

MEMORANDUM VAN DE BRUSSELSE HAVENGEMEENSCHAP

“Voor een duurzaam havengebied”

Ter attentie van de partijvoorzitters met het oog op de onderhandelingen voor de vorming van de volgende Brusselse gewestregering.

De toekomst van het 116 hectare grote havengebied is niet alleen essentieel voor de bedrijven die er gevestigd zijn, maar ook voor de Haven van Brussel, haar aandeelhouders en bij uitbreiding voor het hele gewest en haar inwoners.

Er staat immers zoveel op het spel dat het prioritaire aandacht verdient, niet alleen op het vlak van banen, maar ook op het vlak van de noodzakelijke bevoorrading van het gewest, zoals goederen, bouwmaterialen, recycling, energie/waterstof, verbruiksgoederen enz.

De Brusselse Havengemeenschap, hierna **BHG**, en haar leden, d.w.z. de bedrijven die actief zijn in de kanaalzone, wensten dan ook onze verbintenissen en verwachtingen kenbaar te maken aan de vertegenwoordigers van de regionale democratische partijen, van wie sommigen na de regionale verkiezingen van 9 juni zullen moeten onderhandelen over een nieuw regeerakkoord.

Daarom hebben we een kort memorandum *“Voor een duurzaam havengebied”* opgesteld, waarin we ons standpunt uiteenzetten aan de hand van vijf verbintenissen van onze kant, gekoppeld aan vijf eisen aan de toekomstige gewestregering.

Ons memorandum, dat beschikbaar is in het Frans en het Nederlands, werd verstuurd naar de voorzitters van alle democratische partijen die vertegenwoordigd zijn in het Brussels parlement, en naar al onze leden, waaronder de Haven van Brussel.

Het is ook voor iedereen beschikbaar op onze website www.cpb-bhg.brussels.

Veel leesplezier.

De BHG
Mei 2024

Inhoudsopgave:

1. Wie zijn wij?

2. Onze vijf verbintenissen ten aanzien van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

- 2.1 Een geëngageerde speler zijn in de uitvoering van het gewestelijk beleid inzake economische transitie dat in het bijzonder gericht is op koolstofneutraliteit
- 2.2 De Brusselse economische activiteit ondersteunen
- 2.3 Een belangrijke speler in de tewerkstelling zijn voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- 2.4 Het kanaal gebruiken om zoveel mogelijk goederen te vervoeren die nodig zijn voor de productie en logistieke activiteiten van het gewest
- 2.5 De Haven van Brussel ondersteunen in haar stedelijk logistiek beleid

3. Onze vijf eisen ten aanzien van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

- 3.1 Onze locatie en onze toekomst in het havengebied wettelijk garanderen als onderdeel van de hervorming van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)
- 3.2 Het havengebied toegankelijker maken
- 3.3 Sociale rechtvaardigheid bevorderen door banen te beschermen, met name laaggeschoolde arbeid
- 3.4 De zone Schaarbeek-Vorming bestemmen voor logistieke activiteiten en stedelijke industrieën die voordeel halen uit het multimodale karakter van de site, d.w.z. de waterweg-, spoor- en wegverbindingen
- 3.5 De havenbedrijven ondersteunen die zich inzetten voor de ecologische en economische transitie naar een circulaire economie

4. Conclusie

Bijlagen

- Statuten van de BHG
- Ledenlijst

1. Wie zijn wij?

De BHG is een vzw die werd opgericht op 3 april 1957.

Het maatschappelijk doel in onze statuten stelt dat het “*drie doelstellingen nastreeft*”:

- 1 *zowel op economisch, stedenbouwkundig als sociaal-cultureel vlak de ontwikkeling en bescherming bevorderen van het economische geheel dat wordt gevormd door de kanaalzone in het Brusselse gewest en door de gebruikers ervan;*
- 2 *deze transportinfrastructuur, de bestaande multimodale voorzieningen en de bedrijven die er hun activiteiten uitoefenen meer bekendheid geven, zowel in België als in het buitenland;*
- 3 *voor een permanente dialoog zorgen tussen de gebruikers uit de privésector en de openbare beheerders van de transportinfrastructuur” - statuten, art. 3 (uittreksel), 2022¹*

De BHG herinnerde eraan dat zij als taak had “*de economische en industriële activiteit van het havengebied te vertegenwoordigen en te verdedigen, rekening houdend met andere stedenbouwkundige vereisten - cf. problematiek van de verbinding tussen haven en stad*” en dat de BHG en haar leden “*in principe het gewestelijk project ondersteunen dat als doel heeft zachte mobiliteit te promoten, zeker in de gebieden die in het bijzonder betrokken zijn bij deze verbinding*”.

