

MASTERPLAN 2040

EEN DUURZAME VERBINTENIS

HAVEN VAN BRUSSEL IN EEN OOGOPSLAG

14,4 KM
KANAAL



350
BEDRIJVEN



waarvan 200
concessiehouders van
de Haven

12 000
BANEN

4 500
rechtstreekse banen

7 500
onrechtstreekse banen

5,67 KM
INDUSTRIËLE
KADES



2 KM
MARITIEME
KADES



CONTAINERTERMINAL
OVER HET WATER,
DE WEG EN PER
SPOOR



2 SLUIZEN &
21 BRUGGEN



6,6
miljoen

TON GLOBALE
TRAFIEK IN 2019

SPOORVERBINDING
IN DE
VOORHAVEN



LOGISTIEK
TIR-CENTRUM
115 000 M²
NUTTIGE OPPERVLAKTE



ELKE DAG,
2000
VRACHTWAGENS
MINDER
dankzij de
Haven van Brussel



PER JAAR:

96 000 ton CO₂ minder,
-24 miljoen euro externe kosten
680 000 vrachtwagens minder in Brussel

13 000
FOTOVOLTAÏSCHE
panelen
op het volledige
havendomein



1^{STE} BELGISCHE HAVEN
MET EEN

CO₂-
NEUTRAAL

CERTIFICAAT

voor haar gebouwen

DALING MET

27 %

van de emissies sinds 2014



1^{ste} GEWESTELIJKE
INSTELLING

naast Leefmilieu Brussel
met een

3^e STER

'Label Ecodynamische
Onderneming'

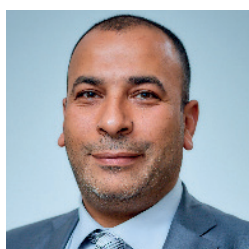
BRIEF VAN HET BEHEERSCOMITÉ

Om de veranderingen in de haven- en logistieke sectoren en in de Brusselse economische wereld het hoofd te bieden, heeft de Haven van Brussel beslist om een nieuw masterplan op te stellen voor haar ontwikkeling tegen 2040. Dat document werd eind 2019 afgerond en was de derde oefening in zijn soort. In 2007 werd immers een eerste masterplan uitgewerkt, waarin de havenontwikkeling tot 2015 werd uitgezet. In 2013 werd vervolgens een actualisering van dat masterplan gepubliceerd voor een visie tot 2030.

De veranderingen, die de Brusselse economie doormaakt en in het bijzonder de sterke groei van de circulaire economie en de wereldwijde behoeften om te streven naar een betere milieubescherming en de wil van de havenautoriteiten om zich voor te bereiden op een verdere toekomst, hebben alle partners evenwel van de noodzaak overtuigd om dit nieuwe masterplan uit te werken. Dit masterplan staat voor een visie van de havenontwikkeling die is uitgevoerd door het ECSA (VUB)/MSA-consortium dat verschillende gespecialiseerde onderzoekers en stedenbouwkundigen samenbrengt en die de verschillende facetten van de Brusselse havenontwikkeling kunnen vatten.

Het masterplan van de Haven van Brussel tegen 2040 integreert ongetwijfeld de twee uitdagingen waarvoor de Haven nu staat, namelijk de milieu- en economische transitie op haar haven-domein. Het masterplan werd eind 2019 goedgekeurd door haar raad van bestuur en wordt hier in samengevatte vorm gepubliceerd ter gelegenheid van de ondertekening van het nieuwe beheerscontract van de Haven van Brussel.

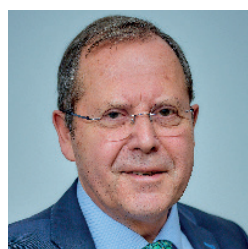
December 2020



YASSINE AKKI
voorzitter



ANTHONY BAERT
ondervoorzitter



IR. ALFONS MOENS
directeur-generaal



PHILIPPE MATTHIS
adjunct-directeur-generaal



DE HAVEN, INSTRUMENT VOOR DUURZAME ONTWIKKELING

Dankzij het masterplan 2040 stelt de Haven van Brussel een ambitieuze visie op lange termijn voor, waarbij concrete verbintenissen worden aangegaan om een duurzame economische en ecologische transitie te verwezenlijken. Hiervoor beschikt de Haven over het kanaal dat het gewest van noord naar zuid doorkruist en dat de enige invalsweg is in Brussel zonder files die gemakkelijk dubbel zoveel verkeer aankan.

