaken zoals eerder in de tekst aangegeven.

Mobiliteit in de omgeving stelt wel een probleem en dit zou de bedrijven, ook concurrenten, er kunnen toe aanzetten om samen na te denken over oplossingen. De personeelsdirecteur van DHL Global Forwarding nam al deel aan een lerend netwerk en gedachtenuitwisseling van Voka over de mobiliteit in de regio. GLS toonde belangstelling voor de idee van een stedelijk distributiecentrum voor Brussel en woonde vergaderingen over het initiatief bij.

Het Brussels Gewest denkt al geruime tijd na over slimmere, efficiëntere en schonere bevoorrading. Zo is er sinds enige tijd een vestiging van CityDepot uit Hasselt op de Vilvoordse laan, dichtbij de verbrandingsoven van Brussel en het kanaal. Het initiatief ontstond in 2014, met de steun van het Brussels Gewest en het Europese LaMiLo-project (Last Mile Logistics). CityDepot bundelt leveringen aan bedrijven en handelaars voor transporteurs en logistieke bedrijven. Deze leveren hun goederen niet meer individueel bij elke winkel of

¹² Er waren al initiatieven. De Haven van Brussel probeerde al een uitwisselingsplatform zonder veel succes. Onderzoekers van de ULB / VUB die naar een mogelijke deelname aan een circulair uitwisselingsplatform in de regio peilden, vonden weinig gehoor bij bedrijven. Solvay liet om juridische redenen de idee varen om gevaarlijk afval samen met een schrijnwerkerij uit de sociale economie te bundelen.

onderneming in de binnenstad, maar in de magazijnen van CityDepot buiten het stadscentrum. Het stadsvriendelijke distributiemodel haalt vrachtwagens weg uit de binnenstad door het laatste stuk van het traject tussen leverancier en onderneming te overbruggen met elektrische bestelwagens of cargofietsen. De Brusselaars krijgen minder vrachtwagens en minder grote voertuigen in hun stad en de handelaars kunnen op maat worden bediend.

Aanvankelijk was er vrij veel belangstelling voor het initiatief, dat later overgenomen werd door Bpost. Intussen is de belangstelling weggezaakt omdat er weinig bereidheid zou zijn om te betalen voor de laatste groene kilometers. Het zou ook maar voor sommige vrachten interessant zijn. Een volle vrachtwagen met pallets rijdt beter door naar het centrum dan dat de pallets overgeladen worden op verschillende bestelwagens. Ook voor de snelle e-commerce werkt het niet omdat het een extra stop betekent. Voor minder efficiënte leveringen, vervoerders die met een halfvolle vrachtwagen enkele winkels in het centrum komen bevoorraden, kan het een oplossing zijn. De laatste kilometers in de binnenstad zouden dan beter per elektrische bestelwagen of cargofiets worden afgelegd.

Samenwerking met sectorfondsen en beroepsverenigingen

De bevroagde bedrijven werken samen met hun respectievelijke sectorfondsen en sectorfederaties, diverse beroepsverenigingen en overkoepelende werkgeversorganisaties.

De samenwerking geeft wel een beeld van een redelijk versnipperde vertegenwoordiging van de bevroagde bedrijven in en via allerlei organisaties. De samenwerking is echter belangrijk voor de ondersteuning van de bedrijven en voor de informatiedoorstroming, bijvoorbeeld rond veranderende wetgeving (bijvoorbeeld inzake brandveiligheid, milieu, grondverzet, enzovoort). De contacten zijn ook belangrijk om te netwerken, om collega's in de sector te leren kennen waarmee men eventueel kan samenwerken, om betrokken te zijn bij instanties die invloed kunnen uitoefenen op aspecten van belang voor het bedrijf, enzovoort. We geven enkele voorbeelden.

- Dekempeneer is sterk vertegenwoordigd in en betrokken bij de activiteiten van de Confederatie Bouw en het sectorfonds Constructiv. Soms gaan er ook sectorfondsopleidingen door op een site van het bedrijf, bijvoorbeeld voor de bediening van kranen.
- De Meuter vermeldt betrokken te zijn bij een hele reeks organisaties zoals Febetra (goederenvervoer over de weg voor derden en van de logistieke dienstverleners), de Brusselse en Vlaamse Havengemeenschap, de havengebruikers in Brussel en in Vlaanderen, de federatie van de slopers, de federatie van de puingranulaatproducenten, de federatie van de brekers en recyclagegranulaten, de federatie van de afvalverwerkende bedrijven (GO4Circle), de Confederatie Bouw, Voka, UNIZO, de Brusselse Havengemeenschap, Groen Beton (vereniging rond ecologisch beton), de vereniging van ontginners, Brussels Entreprises Commerce & Industry (Beci) of het partnerschap van de Kamer van Koophandel en Verbond van Ondernemingen te Brussel, Voka Kamer van Koophandel en Voka Metropolitan, BUDA+, enzovoort.
- GLS Belgium Distribution geeft aan lid te zijn van VIL, het Vlaams Instituut voor Logistiek. Dit is een samenwerking tussen bedrijven in dezelfde sector die dezelfde issues hebben. Zij bestuderen ook topics om zaken efficiënter te organiseren. Ze bekijken alle mogelijke vernieuwende processen rond logistiek. Zo hebben ze een project rond leveren in de steden. Er was ook onlangs een project rond ergonomie in de logistiek, namelijk het gebruik van exoskeletons.

- De personeelsverantwoordelijke van DHL Global Forwarding onderstreept het belang van het bedrijsvennetwerk Air Cargo Belgium (ACB) dat alle ondernemingen rond de luchthaven (forwarding bedrijven, consumentenwinkels en retailers) samenbrengt. ABC organiseert werkgroepen rond HR, veiligheid, mobiliteit, logistiek, enzovoort. De organisatie zoekt samen naar oplossingen. Bedrijven die bijvoorbeeld een klant kwijt spelen en zo minder werk hebben voor bijvoorbeeld magazijniers, wisselen de cv's van deze werknemers uit met andere bedrijven waar deze werknemers eventueel aan de slag zouden kunnen.

6.2.4 Vraag naar ondersteuning vanuit het beleid

Tot slot geven we mee dat de bevroagde bedrijven ondersteuning vragen vanuit het beleid voor de uitbouw van hun sites in een aantrekkelijke omgeving, met een gerichte aanpak van de mobiliteitsproblemen en met zicht op de inbreng van tal van beleidsactoren en projecten plus een afgestemde regelgeving tussen de betrokken gemeenten en gewesten.

Voor de uitbouw van de bedrijfssites in een aantrekkelijke omgeving

De bevroagde bedrijven geven wel een aantal pijnpunten aan in verband met hun locatie die wellicht ook voor andere ondernemingen in de omgeving gelden.

- Ze wensen hun sites in de regio te behouden en velen denken zelfs aan uitbreiding. Daarvoor is ruimte nodig en die is er niet altijd of wordt niet altijd ter beschikking gesteld.
- De gronden van sommige bedrijven moeten worden gesaneerd als gevolg van historische vervuiling en de betrokken bedrijven willen graag ondersteuning bij de saneringskosten.
- In meerdere situaties zijn de gronden en/of gebouwen geen eigendom van de bevroagde bedrijven. In sommige gevallen vergroot dit de onzekerheid voor de mogelijke ontwikkeling en uitbouw van de bedrijfsactiviteiten. Sommige hebben al interesse laten blijken om de grond van hun site te kopen maar vooralsnog zonder resultaat.
- Daar bovenop zijn er ontwikkelingsplannen voor bepaalde zones in en om de Budaregio waarvan men niet helemaal zeker is welke richting die uitgaan en en wat het effect voor de aanwezige bedrijven zal zijn. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de plannen voor de Uplace-site in Machelen, de CAT-site en de Renault-site in Vilvoorde en de site van Schaarbeekvorming.
- Een aantal bedrijven vraagt om na te denken over de bestemming van zones. Zones met residentiële functies en bedrijfsactiviteiten lopen voor een deel door elkaar en dat zorgt voor problemen met omwonenden. Sommige bedrijven zijn vragende partij om deze functies meer gescheiden te houden. Voor Dekempeneer betekent het dat een vestiging moet verhuizen. Sommige vinden echter strikt afgebakende zones met één bedrijfsfunctie ook niet realistisch, bijvoorbeeld één zone logistiek, één zone afvalverwerking, enzovoort.

Meerdere bedrijven wensen meer duidelijkheid omtrent deze knelpunten zodat ze er hun investeringsbeleid op kunnen afstemmen.

Tot slot is er de aantrekkelijkheid van de omgeving. Er wordt opgemerkt dat het uitzicht, de inrichting, de netheid en de veiligheid in de regio voor verbetering vatbaar zijn. In relatie daarmee wordt ook verwezen naar de mobiliteit.

Met een gerichte aanpak van mobiliteitsproblemen

Om medewerkers aan te trekken en te behouden is een goede mobiliteit een pluspunt. De bevroagde bedrijven geven aan dat medewerkers soms afhaken omwille van problemen in deze regio. Bij woon-werk verkeer met de wagen komen medewerkers vast te zitten in het drukke verkeer. Enkel de mensen die in shiften werken, hebben hier minder last van omdat ze buiten de piekmomenten heen en weer pendelen. Voor wie wel met de wagen komt, is er bij sommige bedrijven niet altijd voldoende parkeergelegenheid op en rond het bedrijfsterrein.