De vaste visie van een kanaal dat alleen gewijd is aan de industrie is dus niet die van de BHG.

De BHG heeft de havenbedrijven altijd verdedigd door hen te vertegenwoordigen bij de gewestelijke politieke beleidsmakers en de verschillende bevoegde Brusselse besturen. We zijn trots dat we momenteel bijna 150 leden hebben, waarvan de overgrote meerderheid bedrijven zijn.²

Dankzij de bedrijven in het havengebied werd in 2023 4,8 miljoen ton goederen vervoerd via het kanaal Antwerpen-Brussel-Charleroi, wat neerkomt op zo'n 2.000(!) vrachtwagens minder per dag in de straten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Tot slot is de BHG een vzw die open staat voor de wereld: naast de banden die zijn aangeknoopt tijdens bezoeken aan buitenlandse havens, is de BHG sinds 2015 ook lid van de 'Association Internationale Villes et Ports' (AIVP).

2. Onze vijf verbintenissen ten aanzien van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

2.1. **Een geëngageerde speler zijn in de uitvoering van het gewestelijk beleid inzake economische transitie dat in het bijzonder gericht is op koolstofneutraliteit**

De gewestelijke strategie voor economische transitie wordt gedefinieerd als een geleidelijke transformatie in de brede zin van het woord van de Brusselse economische activiteiten om

¹ De statuten, bijgewerkt in 2022, zijn bijgevoegd (1)

² De lijst van leden van de BHG is bijgevoegd (2)

bij te dragen aan de lokale en mondiale sociale en ecologische uitdagingen en aan het creëren en behouden van kwaliteitsvolle jobs voor de Brusselaars.

De BHG steunt deze strategie die door het gewest is opgezet en wil daarom een geëngageerde speler zijn bij de uitvoering ervan.

Door massaal gebruik te maken van het kanaal Antwerpen-Brussel-Charleroi hebben de havenbedrijven namelijk in 2023 de uitstoot van 90.000 ton(!) CO₂ voorkomen die door vrachtwagens zou zijn uitgestoten mochten de waterwegen niet zijn gebruikt. Tegelijkertijd worden havenbedrijven geleidelijk koolstofneutraal met de hulp van de Haven van Brussel.

Momenteel beschikken al acht havenbedrijven, concessiehouders van de Haven van Brussel, over het CO₂-neutrale label³ en worden vijf andere bedrijven begeleid om dit label nog in 2024 te behalen.

Op dat moment zal ongeveer de helft van de concessiehouders van de Haven van Brussel koolstofneutraal zijn. De BHG verbindt zich er dan ook toe de resterende bedrijven aan te moedigen om tegen 2030 ook dit label te verkrijgen.

2.2. De Brusselse economische activiteit ondersteunen

De activiteiten in het havengebied (bouw – productie en handel –, transport en logistiek, afvalverwerking enz.) ondersteunen de economische bloei in alle opzichten.

De bedrijven binnen de kanaalzone zijn heel vaak schakels tussen producenten, gevestigd buiten het gewest, en consumenten, d.w.z. particulieren maar ook andere bedrijven (kmo's, zelfstandigen enz.) in Brussel.

Als we kijken naar een sector die bijzonder actief en noodzakelijk is in Brussel, zoals de bouw, komen zowel hoofdaannemers als aannemers en particulieren naar het havengebied om zich te bevoorraden.

Op korte en middellange termijn kan het gewest in geen geval het risico nemen om de goede werking van deze marktdeelnemers niet te ondersteunen.

Bedrijven in het havengebied creëren zo direct en indirect toegevoegde waarde voor het gewest.

2.3. Een belangrijke speler in de tewerkstelling zijn voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De bedrijven die actief zijn in het Brusselse havengebied zorgen voor niet minder dan 9.000 directe en indirecte jobs en genereren een toegevoegde waarde van ongeveer 1,5 miljard euro per jaar voor het gewest.