Om die evoluties te integreren, ondersteunt de Haven van Brussel de ontwikkeling van sleutel-domeinen op het gebied van economische ontwikkeling, ontwikkeling van werkgelegenheid, mobiliteit en milieu. Dit plan kadert binnen de globale strategische visie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en begunstigt de bedrijven die bijdragen tot de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen die zijn vastgesteld door de regering, wat een onmisbare noodzaak is geworden voor het gewest.

Er werden zes trends geïdentificeerd die de Brusselse havenontwikkeling in de hand werken voor een globale strategische visie op drie assen die allemaal worden vertaald in concrete projecten in de verschillende zones van het Brusselse havendomein. Ze bieden allemaal ontwikkelingsmogelijkheden die moeten worden aangegrepen om de centrale rol van de Haven van Brussel verder te bevestigen in het kader van een duurzame gewestelijke economie en logistiek.

ZES SLEUTELTRENDS



1

GROEI VAN HET VERVOER OVER HET WATER, IN HET BIJZONDER VAN CONTAINERS EN DIGITALISERING

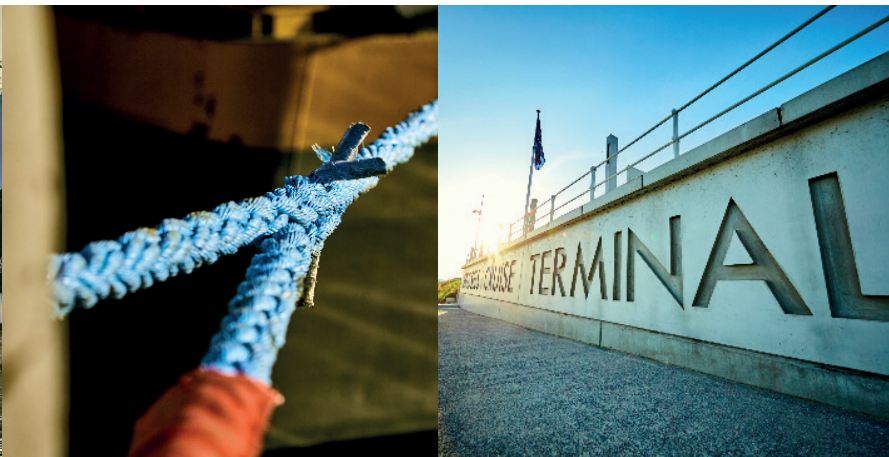
Tegen de achtergrond van de wereldwijde stijging van het containervervoer zal het voor de Haven van Brussel in de komende jaren noodzakelijk zijn om de behandelingscapaciteit en de grootte van de terminals uit te breiden, synergieën te creëren met het spoorvervoer, logistieke activiteiten met een toegevoegde waarde aan te trekken en een platform voor de uitwisseling van ideeën te ontwikkelen.

2

MILIEU- EN ENERGIETRANSITIE

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet zijn broeikasgasemissies met minstens 35 % verminderen tegen 2030 om van Brussel een koolstofarme stad te maken, waarbij een energie-efficiëntie van 32,5 % aan energiebesparing wordt nagestreefd. De haven kan dus worden beschouwd als een centrum voor de productie en opslag van groene energie (zonnepanelen, windmolens, biomassa, bouw van batterijparken), maar ook als distributiecentrum voor alternatieve brandstoffen (pallets, elektriciteit vanaf de kade, bunkeren van LNG, waterstof, biobrandstoffen) en 'duurzaam' transport: waterweg, trein en 'schone' stedelijke distributie (bakfietsen, elektrische voertuigen en/of voertuigen die op CNG rijden). De haven heeft als doel haar CO₂-emissies tegen 2030 met 50 % te verminderen en een nul-uitstoot te bereiken in 2050.