Het openbaar vervoer of de fiets zouden een oplossing kunnen bieden. De medewerkers van de bevroagde logistieke bedrijven die in de nabijheid van de Schaarbeekleij liggen, maken meer gebruik van het openbaar vervoer zoals de trein en bus. Ongeveer 40% van de medewerkers van SUEZ Recycling & Recovery komt met de fiets, ook als gevolg van het premiebeleid van het bedrijf. De bereikbaarheid van de regio met het openbaar vervoer en de fiets is echter over het algemeen niet optimaal, vooral niet op de linkeroever van het kanaal en in het deel op de rechteroever dichtbij de verbrandingsoven. Veel bedrijven stimuleren hun werknemers wel om vaker de fiets te nemen maar zeggen er ook bij dat de veiligheid voor fietsers een stuk beter kan, zoals een betere verlichting.

Het drukke verkeer in de regio bemoeilijkt naast het woon-werkverkeer ook de bedrijfsactiviteiten. De bevroagde bedrijven vragen een lokale en bovenlokale aanpak en formuleren concrete maatregelen die volgens hen de mobiliteit in de regio zouden kunnen verbeteren.

- Daarbij is er vraag naar een betere infrastructuur van de wegen en het wegennet. Een goed onderhouden en veilige infrastructuur zou aldus de gesprekspartners heel wat ongevallen kunnen voorkomen.
- Daarnaast zijn er vragen om een aantal bottle necks aan te pakken zoals die op de Schaarbeekleij, aan de brug van Vilvoorde, aan de Budabrug en op de Woluwelaan. Ook de problemen op de Ring van Brussel hebben een effect op de regio.
- Tot slot zou een betere toegankelijkheid van de regio zelf via gevrijwaarde grotere invalswegen oplossingen kunnen bieden volgens de bevroagde bedrijven, bijvoorbeeld een betere aanpak van de Ring, een toegang naar de E19, enzovoort, geven sommige bedrijfsverantwoordelijken aan. Daarbij wil men ook toegankelijke en vlotte verbindingswegen met bedrijvencenters uit de buurt, waar een aantal ondernemingen gevestigd is, waarmee de bevroagde bedrijven samenwerken. Deze verbindingswegen zijn ook belangrijk om mogelijke synergieën met aangrenzende bedrijvencenters te stimuleren, bijvoorbeeld tussen de Budaregio en de bedrijvencenters rond de Verbrande Brug in Grimbergen, links van het kanaal en de Cargovil-bedrijvencenters op dezelfde hoogte rechts van het kanaal.

Verder proberen de bedrijven ook na te denken over de inrichting van hun eigen bedrijfsterrein, met het oog op bijvoorbeeld voldoende parkeergelegenheid en manoeuvreerruimte en een veilige en logische in- en uitgang voor vrachtwagens en personenauto's, alsook de mogelijkheid om de site voldoende te beveiligen.

Andere mobiliteitsvoorstellen gaan over het inperken van de voertuigen op de weg. Alternatieven zoals verplaatsingen met de fiets of te voet voor werknemers moeten veiliger en makkelijker gemaakt worden. De bedrijven vragen investeringen in een beter openbaar vervoer. Bij vrachtvervoer wil men inzetten op inverse logistiek waarbij vrachtwagens of boten nooit leeg heen of terug komen maar steeds geladen zijn.

Als het over mobiliteit in de Budaregio gaat, mag ook het kanaal niet over het hoofd worden gezien. Goederenvervoer over water is een oplossing voor de fileproblematiek op de weg. De winst kan belangrijk zijn op het vlak van mobiliteit, congestie en uitstoot. Er zijn ongeveer 1100 km waterwegen in België die voor goederentransport kunnen worden gebruikt. 80% van alle Belgische bedrijven liggen op een afstand van 10 km of minder van een waterweg. Met vervoer via het water zouden de bedrijven ook wegentaks kunnen vermijden. Er wordt in Vlaanderen al 60.000 ton afval per jaar via het water vervoerd, het equivalent van 5.000 vrachtwagens of een vermindering van 150.000 ton CO². Enkele bevroagde bedrijven maken gebruik van het kanaal, maar er valt na te gaan of dit nog zou kunnen toenemen. Onder meer de Haven van Brussel, en de Brusselse en de Vlaamse overheid stimuleren een modal shift, intermodal transport en het gebruik van het kanaal. Bij de bevroagde bouw-en recyclagebedrijven liggen plannen op tafel om meer gebruik te maken van het kanaal. DHL Global Forwarding vervoert een deel goederen, bedoeld voor zeetransport, via wegtransport richting Kallo. Eén bedrijfsverantwoordelijk meent dat het vervoer via het water vooral geschikt, efficiënt en rendabel lijkt voor vervoer van bulkgoederen naar één bestemming aan het water.

Met zicht op de inbreng van beleidsactoren en projecten en afgestemde regelgeving

Bij hun bedrijfsvoering moeten de bevroagde ondernemingen in de Budaregio rekening houden met de input van verschillende actoren. De Budaregio ligt in een zeer dynamisch gebied en wordt geconfronteerd met tal van ontwikkelingen in het Vlaams en in het Brussels Hoofdstedelijk gewest. Er lopen zeer veel initiatieven in de Noordrand, Brussel en de Budaregio, van de verschillende overheden, private partijen, onderzoeksinstellingen en burgers. Ze komen met beleidsplannen, programma's, projecten, studies, ontwerpen, acties, enzovoort die een licht werpen op de activiteiten in de Budaregio, op de economische en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en uitdagingen.

Belangrijk voor de Budaregio zijn meer specifiek de activiteiten die kaderen in het Territoriaal Ontwikkelingsprogramma TOPNoordrand en in het bijzonder de werf Buda+.

Cruciale domeinen voor de bevroagde bedrijven zijn onder meer alles wat te maken heeft met exploitatievergunningen, bestuur, infrastructuur en capaciteit, stedenbouwkunde, verkeer, mobiliteit, openbare werken, leefbaarheid, milieu, onderwijs, arbeidsmarkt en arbeidsbemiddeling, wonen, welzijn, enzovoort.

Wat wettelijke bepalingen betreft, maken de verschillen tussen de gewesten en gemeenten het voor de bevroagde bedrijven complex om activiteiten op elkaar af te stemmen en te organiseren. Dat geldt vooral voor de bedrijven die, in en om de Budaregio, vestigingen in beide gewesten en in meerdere gemeenten hebben. De situatie is extra complex op de site van GLS Belgium Distribution aan de Schaarbeeklei en de site van Dekempeer aan de Budasteenweg waar telkens een deel in het Vlaams en een deel in het Brussels gewest ligt. De ondernemingen signaleren bijvoorbeeld moeilijkheden door verschillen in beleid inzake exploitatievergunningen (bijvoorbeeld de geldigheidsduur), omgevingsvergunning, leefmilieu, afvalbeheer en -verwerking, acceptatie van recyclagegrondstoffen (bijvoorbeeld bepaalde gerecycleerde gronden uit Brussel worden niet opnieuw in Brussel aanvaard), administratieve vereisten, lastenboeken, productnormen, ondersteuning van milieudiensten en inschakeling van hulpdiensten.

De samenwerkingsverbanden in het kader van het Territoriaal Ontwikkelingsprogramma TOPNoordrand en in het bijzonder de werf Buda+ kunnen de bedrijven in de regio ondersteunen

en in samenwerking met de bedrijven helpen zoeken naar afstemming tussen allerlei initiatieven en inzake de regelgeving.

7 Conclusies

Het verhaal van de Budaregio is een verhaal over regio-ontwikkeling en tewerkstelling in die regio zoals er vele vergelijkbare verhalen in andere regio's zijn. Alleen is de situatie van Buda wel een beetje speciaal, op de grens van vier gemeenten en twee gewesten, rechtkrabbelend na een sterk, deels verloren industrieel verleden, zoekend naar een eigen identiteit en imago, naar de activiteiten waarop in het gebied de focus kan liggen. We zetten enkele conclusies op een rij, uit het onderzoek bij zes bedrijven uit de bouw- en afbraak/recyclagesector en uit de logistieke sector.

Kansen voor ontwikkeling van bedrijven en tewerkstelling in de Budaregio

De Budaregio biedt kansen voor de ontwikkeling van bedrijven die er reeds langer of recent gevestigd zijn, voor eventueel nieuwe bedrijven, en voor de ontwikkeling van de tewerkstelling. Alvast voor de bevraagde bedrijven uit de bouw- en afbraak/recyclagesector en logistieke bedrijven in de regio is dit het geval.

Strategische locatie en activiteiten

Voor de bevraagde bouw- en afbraak/recyclagebedrijven vertegenwoordigt de regio een deel van hun netwerk en afzetmarkt. De bevraagde logistieke bedrijven zijn deels ook actief in de regionale logistiek, maar vooral de centrale ligging van de regio is voor hen een goede uitvalsbasis voor distributieactiviteiten naar gebieden in België en daarbuiten.

Samen met andere, ook recentere, ondernemingen uit meerdere sectoren in de regio vervullen ze ook activiteiten ten dienste van en belangrijk voor de foundational economy van de Budaregio, het Brussels Gewest en de rand. Dat is het geval voor bepaalde activiteiten van de bevraagde logistieke bedrijven, maar vooral voor zowat alle activiteiten van de bevraagde bouw- en afbraak/recyclagebedrijven.

De bevraagde bedrijven wensen trouwens hun sites in de regio te behouden en velen denken zelfs aan uitbreiding, een pluspunt voor de verdere economische ontwikkeling van de regio en de ontwikkeling van de tewerkstelling. Er moet daarbij onderstreept worden dat de bevraagde bedrijven hun personeel vooral uit de omgeving rekruteren, zeker voor de arbeidersfuncties, en dus een impact hebben op de lokale werkgelegenheid.