³ Het CO₂-neutrale label wordt toegekend op basis van een decarbonisatieplan van het bedrijf dat is opgesteld door een erkende specialist, waarbij de resterende CO₂-uitstoot financieel wordt gecompenseerd door deelnemingen in projecten die de CO₂-uitstoot verminderen

Deze banen, voornamelijk in de secundaire sector, zijn des te belangrijker omdat de werkgelegenheid in het Brusselse gewest voornamelijk in de tertiaire sector ligt.

Daarom verbinden we ons ertoe onze rol als verantwoordelijke werkgever te blijven spelen door ons zoveel mogelijk te richten op het aanwerven van mensen die in Brussel wonen.

2.4. Het kanaal gebruiken om zoveel mogelijk goederen te vervoeren die nodig zijn voor de productie en logistieke activiteiten van het gewest

De binnenvaart is een volwaardige alternatieve vervoerswijze voor passagiers, maar vooral ook voor goederen.

In dit verband schat de Haven van Brussel dat de capaciteit van het kanaal, de enige onbelemmerde toegangsweg, 50% meer verkeer kan verwerken zonder enige investering in infrastructuur.

Op dit moment gebruiken havenbedrijven het kanaal voor 4,8 miljoen ton overslag in 2023, wat overeenkomt met 570.000 vrachtwagens minder in Brussel en een vermindering van de indirecte kosten met 23,5 miljoen euro.

De BHG zet zich daarom in om het gebruik van de waterweg onder zijn leden te blijven promoten.

2.5. De Haven van Brussel ondersteunen in haar stedelijk logistiek beleid

Op dit moment woont meer dan 50% van de wereldbevolking in steden, en in deze context zal de logistiek voor bevoorrading van steden een steeds belangrijker aandachtspunt worden.

Steden met een haven hebben in dit opzicht een aanzienlijk voordeel voor zover ze hun toekomstige logistiek goed aanpakken.

Daarom geeft de BHG zijn globale steun aan de stedelijke logistiek die door de Haven van Brussel wordt ontwikkeld.

3. Onze vijf eisen ten aanzien van de gewestregering

3.1. Onze locatie en onze toekomst in het havengebied wettelijk garanderen als onderdeel van de hervorming van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)

Bedrijven hebben stabiliteit en zekerheid op de lange termijn nodig om hun activiteiten met een gerust hart te kunnen voortzetten.

Wat de havenbedrijven zelf betreft, ook al hebben de meeste van hen langlopende concessieovereenkomsten met de Haven van Brussel, is het cruciaal dat de gebieden voor havenactiviteiten en vervoer (GHV) worden geconsolideerd voor de toekomst.

Voor de andere bedrijven binnen de kanaalzone is het net zo belangrijk om de gebieden voor stedelijke industrie (GSI) en de ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving (OGSO) waarin ze opereren te behouden.

Aangezien deze gebieden zijn gedefinieerd in het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP), dat rechtskracht heeft, vraagt de BHG dat de huidige zones ten minste⁴ worden gehandhaafd als zones met één functie in het kader van de lopende herziening van het GBP, die in 2026 moet zijn voltooid.

In deze context steunt de BHG de aanvraag van de Haven van Brussel om de activiteitenzones van de haven uit te breiden met ongeveer 17 ha.

3.2. Het havengebied toegankelijker maken

Om ons werk goed te kunnen doen, hebben we trimodaliteit nodig.

Er wordt echter vastgesteld dat, terwijl de water- en spoorverbindingen op dit moment efficiënt zijn of op het punt staan dat te worden⁵, dit nog lang niet het geval is voor de toegankelijkheid van het havengebied over de weg.

Met name de toegang van en naar de A12 is veel moeilijker geworden door de vermindering van het aantal rijstroken.

De haventerreinen moeten echter over de weg bereikbaar zijn, zowel voor het personeel als voor leveranciers en klanten (zowel professionals als inwoners van het gewest).

En deze toegankelijkheid moet rekening houden met logistieke en veiligheidsaspecten: het is meer dan ooit wenselijk om de aanwezigheid van vrachtwagens in stadscentra te vermijden, maar het is evenzeer noodzakelijk om hun toegang tot de haventerreinen te vergemakkelijken binnen een redelijke termijn en zonder de veiligheid van eventuele andere weggebruikers in gevaar te brengen.

Daarom vragen we om de oprichting van een permanente werkgroep met alle betrokken partijen, zodra de nieuwe legislatuur begint, voor de toekomstige projecten die een impact kunnen hebben op de toegankelijkheid van het havengebied.