3

OPTIMALISERING VAN DE LOGISTIEK IN DE BOUWSECTOR EN HERGEBRUIK VAN MATERIALEN

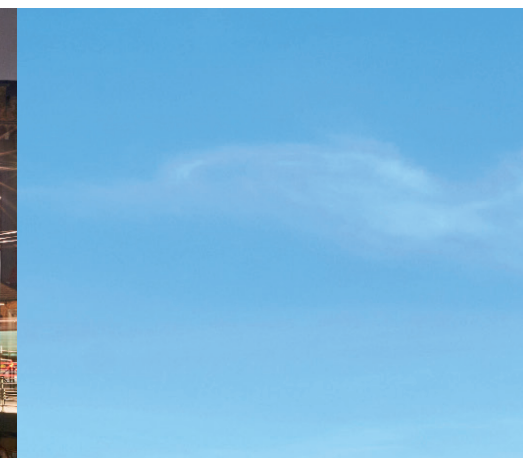
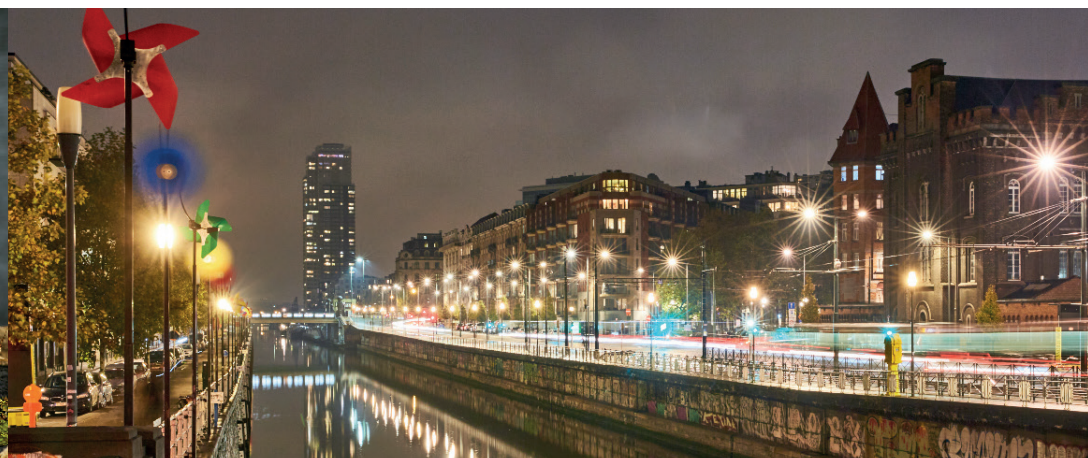
De demografische groei zal zich de komende jaren voortzetten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waardoor nieuwe vastgoedprojecten het licht zullen zien om hieraan te beantwoorden. Tal van bouw- en stedelijke renovatieprojecten nabij de kanaalzone bieden mogelijkheden voor de modal shift van de materialen. De optimalisering van de logistiek in de sector biedt een doeltreffend antwoord op de grootste problemen die zich stellen voor de actoren van de bouwsector (gelijktijdige of vertraagde leveringen, congestie of vrachtwagens die niet aangepast zijn aan de wijk, defecte toestellen, overtollige werfopslag of sluikstorten, risico op ongevallen en diefstal, enz.).



4

DUURZAME STEDELIJKE LOGISTIEK

E-commerce groeit exponentieel en leidt tot congestie op de toegangswegen. De stedelijke distributie kan doeltreffender en duurzamer worden georganiseerd vanuit een distributiecentrum in het stadscentrum. Daarnaast moet de waterweg worden beschouwd als één van die bevoorradingsmiddelen. De gestandaardiseerde goederenstromen (consumptiegoederen met een korte doorlooptijd, zoals dranken, voeding, enz.) kunnen worden aangeleverd over het water en overgeladen in het stadscentrum vanaf de plaats van levering. De Haven zal de nodige infrastructuur ter beschikking moeten stellen en een rol van facilitator moeten spelen door de innovaties op dat gebied te begeleiden (autonome en zelflossende boten, bakfietsen, oplaadpunten voor bestelwagens, productie van groene elektriciteit, enz.) in de havenzone.