Ze zien de regio ook verder ontwikkelen door een groeiende bevolking en de bijhorende voorzieningen, door de inplanting van nieuwe dienstverlenende bedrijven en de ontwikkeling van hotspots voor innovatie en van innovatieve, kleinschalige productie. Deze ontwikkelingen bieden ook kansen voor de bevraagde bouw- en afbraak/recyclagebedrijven en logistieke bedrijven en de werknemers die ze tewerkstellen. Het ziet ernaar uit dat ze in de toekomst niet om werk verlegen zullen zitten.

Door de aard en de organisatie van hun activiteiten kunnen de bevraagde bedrijven uit de bouw- en afbraaksector en de logistieke sector een partner zijn in het uitbouwen van een duurzame Budaregio, en een deel een bijdrage leveren tot circulaire activiteiten in het gebied.

Veel arbeiders met technische vaardigheden, kleinere groep met specifieke en hoge scholing

Momenteel worden in de Budaregio medewerkers met uiteenlopende profielen tewerk gesteld. De meeste medewerkers hebben een vast, voltijds contract. Er is een sterke vertegenwoordiging van arbeidersprofielen die in veel gevallen een diploma secundair onderwijs hebben. Er zijn ook arbeiders die korter geschoold zijn. Scholingsgraad zegt namelijk niet alles. Technische vaardigheid en inzicht zijn minstens even belangrijk. Voor de bediendenprofielen geldt een gelijkaardig verhaal. Veel bedienden hebben een diploma secundair onderwijs en ook hier zijn kansen voor medewerkers met een kortere scholing. Voor een aantal bedienden is een hogere scholing wel een vereiste.

Opvallend is de relatief grote aanwezigheid van werknemers met een migratieachtergrond in de meeste van de bevroegde bedrijven, vaak in functies met kortere scholingsvereisten, maar niet noodzakelijk. Hier kan men een link leggen met de toegenomen diversiteit van de bevolking in Brussel, de Budaregio en de rand.

Beperkt verloop maar krapte laat zich voelen in zoektocht naar specifieke profielen

Alle bevroegde bedrijven geven aan dat er een beperkt verloop is van het personeel. De nood aan nieuwe medewerkers is op dit moment vaak het gevolg van pensionering van medewerkers of het uitbreiden van de activiteiten van het bedrijf. Bij aanwerving worden gelijkaardige profielen gezocht als diegene die reeds aanwezig zijn in de bedrijven. Zoals ook bij de huidige medewerkers geldt, zijn motivatie, gedrevenheid, de wil om te werken en een dosis gezond verstand belangrijk. Naast de juiste opleiding of ervaring.

Het openstellen van vacatures gaat meestal via de eigen kanalen van het bedrijf. Voor aanwervingen van een aantal profielen, die doorgaans moeilijker te vinden zijn, klopt men vaker aan bij arbeidsbemiddelingsdiensten of andere gespecialiseerd organisaties. Het gaat dan over hoger opgeleiden of medewerkers met zeer specifieke competenties. Toch is er meestal geen zeer nauwe samenwerking met de arbeidsbemiddelingsdiensten.

Bedrijven voorzien opleidingen en leertrajecten maar er is nog ruimte voor verbetering

Een groot deel van de nodige kennis en vaardigheden wordt aangeleerd in de bedrijven zelf. Veel van die kennis en vaardigheden zijn zo specifiek aan het werk op het bedrijf of het werk in de sector dat 'on the job' leren de meest logische optie is. Daarnaast worden op de bedrijven ook cursussen gegeven.

De bevroegde bedrijven werken over het algemeen beperkt samen met scholen in de omgeving. De bedrijfsverantwoordelijken denken wel dat het nuttig zou kunnen zijn om de scholen meer bij de bedrijven in de zone te betrekken. Hetzelfde geldt voor samenwerking met de sectorale opleidingsfondsen en andere opleidingscentra.

Aandacht voor de context waarin ze werken

Bij hun bedrijfsvoering moeten de bevroegde bedrijven rekening houden met een aantal contextfactoren die een rol spelen bij de uitbouw van hun bedrijfsactiviteiten.

Met het oog op hun investeringen wensen ze zo meer duidelijkheid over hun locatie: het behoud en de mogelijke uitbreiding van hun sites, ondersteuning bij saneringskosten, het eigenaarschap

van gronden en gebouwen, de ontwikkelingsplannen voor bepaalde zones in en om de Budaregio met mogelijke impact voor hun activiteiten, de bestemming van zones en het aantrekkelijker en veiliger maken van de omgeving. In dat opzicht is ook verbetering van de mobiliteit een aandachtspunt, mobiliteit zowel voor de werknemers als voor de bedrijven zelf.

Directe samenwerking met bedrijven in de regio is beperkt, al zien de bevraagde bedrijven wel zekere mogelijkheden tot uitwisseling, als dit goed omkaderd is en de bedrijven in hun werking ondersteunt.

Algemeen willen ze meer zicht hebben op de vele initiatieven die er in en om de Budaregio lopen. Ze dringen daarbij ook aan op afstemming tussen de gemeenten, de gewesten en het federaal niveau, vooral wat de regelgeving betreft, onder meer inzake exploitatie en leefmilieu.

Referentielijst

- Architecture Workroom Brussels, Jelte Boeijenga & Vereniging Deltametropool (2017). *De Lage Landen 2020-2100 – Een toekomstverkenning*. Uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (Nederland), het Departement Omgeving (België, Vlaanderen), het College van Rijksadviseurs (Nederland) en Team Vlaams Bouwmeester (België, Vlaanderen), 2017.
- Architecture Workroom Brussels (AWB) & 1010 architecture urbanism (1010au) (2018). *Circular City Ports Workbook*. Commissioner Circular Flanders/OVAM.
- Athanassiadis, A. (2018). *Urban Metabolism as a tool to activate circular economy in the Buda area*. OVAM, Mechelen. 57 p. This report was written by Aristide Athanassiadis, Chair of Circular Economy and Urban Metabolism at BATir Department of Université Libre de Bruxelles (<http://batir.ulb.ac.be/>).
- Beheerscomité van het strategisch project 'Reconversie Vilvoorde-Machelen' (2019). *Gemeenschappelijke verklaring aanpak overkoepelende visie reconversiegebied Vilvoorde-Machelen*. In dit door Vlaanderen erkende strategisch project werken de provincie Vlaams-Brabant, de stad Vilvoorde, de gemeente Machelen en de POM Vlaams-Brabant samen aan de herontwikkeling van het voormalig industrieel gebied op de grens van Vilvoorde, Machelen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 5 juli 2019.
- Borghese, E. & Hacıoğlu, Ç. (2015). *Life in Buda. An Interactive Site Survey*. Brussels, Belgium, p.207. Research conducted on behalf of Jan Zaman of Ruimte Vlaanderen, Spatial Development Department Flanders.
- Bouwmeester Maître Architecte (ed.) (2018). *Brussels Productive City*. Perspective I bureau bruxellois de la planification.
- Calsyn, K. & Dewit, L. (2016). *Optimisation exercise of construction and demolition companies in Brussels. Case study of Groep Dekempeneer*. Cities of Making. VUB – MaSTeR* Design Studio DS1 2016 – Fabio Vanin, Griet Juwet & Diego Quintanilla. 27 p.
- Hill, A. V. & Warden, J. (2018).. *Cities Report*. Cities of Making Brussels.
- Hill, A.V. (ed) (2020). *Foundries of the Future. A Guide for 21st Century Cities of Making*. With contributions by Ben Croxford, Teresa Domenech, Birgit Hausleitner, Adrian Vickery Hill, Han Meyer, Alexandre Orban, Victor Muñoz Sanz, Fabio Vanin, Josie Warden. Delft. TU Delft Open, 2020.
- Chemetoff, A. & Maillard, S. (2014). *Plan-Canal. Kanaalplan. Book 01*. Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- De Boeck, S., Bassens, D. & Ryckewaert, M. (2019) Making space for a more foundational economy: The case of the construction sector in Brussels. *Geoforum* 105 (2019) 67–77. Vrije Universiteit Brussel, Department of Geography, Cosmopolis – Center for Urban Research, Brussels.
- De Boeck, S. (2020). *Making space for the foundational economy: Urban Planning and Policy Perspectives from Brussels*. PhD, May 2020. Vrije Universiteit Brussel, Department of Geography, Cosmopolis – Center for Urban Research, Brussels.

Departement Omgeving. (2017). *Territoriaal Ontwikkelingsprogramma Noordrand*. Actieprogramma versie december 2016. Februari 2017, 75 p.

Departement Omgeving. (2018). *Territoriaal Ontwikkelingsprogramma Noordrand*. Actieprogramma. Versie maart 2018. 85 p.

Departement Omgeving, Provincie Vlaams-Brabant, OVAM, perspective.brussels, Giaretta F., Architecture Workroom Brussels. (2018) *Dominant economic use map of the wider Brussels area*. Not published internal document.

Gruijthuijsen, Wesley, Vanneste, Dominique, Steenberghen, Thérèse, Van Liere, Sandra, Roelofs, Berry, Verweij, Kees, Groen, Marije, de Groot, Christiaan & Hubers, Jordi (2018). *Segmentatie III: ruimteproductiviteit, verweving en ruimtelijk rendement van economische locaties, Eindrapport*. Uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Departement Omgeving en het Agentschap Innoveren en Ondernemen, januari 2018.