3.3. Sociale rechtvaardigheid bevorderen door banen te beschermen, met name laaggeschoolde arbeid

Uit een studie – cf. *“Het sociaaleconomisch belang van de bedrijven in de Brusselse havencluster”* (Actiris en Nationale Bank van België, 2016) – blijkt dat de bedrijven in het havengebied zowel rechtstreeks als onrechtstreeks (via onderaannemers, van wie de meeste in Brussel gevestigd zijn) enkele duizenden mensen tewerkstellen, **van wie de meesten een laaggeschoold beroepsprofiel** hebben.

⁴ Idealiter worden OGSO heringedeeld als GSI

⁵ Dankzij de gezamenlijke actie van de federale en gewestelijke regeringen, de Haven van Brussel en Infrabel wordt de rechteroever van de voorhaven binnenkort opnieuw aangesloten op het spoornet

De BHG vraagt het gewest dan ook om de ogen niet te sluiten voor deze mensen en bijgevolg de zones te behouden die momenteel in het GBP zijn gedefinieerd, namelijk de GHV (gebieden voor havenactiviteiten en vervoer) en de GSI (gebieden voor stedelijke industrie). Op die manier zal het gewest bedrijven aanmoedigen om er hun activiteiten te ontwikkelen en hun essentiële rol als leveranciers van laag- tot middelmatig gekwalificeerde banen te behouden.

3.4. De zone Schaarbeek-Vorming bestemmen voor logistieke activiteiten en stedelijke industrieën die voordeel halen uit het multimodale karakter van de site, d.w.z. de waterweg-, spoor- en wegverbindingen

De zone Schaarbeek-Vorming tegenover de rechteroever van de voorhaven is een van de laatste vestigingskansen voor havenbedrijven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, aangezien deze site verbonden is via water, spoor en weg. De vestiging van een trimodale logistiek platform op deze locatie is dan ook volledig gerechtvaardigd.

In dit verband verwijzen we naar het Masterplan 2020-2040 van de Haven van Brussel en naar een studie die in 2022 werd uitgevoerd door de Stad Brussel, getiteld “prefiguratie van het Stedelijk Distributiecentrum-netwerk voor een permanente vestiging”. Deze studie en het Masterplan bekrachtigen onder meer de bouw van een logistiek platform water/spoor/weg op de site van Schaarbeek-Vorming.

In deze context maakt de BHG deel uit van het begeleidingscomité van de haalbaarheidsstudie voor de oprichting van een koolstofvrij trimodale logistiek platform op de site van Schaarbeek-Vorming.

Daarom vragen we de volgende gewestregering snel te beslissen om de site van Schaarbeek-Vorming aan te kopen zodat er een koolstofvrije trimodale logistieke hub kan worden gebouwd.

3.5 De havenbedrijven ondersteunen die zich inzetten voor de ecologische en economische transitie naar een circulaire economie

De BHG is zich ervan bewust dat bedrijven een transitieproces moeten starten naar een milieuvriendelijker beheer dat hun koolstofvoetafdruk vermindert.

Deze radicale verandering blijkt echter zeer duur te zijn en havenbedrijven zullen dit transitieproces niet op eigen kracht kunnen financieren.

Daarom vraagt de BHG, in het kader van de stappen die de huidige Brusselse regering in dit verband al heeft gezet, dat de volgende regering in overleg met de verschillende betrokken sectoren passende financiële en fiscale steunmechanismen invoert.

5. Conclusie

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft bedrijven nodig voor zijn bevoorrading en zijn economische en sociale ontwikkeling; de bedrijven in de kanaalzone werken hieraan (zie productie- en logistieke activiteiten).

Het kanaal, de kades en de haveninfrastructuur, inclusief de toegang over de weg, zijn essentieel in de zoektocht naar duurzame transport- en logistieke oplossingen.

Het behoud van havenbedrijven is een keuze voor de toekomst: ze worden maar al te vaak gezien als een erfenis uit het verleden die moet worden afgevoerd, maar in feite zijn ze een kans voor harmonieuze ontwikkeling van de stad en het gewest, iets wat veel metropolen zijn kwijtgeraakt, gedwongen om uitsluitend een beroep te doen op wegvervoer en voor hun bevoorrading volledig afhankelijk van hun buitenwijken.