5 CIRCULAIRE ECONOMIE

De circulaire economie is een alternatief voor een 'klassiek' productiesysteem dat grondstoffen omzet in afval aan het einde van hun levenscyclus. Het grootste potentieel van de circulaire economie bevindt zich in de havens, waar grote groepen van industriële activiteiten samenkomen. Het ophalen en valoriseren van grondstoffen kan daar plaatsvinden: het hergebruik van metalen aan het einde van hun levensduur, elektrische apparaten, voertuigen, valorisering van bouwmaterialen, gesorteerd afval, productie van biobrandstoffen ... De Haven van Brussel draagt bij tot de ontwikkeling van de circulaire economie binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door initiatieven te nemen en door concrete projecten op dat gebied te ondersteunen. Op termijn zal de Haven een echte 'havencluster' ontwikkelen, waarin bedrijven actief op zoek gaan naar samenwerkingsmodellen in dat domein.

STEDELIJKE INTEGRATIE

6

De relatie haven-stad is een essentiële uitdaging voor de toekomst van de Europese binnenhavens, in het bijzonder de binnenhavens die vandaag als gevolg van de stadsuitbreiding verbonden zijn met het stedelijke weefsel. Een haven ontwikkelt zich niet in de marge van een stad, maar maakt deel uit van de werking van de volledige agglomeratie. De groeiende verstedelijking, het gemengd gebruik van de ruimte, de ontwikkeling van nieuwe stedelijke wijken in de nabijheid van de havenzone en de groeiende behoefte van de haven om zich aan te passen aan de stedelijke omgeving zijn allemaal uitdagingen die gepaard gaan met de integratie van de haven in Brussel. Hierbij is het de bedoeling om stedelijke functies (huisvesting, recreatie, mobiliteit) op duurzame wijze samen te laten gaan met logistieke en industriële functies (beperking van stof en geluidsoverlast, gedeeld gebruik van de havenruimte, integratie van voetgangers- en fietsersbanen, functionele vermenging en architecturale kwaliteit van de haveninfrastructuur).



EEN GLOBALE STRATEGIE

UIT DE ANALYSE VAN DIE 6 TRENDS KOMEN EEN AANTAL TRANSVERSALE ELEMENTEN NAAR VOREN, DIE EEN BELANGRIJKE ROL ZULLEN SPELEN IN DE TOEKOMSTVISIE VAN DE HAVEN EN DIE WORDEN BESCHOUWD ALS STRATEGISCHE ONTWIKKELINGSASSEN.

Tussen die ontwikkelingen op lange termijn speelt een sterke wisselwerking en onderlinge afhankelijkheid op het vlak van de impact van de digitalisering, de verbinding met de circulaire economie en een meer bewust en duurzaam gebruik van energetische hulpbronnen.

Op basis van de analyse van de macro-economische trends en de verwachte impact ervan op de haven, worden **DRIE ONTWIKKELINGSASSEN** voorgesteld:

De **TRANSITIE** ondersteunen van een economie gebaseerd op fossiele brandstoffen naar een economie gebaseerd op duurzame hernieuwbare hulpbronnen, met name door de uitrol van de circulaire economie

1

DUURZAME
TRANSITIE
ECONOMIE EN ENERGIE

2

De **LOGISTIEKE CONNECTIVITEIT** van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest duurzaam versterken