Mabilde, Julie, Vanempten, Elke, Devoldere, Stefan & Oosterlynck, Celine (red.) (2015). *Metropolitan Landscapes. Open ruimte als basis voor stedelijke ontwikkeling*. Studie in partnerschap van Leefmilieu Brussel · Bruxelles Environnement, Vlaamse Landmaatschappij, Het Agentschap voor Natuur en Bos, Brussel Stedelijke Ontwikkeling - Bruxelles Développement urbain, Ruimte Vlaanderen, Bouwmeester Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Maître architecte Région de Bruxelles-Capitale en Team Vlaams Bouwmeester.

Metabolism of Cities. Research. 'We create and share urban metabolism knowledge as well as accelerate its implementation in policy and practice.' <https://metabolismofcities.org/> en PlatformU, the newest online and open source matchmaking platform <https://platformu.org/>

Nakhlé, Lise & Raynaud, F. (2014). *Kanaal? Hoezo Kanaal?! Een geïllustreerde stand van zaken over het kanaalgebied in Brussel*. Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO).

Ruimte Vlaanderen (2016).

Staelens, Pieter, Mercelis, Fleur & Van Meerbeeck, Cédric (2017). *Economisch potentieel Noordrand Brussel*. Rebel Group Advisory ism Cushman&Wakefield lov Agentschap Innoveren en Ondernemen. April 2017.

SPACE-LAB (2016). *Studie Segmentatie / Verweving BUDA*. In opdracht van POM Vlaams-Brabant en de Provincie Vlaams-Brabant. bvba SPACE-LAB.be Labo voor ruimtelijke kwaliteit, 121 p. (20160624)

SPACE-LAB (2016). *Studie Segmentatie / Verweving NOORDRAND*. In opdracht van POM Vlaams-Brabant en de Provincie Vlaams-Brabant. bvba SPACE-LAB.be Labo voor ruimtelijke kwaliteit, 45 p. (2160805)

Vlaanderen Circulair & OVAM (2020). Vlaanderen Circulair. Terugblik 2017-2019.

Voka – Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde (2015). *Reconversie? De comeback van de Kanaalzone Vilvoorde-Machelen*. Dossier. 21p.

Weyts, B. (2019) Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand, viceminister-president (2019). Beleidsnota. Beleidsdomein Vlaamse Rand 2019-2024. 132 (2019-2020) – Nr. 1. Ingediend op 8 november 2019.

VR 2018 1307 MED.0295/3BIS. *Coördinatieplatform 'Stand van de Rand'*. Bijlage 2: Projectmonitoringsfiches juni 2018.

Bijlage 1 – Beknopte beschrijving van de bevraagde bedrijven

In deze bijlage geven we een beschrijving van de zes bevraagde bouw- en recyclagebedrijven en logistieke ondernemingen.

1. De bouw- en recyclagebedrijven

De drie bevraagde bouw- en recyclagebedrijven zijn: Groep Dekempeneer nv, Grond- en Afbraakwerken De Meuter nv en SUEZ Recycling & Recovery.

1.1 Dekempeneer nv

De Groep Dekempeneer nv heeft vier vestigingen in en om de Budaregio, die verschillende activiteiten uitoefenen die tot de bouwsector behoren.

De activiteiten

De belangrijkste activiteiten zijn wegen- en rioleringswerken, vooral voor gemeenten en overheden; recyclage van afbraakmateriaal; zeven van niet-gecontamineerde grond en de productie van mager beton. Daarnaast staat het bedrijf ook in voor veegwerken met borstelwagens en zoutstrooiwerken met strooiwagens; plaatsen van containers (voor het verwijderen van beton, metselpuinwerk, baksteenpuin, grond en zand) en transport in bulk. De groep stelt ongeveer 100 werknemers tewerk, waarvan een 80-tal arbeiders.

Het bedrijf is vooral actief voor de openbare sector (gemeenten, steden) en privé-bedrijven (bouwondernemingen, slopers,...) in de regio Brussel en Vlaams- en Waals-Brabant en. De focus ligt sterk op de Budaregio en omgeving. Hoewel er ook activiteiten in Vlaanderen zijn wil het bedrijf gevestigd zijn en opereren binnen de Ring rond Brussel om mobiliteitsproblemen te vermijden.

Het familiebedrijf werd opgericht in 1975 door Herman, Ferdinand & Wilfried Dekempeneer. In die periode was de onderneming gespecialiseerd in wegen- en rioleringswerken. In 1985 werden de activiteiten uitgebreid met het Brussels Recycling Centre met een breekinstallatie voor de recyclage van 130.000 ton afbraakmateriaal per jaar (beton, asfalt en mengpuin). Ongeveer tien jaar later startte men met de productie van mager beton. Sinds 2012 vervoert het bedrijf ook goederen in bulk, ondergebracht onder de naam Dekempeneer DKP. In 2013 werd de zeefcentrale in gebruik genomen.

Het bedrijf is nu in handen van de kinderen van de oprichters. De familie is al langer in de regio actief. De grootvader van de kinderen kwam uit Diegem-dorp en baatte een steengroeve uit op de Haachtsesteenweg. Het eerste bedrijf werd opgericht aan het eind van de jaren 1950.

Vier sites, waarvan drie in de Budaregio

De uitbreiding van de activiteiten ging telkens gepaard met de ingebruikname van of de verhuis naar een nieuwe locatie. Op dit moment zijn er vier vestigingen.

De eerste site in de Budaregio is de zeefcentrale, op de Vilvoordselaan, op de rechteroever van het kanaal, aan de Vilvoordselaan in Haren (Brussels gewest), recht tegenover Acquiris, het

waterzuiveringsstation van Brussel Noord. De zeefcentrale verwerkt niet-gecontamineerde grond met stenen en zand van graafwerken uit Brussel, Wallonië en Vlaanderen. De steenfractie wordt eruit gezeefd en met vrachtwagens naar de eigen breekinstallatie gevoerd. De gevaloriseerde fracties gaan onder ander naar de eigen betoncentrale om daar terug te worden verwerkt in wegebeton. Op de zeefcentrale werken vijf werknemers. De centrale is uitgerust met een sproeiinstallatie tegen fijn stof. Het terrein is deels van NMBS en deels van de Haven van Brussel en wordt door Dekempeneer gehuurd. Er is een vergunning tot 2028.

De tweede site in de Budaregio is de betoncentrale (sinds 2002) op de Vilvoordsesteenweg in Neder-over-Heembeek (Brussels gewest) op de linkeroever van het kanaal, met eigen laadkades vlak naast het kanaal. De volledig geautomatiseerde en computergestuurde betoncentrale laat toe om honderden verschillende mengsels gestabiliseerd zand en mager beton te fabriceren. Alle leveringen gebeuren met een vrachtwagenkipper. Een deel fijne fractie komt van de eigen zeefcentrale met trucks. De meeste grondstoffen zoals scheldezand, rijnzand, gerecycleerd zand,.... worden aangevoerd via de waterweg, ongeveer 80.000 tot 90.000 ton per jaar. Er komen ook partijen COPRO-gekeurde zand van Suez Remediation in Grimbergen, die per boot tot in Neder-over-Heembeek, vier kilometer, verder worden gevoerd. Door het advies van een transportdeskundige van de Haven van Brussel wordt sinds 2011 om de drie weken een transport per schip uitgevoerd, wat telkens tussen de 800 en de 1.000 vrachtwagenritten uitspaart. Het inzetten van een transportdeskundige is een gezamenlijk initiatief van de Haven, de havenbedrijven en het Brussels Gewest. De tijdswinst in vergelijking met het wegtransport is niet zo groot, maar een schip vervoert veel meer dan een vrachtwagen die maar 28 ton kan laden. De betoncentrale levert aan de groep en aan andere bouwondernemingen. Hier werken vijf werknemers. Het terrein is eigendom van de Haven van Brussel.

Aanvankelijk ontstonden de betoncentrale en zeefinstallatie in 1993 op één terrein op de rechteroever, langsheen de Vilvoordselaan in het Havengebied van Brussel, maar in 2007 kon het bedrijf de vergunning niet opnieuw bekomen. De betoncentrale verhuisde naar de overkant op de Vilvoordsesteenweg en de zeefinstallatie verhuisde naar de site meer noordelijk op de Vilvoordselaan.

Op de derde site, buiten de Budaregio, zijn de activiteiten van het bedrijf zelf ontstaan op de Zaventemsesteenweg in Diegem (Vlaams gewest). Hier bevinden zich het hoofdkantoor met bureau voor werfleiders en administratie en het Brussels Recycling Centre met de COPRO-gecertificeerde breekinstallatie. De breekinstallatie verwerkt en verkleint het eigen afbraakmateriaal, de steenfractie die van de zeefcentrale komt, maar ook bouw- en sloofafval van andere wegebouwondernemingen en gebouwslopers. Ongeveer alles wordt gerecycleerd voor bijvoorbeeld funderingswerken. Slechts 3% gaat naar een stort. Er werken ongeveer vijf personen voor het BRC: een laborante (actief op de verschillende sites voor de analyse van grondstalen), een bediende, een heftruckbediener, een kraanman en een crusher. Er is ook een tiental werknemers in de garage en het lasatelier om het materieel te onderhouden.

Een vierde site, in de Budaregio, is vandaag een opslagterrein, rechts gelegen van het kanaal, op de Budasteenweg, deels in Brussel en deels in Machelen (Vlaams gewest). Ze dient voor de opslag van materialen (kasseien), containers en vrachtwagens. Het terrein is sinds 2009 eigendom van het bedrijf.

Samenwerking met andere bedrijven

De Groep Dekempeneer werkt samen met enkele andere bedrijven in de buurt voor het afvoeren van afval. Zo gaat gecontamineerde grond van graafwerken naar Suez Remediation, op de

Westvaardijk aan het kanaal in Grimbergen en gaat metaalafval naar het familiebedrijf Brussels Recycling Metal op de Budasteenweg in Haren, op de grens met Machelen.

De toekomst

Het hoofdkantoor en het Brussels Recycling Centre met de breekinstallatie zullen niet in Diegem blijven. Het terrein is er te klein en het is ook lastig om er telkens een exploitatievergunning te bekomen omdat de onderneming dicht bij woningen ligt. Ondanks de aanwezigheid van een bufferzone zijn er geen klachten van omwonenden. De vergunning loopt af tegen eind 2020.

Het bedrijf wil met het hoofdkantoor en de recyclageactiviteiten verhuizen naar het huidig opslagterrein op de site aan de Budasteenweg en er de recyclageactiviteiten uitbaten. Die site zal ook uitgerust worden met een besproeiingssysteem tegen stof.

Het bedrijf wordt op de site op de Budasteenweg wel geconfronteerd met een ingewikkelde situatie waarbij de regelgeving van twee gewesten op dit éne terrein van toepassing is. Het opslagterrein aan de Budasteenweg bestaat uit een deel in het Vlaamse gewest en een deel in het Brussels gewest. De activiteiten van het Brussels Recycling Centre met de breekinstallatie, dat naar deze site zal verhuizen, zullen voorlopig enkel op het stuk in het Vlaams gewest worden uitgebaat. Een probleem is wel dat op het stuk in het Vlaams gewest een gipsberg ligt, die het bedrijf mee erfde toen het de grond aankocht. Het zou om productieafval gaan van een bedrijf dat er actief was tussen de twee wereldoorlogen. Om plaats te winnen zou de gipsberg beter verdwijnen. Het bedrijf onderzoekt de mogelijkheden om deze af te voeren.

In de toekomst wil het bedrijf zich nog meer toeleggen op werven in Brussel. Tevens wenst het bedrijf mee te denken met het gewest om te streven naar een milieuvriendelijk hergebruik van bouwpuin en het afvoeren van bouwstoffen en puin per boot.

Verder heeft Dekempeneer intussen al 15 jaar ervaring met onderaanneming voor werken rond spoorinfrastructuur zoals de heraanleg van haltes of aanleg van nieuwe tramlijnen en wil men ook meer op deze activiteiten inzetten.

1.2 Grond- en Afbraakwerken De Meuter nv

Grond- en Afbraakwerken De Meuter nv is een familiebedrijf, opgericht in 1977. Het telt nu ongeveer 450 werknemers in de hele groep. De hoofdzetel bevindt zich in Ternat. Er werken ook mechanici die er onder meer het onderhoud van de vrachtwagens uitvoeren. Er zijn twee vestigingen in en om de Budaregio: het afvalsorteercentrum De Meuter Recycling in Neder-over-Heembeek en de breekwerf All Belgian Recycling (ABR) in Grimbergen.

De activiteiten

Het bedrijf biedt diverse diensten aan algemene bouwaannemers aan: het strippen van gebouwen, asbestverwijdering, volledige of partiële afbraakwerken, grondwerken en eventuele bijhorende saneringswerken, een containerdienst met bijvoorbeeld verhuur van containers voor bouwafval voor aannemers en particulieren, en het zelf verwerken van puin en afval. De onderneming kan worden ingeschakeld voor snelle interventies, bijvoorbeeld bij plotse verzakkingen van gebouwen of wegen. Het bedrijf is elke dag op ongeveer tachtig werven in België actief, maar toch vooral in de grootsteden en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Sinds de jaren 2010 zijn er ook projecten in Nederland, Luxemburg en Frankrijk. De afdeling grondwerken werd uitgebreid met grondsaneringen en het bedrijf nam participaties in grote

opvulmogelijkheden verspreid over het land. Het bedrijf is ook gaan werken voor de zware industriële sector.

De Meuter Recycling

Het afvalsorteercentrum De Meuter Recycling ligt in de Budaregio, op de Vilvoordsesteenweg in Neder-over-Heembeek (Brussels gewest), op de linkeroever aan het Zeekanaal Brussel-Schelde. Het behandelt alle soorten afval, behalve gevaarlijk afval en huisafval. Het afval wordt dagelijks aangevoerd met vrachtwagens en vuilniswagens. Het gaat om afval van eigen werven, gemengd afval van bouwbedrijven waarvoor De Meuter de containerdienst verricht, en grof vuil, vaak ook sluikestorten, van de stad Brussel en het Brussels gewest. De Brusselse regio beschikt immers over slechts drie containerparken voor afval. Het afval wordt gesorteerd en materialen worden maximaal van elkaar gescheiden. Het afval wordt in grotere volumes opgeboukt en met grote trucks verder afgevoerd naar recyclagecentra. Grondafval wordt vervoerd per boot. Ruim een derde van het afval komt van bouwerven, vaak renovatiewerken. Tot 90% ervan wordt gerecycleerd. Hout, ijzer, groenafval, karton, plastic, enzovoort gaan naar andere recyclagecentra. Het afval dat niet gerecycleerd kan worden, gaat naar een stort of een verbrandingsoven. In Neder-over-Heembeek werken ongeveer 50 personen, met name sorteerders, kraanbedieners, administratieve medewerkers en eigen vrachtcontainerchauffeurs. Deze laatsten zijn soms een tijd op werven elders aan de slag.

All Belgian Recycling

De steenfractie wordt gerecycleerd op de breekwerf All Belgian Recycling (ABR) van De Meuter op de Westvaardijk in Grimbergen (Vlaams gewest), ook gelegen op de linkerkanaaloever, maar ten noorden van de Budaregio. Het afval wordt hier aangevoerd met vrachtwagens of per boot. Steenpuin, verwerkt beton, asfalt, metselwerk, isolatiemateriaal, enzovoort worden in een geautomatiseerde betoncentrale verwerkt tot herbruikbaar hoogwaardig bouw materiaal voor diverse bouw- en renovatieprojecten. De restfractie bevat kunststoffen, kalk, metaal, gips, hout, enzovoort en gaat naar andere recyclagecentra. De gerecycleerde producten worden bouwtechnisch gecontroleerd in het eigen laboratorium voor ze verkocht worden aan de bouwsector: COPRO-gekeurde granulaten en gestabiliseerde producten, zoals gestabiliseerd zand, mager beton, en funderingsmateriaal voor wegen en gebouwen, enzovoort. Er is ook een grondreinigingscentrum op de site in Grimbergen.

1.3 SUEZ Recycling & Recovery Belgium

SUEZ is wereldleider op het vlak van het slimme en duurzame beheer van hulpbronnen.

SUEZ Group

De SUEZ-Groep biedt oplossingen voor het beheer van water en afval, die steden en industriële partners in staat stellen het beheer van hun grondstoffen te optimaliseren en hun milieu- en economische prestaties, in lijn met de bestaande regelgeving, te verbeteren. Doorgedreven digitale technologie en innovatieve oplossingen maken dat SUEZ meer dan 45 miljoen ton afval per jaar verwerkt en daarnaast 4,4 ton secundaire grondstoffen en 7,7 TWh lokale hernieuwbare energie produceert. SUEZ waakt ook over de waterreserves en biedt 66 miljoen personen sanitaire diensten door 1.1 miljard m³ afvalwater te hergebruiken. In 2018 genereerde SUEZ een omzetcijfer van 17,3 miljard euro. De groep stelt wereldwijd 90.000 werknemers tewerk.

SUEZ Recycling & Recovery in België

In België is SUEZ Recycling & Recovery actief op het gebied van het inzamelen, verwerken, recyclen en hergebruik van afval en materialen. Het bedrijf garandeert een duurzaam afval- en materialenbeheer van a tot z: analyse van de situatie van de klanten, containers plaatsen en ophalen, sorteren en hergebruik en productie van nieuwe grondstoffen. Men biedt diensten en services op maat aan, aan circa 48.000 bedrijven en andere organisaties zoals gemeenten. Het bedrijf heeft 45 afvalverwerkingssites en sorteercentra in België en meer dan 750 ophaalwagens en ongeveer 1.900 medewerkers in dienst.

SUEZ ziet zich zelf als een sleutelspeler in de circulaire economie en in wat het bedrijf de grondstoffenrevolutie noemt, een revolutie met als doel nieuwe, milieuvriendelijkere grondstoffen te creëren uit afval. Men wil onze natuurlijke grondstoffen beschermen en behouden omdat ze met de dag schaarser worden. Hergebruik van materialen is cruciaal voor de toekomst. Elke dag herwint men meer en meer materialen uit afval. In 2019 werd meer dan 3,3 miljoen ton afval verwerkt, dat gewicht is vergelijkbaar met meer dan 400 Eiffeltorens. Meer dan 93% van dat afval werd herwaardeerd tot secundaire grondstof, stoom of elektriciteit. Het bedrijf haalt in België een omzet van €427 miljoen en investeert verder in innovatie en de ontwikkeling van al zijn medewerkers.

SUEZ Recycling & Recovery in de Budaregio

De site van SUEZ Recycling & Recovery in de Budaregio ligt in Neder-over-Heembeek, (Brussels gewest), op de Vilvoordsesteenweg, op de linkeroever van het Zeekanaal Brussel-Schelde, ten noorden van de Budabrug. Het bedrijf heeft het terrein in concessie van de Haven van Brussel en heeft een eigen kade.

De vestiging sorteert en recycleert bedrijfsafval van kleinere bedrijven en grotere bedrijven (bijvoorbeeld grote retailers) uit het Brussels gewest en de rand rond Brussel. Het gaat onder meer om organisch afval, keuken- en kantineafval, markt- en groenafval, behandeld hout, bouwafval, flessen, borden (holglas), grofvuil, klein gevaarlijk afval, onbehandeld massief hout, papier en karton, restafval, steenafval, vensters (vlakglas), textielafval en elektro-afval. Ongeveer 90% van het afval wordt gerecycleerd. Het gesorteerde afval wordt afgevoerd naar eigen verwerkingssites van de SUEZ groep of externe verwerkingsbedrijven. In de toekomst wil de vestiging de glasfractie vanop haar eigen kanaalkade per boot afvoeren naar een glasverwerkingssite en zo bijdragen tot meer transport via waterwegen.

Er werken ongeveer 130 medewerkers op de site, waaronder een 40-tal bedienden. Er zijn administratief bedienden, technici voor het onderhoud van containers (rolcontainers, ondergrondse containers, perscontainers) en vrachtwagens, chauffeurs die afval ophalen en afleveren en afvalverwerkers. Enkele werknemers staan ook in voor afvalbeheer op externe locaties van klanten, bijvoorbeeld Brussels Airport of Brussels Expo.

In Laken, op de rechteroever van het kanaal en ten zuiden van de Van Praet-brug is een ander SUEZ sorteercentrum, dat vergelijkbare materialen inzamelt en sorteert als de SUEZ site te Neder-over-Heembeek.

Samenwerking met andere bedrijven

SUEZ werkt samen met de volgende bedrijven voor de sortering en recyclage van bepaalde producten: BEBAT (gebruikte batterijen), Fost Plus (huishoudelijk verpakkingsafval), VAL-I-PAC (bedrijfsmatige verpakkingen), Recupel (afgedankte elektrische apparaten), Recytyre

(afvalbanden), Valorfrit (gebruikte dierlijke en plantaardige oliën en vetten) en Valorlub (smeeroliën).

2. De logistieke bedrijven

De drie bevroagde logistieke bedrijven zijn: DHL Global Forwarding (Belgium & Luxembourg) nv, GLS Belgium Distribution en Van Leeuwen Buizen Groep.

2.1 DHL Global Forwarding (Belgium & Luxembourg) nv

DHL Global Forwarding (Belgium & Luxembourg) nv maakt, met DHL, deel uit van Deutsche Post-DHL. Deutsche Post staat in voor de postactiviteiten in Duitsland. DHL is de logistieke tak, met een deel transport en een deel logistiek. De DHL-groep stelt wereldwijd ongeveer 500.000 werknemers tewerk.

DHL in België

DHL heeft vier entiteiten in België en telt ongeveer 5000 werknemers.

- DHL Express – Koeriers halen met bestelwagens enveloppen of kleinere pakjes bij bedrijven, die met de vliegtuigen van DHL Aviation van op Brucargo worden geëxporteerd.
- DHL PEP (Post, E-commerce and Parcel) - De inkomende vliegtuigen brengen import mee die verder wordt verdeeld.
- DHL Supply Chain staat in voor contractlogistiek: de bouw van grote magazijnen voor bepaalde klanten en de volledige regeling van de logistiek.
- DHL Global Forwarding - Forwarding verzendt kleinere goederen via zeevracht en luchtvracht. Het transporteert grote volumes, zoals windturbines, zonnepanelen, vrachtwagencabines, enzovoort, via het luchtvervoer en de zee.

DHL Global Forwarding in België

DHL Global Forwarding (Belgium & Luxembourg) nv in België heeft ongeveer 600 werknemers in dienst. Deze entiteit staat in voor overslag en transport van goederen. De vracht komt binnen, wordt deels herverdeeld en de volgende dag gaat de vracht naar de klant. Vracht van verschillende klanten die naar één bestemming moet, wordt tot één groot volume geconsolideerd op één groot pallet. Dit is zuiniger en veiliger dan losse kartonnen voor één klant op een vliegtuig. Het brengt minder schade of verlies met zich mee. Voor één technologieklant, die een stock wil opbouwen, doet men ook de logistiek: pick and pack en vervolgens het transport van de goederen.

DHL is het grootste bedrijf wat haar activiteiten betreft binnen België, met ongeveer 30% van de luchtvrachtmarkt in handen. Voor zeevracht is er een partnerschap met klanten waarmee al lang wordt samengewerkt. Ervaring, expertise en kwaliteit zijn een troef voor het bedrijf. Toch werkt DHL in een erg volatiele sector waarin klanten plots kunnen beslissen om naar de concurrentie over te stappen.

Er zijn vier vestigingen van DHL Global Forwarding (Belgium & Luxembourg) nv in België.

- De hoofdzetel is in Brucargo gevestigd, het vrachtgebied van de luchthaven in Zaventem.¹³ Ongeveer 450 personen staan hier in voor luchtvracht. Er is ook een temperatuurgecontroleerde zone voor temperatuurgevoelige producten, bijvoorbeeld vaccins die snel via luchtvracht moeten worden vervoerd.
- Er is een vestiging in Kallo met ongeveer 85 werknemers, verantwoordelijk voor zeevracht.
- Er is een vestiging in de Budaregio, in Machelen, waar ongeveer 45 werknemers aan de slag zijn.
- In een vierde vestiging in Luik werken twee personen.
- Er zijn ook nog een aantal uitzendkrachten voornamelijk in de warehouses te Machelen, Brucargo en Mechelen.

DHL Global Forwarding in de Budaregio

De vestiging van DHL Global Forwarding in Machelen (Vlaams gewest) bestaat uit twee gebouwen, op Budasteenweg 15 en 16, aan weerszijden van de straat. Eén van de gebouwen is de oude fabriekssite van VTR, de Visseries et Tréfileries Réunies, een koperverwerkend bedrijf.

Er is sprake van cross-docken van materialen, waarbij inkomende goederen direct bij het lossen worden ingeladen bij uitgaande goederen zonder dat ze tussendoor worden opgeslagen. Er vindt ook overslag plaats: vrachten die toekomen consolideren om gezamenlijk te vertrekken voor export, en omgekeerd, grote partijen die binnenkomen met containers, deconsolideren en verdelen binnen de Benelux en Europa.

- In het ene gebouw wordt het logistieke gedeelte geregeld voor zeevracht die met containers naar de haven van Antwerpen gaat, bijvoorbeeld kantoorbenodigdheden en etiketten, en zware niet-temperatuurgecontroleerde machines en medische scanapparatuur. Er werken ongeveer 20 personen, waaronder 5 arbeiders en 15 bedienden.
- In het andere gebouw worden de vrachten van één grote klant geconsolideerd en gedeconsolideerd. Per dag worden er hier tussen 70 tot 90 vrachtwagens gelost en opnieuw geladen met nieuw samengestelde containers, met onderdelen en stukken van graafmachines die naar grote buitenlandse werken worden vervoerd. De arbeiders rijden voortdurend met heftrucks en verzetten zware vrachten en veel volume. Er is veel routine in het werk, maar de foutenmarge moet zo goed als nul zijn. Er werken ongeveer 45 personen, waaronder 25 arbeiders en een 20-tal bedienden.

De vrachtwagens met import komen van heel Europa. Containers met goederen komen ook toe in de haven van Antwerpen. Zeevracht wordt weggevoerd met trucks richting de haven van Antwerpen.

Er is geen overslag en vervoer rechtstreeks van aan het Zeekanaal Brussel-Schelde vanuit de DHL-vestigingen op de Budasteenweg in Machelen. Voor de grote hoeveelheid van grote vrachtgoederen van ruim 70 tot 90 vrachtwagens per dag zou er al een redelijk groot dok of grote kade aan het kanaal nodig zijn als men via het kanaal zou willen verwerken. De huidige kades langs het kanaal zijn hier niet geschikt voor.

Hout-, karton-, plastic- en restafval worden opgehaald door Van Gansewinkel.

De vestiging met de twee locaties is al ongeveer 20 tot 25 jaar in Machelen aanwezig. De centrale ligging in het land, dichtbij de luchthaven en de hoofdzetel op Brucargo, en ook dichtbij één van

¹³ Brucargo, met eigen postnummer 1931, is het vrachtgebied van Brussels Airport, de nationale luchthaven in Zaventem bij Brussel. Het is gelegen op het noordwestelijke stuk van de luchthaven op het grondgebied van Melsbroek (Steenokkerzeel) en Diegem. Er kunnen meerdere vliegtuigen landen.

de belangrijkste klanten, is belangrijk voor het bedrijf. De sites zijn redelijk goed bereikbaar met het openbaar vervoer, zoals trein en bus. DHL Global Forwarding wil daarom ook in Machelen blijven. De kantoren werden opgeknapt. De vestiging breidt haar activiteiten ook uit. Men gebruikt intussen een deel van het gebouw van Ingram Micro Willcall, net naast de site, voor de stockage van goederen die voorheen in het eigen magazijn werden opgeslaan. Een moderner gebouw met één centraal magazijn en kantoor zou wel handiger zijn. De laatste vier jaar is het personeelsaantal voor de locaties samen gestegen van 45 naar 65 personen.

2.2 GLS Belgium Distribution nv

General Logistics Systems B.V., meestal afgekort tot GLS, is een Nederlands-Brits logistiek bedrijf, met hoofdzetel in Amsterdam.

GLS Groep

Het bedrijf werd opgericht in 1999 en maakt deel uit van de Britse postdienst Royal Mail. GLS biedt bedrijven en privé-personen betrouwbare nationale en internationale pakket-, express- en vrachtverzendingen, op een vlotte, praktische en veilige manier met korte standaard levertijden. Het bedrijf is actief in 41 Europese landen, in de USA en Canada en heeft ook een partnership netwerk. Het werkt met een internationaal aanbod van diensten en geharmoniseerde IT-systemen, zoals een gedetailleerde track & trace van de verzendingen, en stelt 19.000 werknemers tewerk.

GLS Belgium Distribution

GLS Belgium is in 2000 opgericht bij de overname van Extand. In 2006 nam GLS het bedrijf ABX Belgium Distribution over van de NMBS en begon twee jaar later onder de naam GLS Belgium Distribution te werken. Daarmee maakte GLS Belgium N.V., te Vilvoorde, een sprong door uit te groeien tot de nummer één op de Belgische B2B-pakketmarkt met een marktaandeel van nagenoeg 35%. Daarbij werden gespecialiseerde processen voor pakket- en vrachtzendingen ingevoerd.

GLS Belgium Distribution nv maakt deel uit van de groep en is één van de marktleiders voor pakketleveringen en vrachtzendingen in België, Nederland, Duitsland en Frankrijk met een levertijd van minder dan 24 uur, binnen Europa van 24 tot 96 uur. GLS Belgium onderscheidt zich door zeer lage schadecijfers, een faire prijs-prestatie-verhouding en sterk klantgericht ondernemen. Naast de distributie van pakketten in België en vrachtzendingen biedt GLS Belgium tevens nationale en internationale expressdiensten en retourlogistiek aan.

In België zijn er twee juridische entiteiten. De hoofdzetel bevindt zich in Drogenbos, met stafdiensten, administratie, boekhouding en een HR-afdeling, die voor de twee entiteiten werken. De eerste entiteit, GLS Belgium, staat in voor pakjesverzending. De tweede entiteit, GLS Belgium Distribution, is verantwoordelijk voor vrachtverzending.

GLS biedt vrachtvervoer, gaande van individuele pallets tot groupage met pallets. Vrachtzendingen in de Benelux en naar specifieke regio's in Frankrijk worden over het algemeen binnen 24 uur geleverd. De levertijd voor zendingen naar verder afgelegen Europese bestemmingen ligt over het algemeen tussen 48 en 96 uur. De verzending van pallets en groupage kan met optionele diensten worden gecombineerd. GLS biedt tevens maatoplossingen om aan specifieke eisen van de klant tegemoet te komen.

Met 11 depots (waaronder in Drogenbos, Deinze, Merelbeke, Puurs, Vilvoorde, Hasselt, Luik, Tongeren, Habay en Nivelles) en 2 hubs is GLS Belgium Distribution over het hele land altijd in de nabijheid van haar klanten aanwezig. De hubs zijn in Puurs en Vilvoorde gevestigd. Dankzij het hub-and-spoke-systeem in België en Europa kan elke pakket- of expresszending snel en vlot worden afgehandeld. Ieder depot en hub kan beschouwd worden als een min of meer zelfstandig functionerend centrum, met een depotmanager, een operations manager en een transport manager.

Voor beide entiteiten samen werken er ongeveer 520 medewerkers, alsook een 700-tal chauffeurs via onderaannemers.

GLS Belgium Distribution in de Budaregio

De vestiging van GLS Belgium Distribution, in de Budaregio, ligt aan de Schaarbeeklei, deels in Vilvoorde (Vlaams gewest), deels in Brussel. Het terrein ligt recht tegenover de Budasesteenweg die naar de Vaardijk, het Zeekanaal Brussel-Schelde en de Budabrug leidt. Dit hoofddepot is de centrale overslagplaats voor de Benelux en Frankrijk sinds 2006. Daarna kwam er een nieuw inklaringsmagazijn bij.

Het feit dat de site deels in het Brussels en deels in het Vlaams gewest ligt, heeft implicaties bijvoorbeeld inzake administratie, inschakeling van hulpdiensten en vergunningen (bijvoorbeeld de omgevingsvergunning).

Er werkt een 140-tal werknemers. Er vinden drie soorten activiteiten plaats:

- behandeling van speciale vrachten, bijvoorbeeld leveringen in kelders of op verdiepingen, tot aan burelen, op juiste uren of het leveren van hele grote speciale vrachten (8 bedienden en 2 arbeiders);
- trailertransport tussen de depots (5 bedienden);
- sortering van goederen voor het depot van uitlevering, via de fijnmazige distributie in de regio in België waar de site Vilvoorde voor verantwoordelijk is (de regio tussen Puurs, Bornem, Turnhout, Leuven en Brussel) (18 FTE bedienden en 30 FTE arbeiders, waaronder 3 personen voor de interne kwaliteit en deeltijdse datatypistes voor de klanten die nog altijd orders doorgeven via een orderbon);
- er werkt ook een 80-tal chauffeurs in onderaanneming.

Alle im- en exportzendingen die voor de bewuste regio zijn bestemd, gaan via dit depot. Er wordt in drie ploegen gewerkt. 's Nachts dient de locatie als verdeelcentrum waar internationale zendingen worden overgeslagen en overdag organiseren de pakketspecialisten de afwikkeling van de nationale zendingen. Vilvoorde is als Europa-platform voor im- en export interessant dankzij de gunstige locatie aan de ring van Brussel. Er zijn autoverbindingen in alle richtingen en de trajecten naar de buurlanden zijn kort.

GLS Belgium Distribution wikkelt de betaling van invoerrechten voor importzendingen in eigen beheer af. Vanaf één centraal punt krijgen GLS-klanten alle dienstverlening aangeboden, van de afhandeling van de douanedocumenten tot en met het transport. De klant heeft de mogelijkheid om de zendingen via internet te volgen en opdracht te geven pakketten af te halen, te bezorgen en om te leiden. Er is een portal voor pakketverzending en verzend-tool voor kleinere zendingen. Voor de verzenders en ontvangers is er een gratis applicatie GLS Mobile App, waarmee de klanten toegang tot heel veel informatie en functie met betrekking tot hun pakket hebben. De medewerkers gebruiken handscanners om de goederen in te scannen.

Afgelopen tien jaar is het aantal personeelsleden, onder meer de datatypistes, gedaald door toepassing van de digitalisering van de activiteiten. Bepaalde activiteiten zijn uitgedoofd. Sommige medewerkers zijn naar een andere functie geëvolueerd.

Het bedrijf werkt voor een zeer gevarieerd aantal klanten, voor de overslag van kantoormeubelen en -benodigdheden, materiaal voor self made activiteiten, high tech materiaal zoals computers en grote schermen, en dierenvoeding.

De goederen kunnen inzake hoeveelheden, afmetingen, gewicht en vorm sterk variëren:

- gestandaardiseerd palletgoederen (dagelijks één pallet of tot 200 palletten per klant, zoals Europallets, kleine pallets zoals minipallets of halve Euro pallets, block-pallets, en extra large-pallets die niet gestandaardiseerd zijn), vervoerd met camionettes of vrachtwagens;
- stukgoed, speciaal door afmetingen, gewicht en vorm, en vervoerd met vrachtwagens;
- gevaarlijke ADR-goederen voor sommige klanten in minimale verpakkingen, zoals bepaalde chemische producten.

De helft van de chauffeurs rijdt iedere dag naar dezelfde regio en heeft een vaste ronde. De chauffeur zal de goederen gaan leveren, de goederen scannen en een handtekening krijgen als bewijs van levering. Dan komt de chauffeur terug naar Vilvoorde en geeft aan de kassiersters van het bewijs van levering. Dat wordt opgenomen in het computersysteem waarna de factuur aan de klant kan worden bezorgd. De chauffeur levert in de regio waarvoor Vilvoorde instaat, maar gaat ook goederen ophalen. Vier dispatchers coördineren de ritten van de chauffeurs.

In de processen zijn er geen zaken die onder circulaire activiteiten vallen. Er is wel verwerking van afval. Een palletafhaler/leverancier uit Bornem komt palletafval op afroep ophalen en laat dit verder verwerken. De folie van mixed pallets met goederen voor verschillende bestemmingen die GLS ontvangt, wordt door GLS gesorteerd en gerecupereerd. Een bedrijf voert een vijftal keer per jaar het groen onderhoud uit voor GLS in Vilvoorde: snoeien van struiken en onkruid wieden.

GLS zou achter het gebouw nog vijf meter terrein tot aan de spoorweg willen overkopen van een ander bedrijf dat het stuk grond gebruikt voor containeropslag. Het zou zo mogelijk zijn de site beter te beveiligen en de verkeersstroom beter te regelen met een toegang langs de Budasteenweg en een uitgang via de Schaarbeeklei. Er zou ook meer manoeuvreerruimte en parkeerruimte op de site ontstaan.

2.3 Van Leeuwen Buizen Groep

Van Leeuwen Buizen is een Nederlands familiebedrijf, opgericht in 1924 in Zwijndrecht, maar intussen een wereldwijde handelonderneming in stalen buizen, componenten en afsluiters.

Van Leeuwen Buizen groep

Door autonome groei en strategische overnames heeft de groep intussen 42 vestigingen in 22 landen op vijf continenten. Er zijn Europese locaties in Frankrijk, Engeland en Duitsland en de activiteiten van de buizenhandel zijn ook aanwezig in Noord-Amerika, Azië, Australië, het Midden-Oosten, China en Centraal-Europa. Wereldwijd telt de groep ongeveer 1130 medewerkers.

Er wordt gewerkt vanuit verkoopkantoren, voorraadhoudende vestigingen, joint ventures en met behulp van agenten. Het merendeel van de voorraadhoudende vestigingen heeft voorraden uiteenlopend van koolstof- en gelegeerd staal tot roestvast staal en levert aan verschillende takken in de industrie.

Van Leeuwen Buizen in de Budaregio

De vestiging van Van Leeuwen Buizen in Vilvoorde (Vlaams gewest) aan de Schaarbeeklei dateert van 1947. In 2012 werd het bedrijf Jean Wauters Speciaal staal (opgericht in 1924), in Sint-Jans-Molenbeek, overgenomen. De vestiging in Vilvoorde werkt ermee samen. Samen stellen ze een 120-tal medewerkers te werk.

In Vilvoorde vindt opslag en overslag van stalen buizen plaats, plus eerstelijnbewerkingen zoals zagen, lassen, merken en bijkomend verpakken. De producten komen naar Vilvoorde via vrachtverkeer, grotendeels van de Nederlandse zusterbedrijven en Duitse leveranciers, maar ook via zeeverkeer, via de havens van Antwerpen of Rotterdam, vanuit onder meer Thailand, China, en Turkije. Het merendeel van de producten wordt met vrachtvervoer verdeeld.

De site in Vilvoorde levert producten en diensten voor bedrijven, zelfstandigen en grote bedrijven zoals Total of Van Hool, uit industriële sectoren, zoals agro, bouw en infrastructuur, chemie, energie, machinebouw, hydrauliek, petrochemie, transportmiddelen, voedingsmiddelen, woning- en projectinrichting. Het gaat soms om erg specifieke stukken, soms om grote hoeveelheden van bepaalde producten. De afzetmarkt bevindt zich vooral in België, het noorden van Frankrijk, soms in andere landen.

In Vilvoorde werken 78 medewerkers waarvan 50 bedienden en 28 arbeiders in het magazijn als heftruckchauffeur / goederenbehandelaar en machinebedieners.

De centrale ligging is belangrijk. Het bedrijf wil op het terrein investeren in een nieuw modern, meer duurzaam kantoorgebouw en een nieuw, meer doordacht magazijn, liefst ook een magazijn in de hoogte, want het heeft extra opslagruimte nodig. Er zijn wel problemen met grondsanering en de exploitatievergunning moet vijfjaarlijks worden aangevraagd.

Samenwerking met andere bedrijven

Voor het ophalen van schrootafval werkt Van Leeuwen Buizen samen met het Brussels schrootverwerkingbedrijf Stevens, gelegen aan het kanaal.

Het werkt ook samen met Transport De Laet BVBA uit Elewijt voor het transport. Dit is een familiebedrijf, opgericht in 1955 en partner voor transportgoederen nationaal en internationaal, in hoofdzaak Benelux en Frankrijk. Er werken 10 personen. Het bedrijf is gespecialiseerd in tankvervoer voor verschillende vloeistoffen (voornamelijk in opdracht van LVT in Willebroek) en het vervoer van stalen buizen en buiscomponenten (als huistransporteur van Van Leeuwen Buizen in Vilvoorde). Ook voor andere transportdiensten op maat kan men bij het bedrijf terecht. De chauffeurs zijn uitermate getraind, geschoold en ervaren.

Bijlage 2 – Het BUDA+-project

De opwaardering en de ontwikkeling van de Budaregio met het BUDA+-project maakt deel uit van het Territoriaal Ontwikkelingsprogramma Noordrand.

Het Territoriaal Ontwikkelingsprogramma Noordrand - T.OP Noordrand

Om overlapping en tegenstrijdigheden in aanpak te voorkomen, ontwikkelen de provincie Vlaams-Brabant en het Vlaams en het Brussels Gewest een territoriaal ontwikkelingsprogramma (TOP) voor de Noordrand. Alle betrokken actoren uit de regio worden samengebracht.

In 2016 werden vijf gezamenlijke werven gedefinieerd, in de noordrand van Brussel:

- Masterplan voor de oude Navo-site in Evere
- Aantrekkelijk maken van de verouderde Budasite in Vilvoorde.
- De ruimtelijke mogelijkheden van de Europese boulevard tussen het station Bordet in Evere en de luchthaven in Zaventem beter benutten.
- Werk maken van de groene link van Josaphatpark in Schaarbeek via Evere sport naar het Woluweveld en Nossegemdelle in Zaventem, en de verbinding met de Groene Vallei Midden-Brabant in Steenokkerzeel.
- Ontwikkelen van de strategische knooppuntenlocatie Kerklaan-Broekstraat in het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen.

Voor elk deelgebied worden in het actieprogramma de ruimtelijke kenmerken beschreven en wordt een zicht gegeven op de uitdagingen en de urgentie.

Het BUDA+-project

Met de BUDA+ werf wil men samen andere partners komen tot een ambitieus plan voor de herontwikkeling van één van de gebieden: de bedrijvenzone Buda.

Om deze doelstellingen te bereiken, worden volgende hefbomen voorgesteld:

- De overgang naar circulaire economie: binnen BUDA+ houdt dit in dat men zoveel mogelijk toegevoegde waarde binnen het gebied wil houden.
- De ondersteuning van bedrijven en de tewerkstelling in gezonde bedrijfsontwikkeling door hen doorheen hun levenscyclus te accommoderen: van opleiding tot start-up tot volwaardig bedrijf. Dit houdt ook nieuwe vormen van samenwerking tussen private en publieke actoren in.
- Stedenbouwkundige optimalisatie van het gebied.
- De interne en externe promotie van de zone door middel van het faciliteren van acties in de publieke ruimte, communicatie campagnes, evenementen,... zij het georganiseerd door één van de partners, zij het door externe actoren.
- Zoeken naar en implementeren van oplossingen voor de mobiliteitsproblemen, met de focus op de lokale schaal, maar met aandacht voor de grotere vraagstukken van beide gewesten.

Op 23 mei 2018 ondertekenden verschillende instanties een kaderovereenkomst om de verdere ontwikkeling van de Budaregio te ondersteunen. De initiatiefnemers van het samenwerkingsverband BUDA+ zijn:

- Vilvoorde, Machelen en Brussel;

- Perspective.Brussels (het Brussels Planningsbureau of het gewestelijk expertisecentrum en de initiatiefnemer van de ontwikkelingsstrategie voor het Brussels grondgebied);
- het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid (Leefmilieu, Natuur, Energie, Ruimtelijke Ordening, Wonen en Onroerend Erfgoed);
- de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM);
- de provincie Vlaams-Brabant;
- de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Vlaams-Brabant (POM Vlaams-Brabant);
- Citydev.Brussels (de Brusselse gewestelijke openbare instelling voor economische en huisvestingsontwikkeling en stadsvernieuwing).

De toetredende partners zijn:

- Voka-Kamer van Koophandel Vlaams-Brabant;
- VOKA Metropolitan;
- BECI (de Kamer van Koophandel & het Verbond van Ondernemingen te Brussel).

De partners zijn vertegenwoordigd in een stuurgroep met beleidsverantwoordelijken en in een kernwerkgroep met verantwoordelijke ambtenaren.

De Stichting Innovatie & Arbeid maakte geen deel uit van dit consortium, maar stemde haar activiteiten af op de werkzaamheden van het consortium.

Optimalisatiestudie BUDA opgestart in 2018



"https://www.vlaamsbrabant.be/binaries/buda-perimeter-projectgebied-groot_tcm5-118771.jpg"

De provincie Vlaams-Brabant startte in 2018 een ruimtelijke optimalisatiestudie. De opdracht is gegund aan 1010au in samenwerking met IDEA Consult, TML en Witteveen & Bos. Samen met verschillende partners op het terrein maakt men een ruimtelijke toekomstvisie op, die gekoppeld wordt aan het samenwerkingsverband "BUDA+ ", die zich richt op circulaire economie en het verhogen van de tewerkstelling.

Investerings in infrastructuur en publieke ruimte komt het imago van het bedrijventerrein ten goede:

- verbeterde mobiliteit
- betere fiets- en voetgangersverbindingen
- parking
- kwalitatieve publieke ruimten
- aandacht voor water en groen
- inzetten op hernieuwbare energie

De optimalisatiestudie maakt samen met BUDA Circular deel uit van de werf BUDA+ binnen het T.OP Noordrand-programma.

Meer informatie

Meer informatie over het T.OP Noordrand-programma, over het BUDA+-project en de Budaregio kan via de onderstaande linken vinden.

<https://www.vlaamsbrabant.be/wonen-milieu/wonen-en-ruimtelijke-ordening/projecten/gebiedsgerichte-projectwerking/top-noordrand/index.jsp>

<https://www.vlaanderen.be/publicaties/top-noordrand>

<https://topnoordrand.be/nl/werf-5-buda>

De volgende nieuwsbrieven brengen verslag uit over het BUDA+-project:

[Nieuwsbrief BUDA+ - Maart 2017 \[PDF, 12 blz, 2,07 MB\]](#)

[Nieuwsbrief 2 Buda+ \[PDF, 12 blz, 1,34 MB\]](#)

[Nieuwsbrief 3 BUDA \[PDF, 7 blz, 6,90 MB\]](#)

Een brochure met een erfgoedwandeling geeft een zicht op het rijke verleden van deze industriële zone. Over de rol van het kanaal dat dateert uit de 16e eeuw, over de oudste spoorweg van het Europese vasteland, over roetspuwende cokesfabrieken en ontploffende kruitfabrieken, over kachels en schoonmaakmiddelen en over massaproductie van Franse auto's...

De brochure werd opgemaakt naar aanleiding van Open Bedrijvendag 2018 waarbij de Budaregio in de kijker stond.

[Brochure erfgoedwandeling \[PDF, 4 blz, 512,54 KB\]](#)

Voor extra informatie kan men onder meer terecht bij Els Van Loon en Katrien Coremans, Dienst ruimtelijke planning van de Provincie Vlaams-Brabant, tel. 016267507, ruimtelijkeplanning@vlaamsbrabant.be.