DUURZAME
LOGISTIEKE
CONNECTIVITEIT

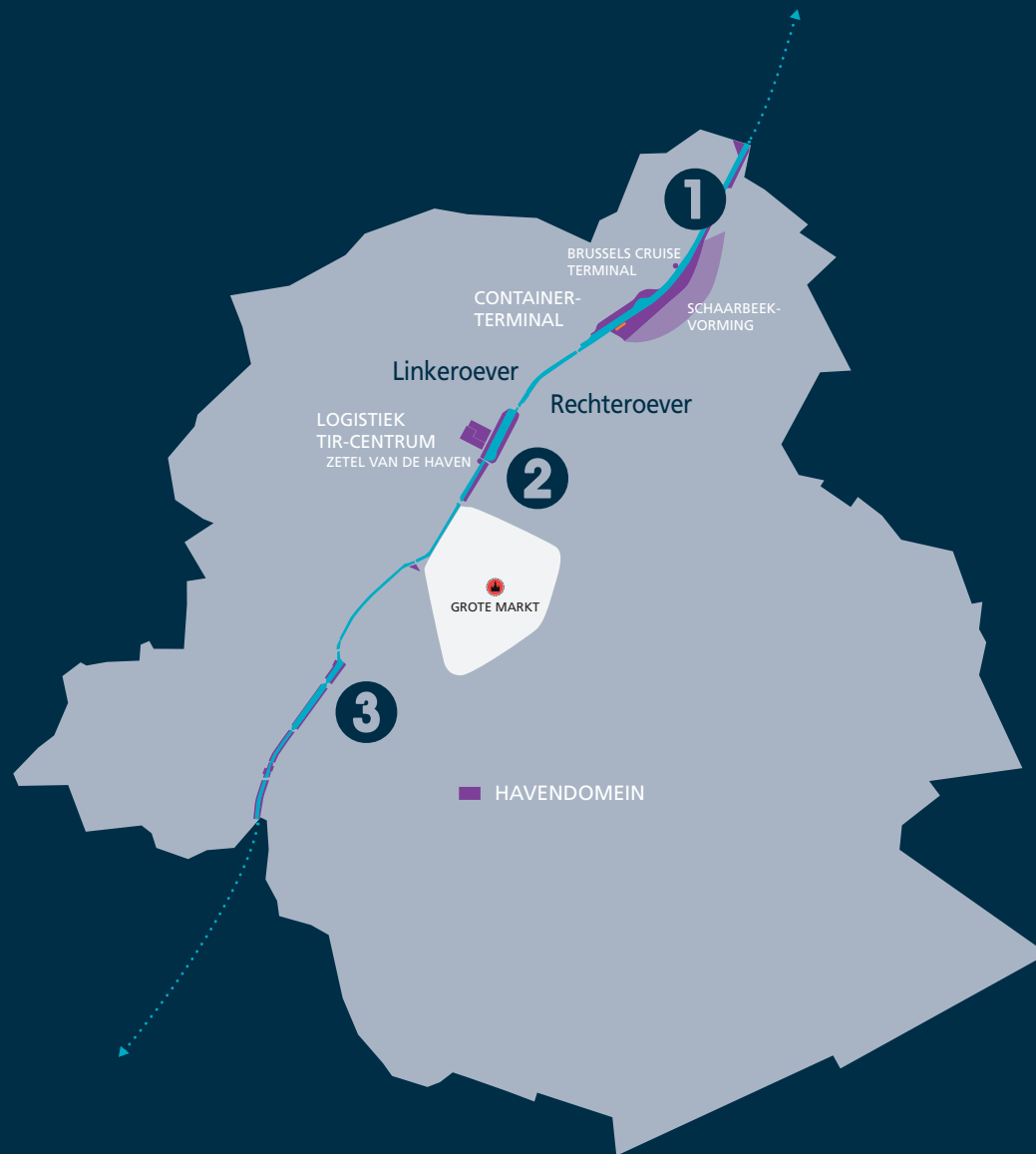
3

DUURZAME INTEGRATIE verzekeren tussen haven en stad door de haveninfrastructuren in het stedelijk weefsel op te nemen (ontspanning, recreatie, natuur en habitat)

DUURZAME
INTEGRATIE
HAVEN-STAD

AANTREKKELIJK
INVESTERINGSKLIMAAT

UITVOERING EN VERWEZENLIJKING VAN ONZE VISIE



VOORHAVEN ①

RO: Geïntegreerd optimaliseringsplan (korte/middellange termijn)

RO: Uitbreiding Containerterminal + nieuw concept voor spoorwegbediening

RO: Ontwikkeling Schaarbeek-Vorming in een economische 'lage-emissie'zone

LO : Geïntegreerd optimaliseringsplan (korte/middellange termijn)

LO : Ontwikkeling 'energiepool'

HAVEN ②

LO Vergote: Project intensievere stedelijke logistiek rond de bouwsector

LO Vergote: Ontwikkeling TIR-centrum/PBP* in economische stedelijke zone

RO Vergote: Ontwikkeling optie 'Urban Circular Economy Hub'

Béco/Vergote: Optimalisering interfaces recreatie/openstelling naar de stad

ZUIDHAVEN ③

RO: Project Synergie Biestebroek (incl. 'Aanbod diensten projectontwikkelaars')

Uitbreidingen Zone Zuid (Schipperisdok/AA kaai) + Verplaatsingen woonboten

RO = Rechteroever / LO = Linkeroever

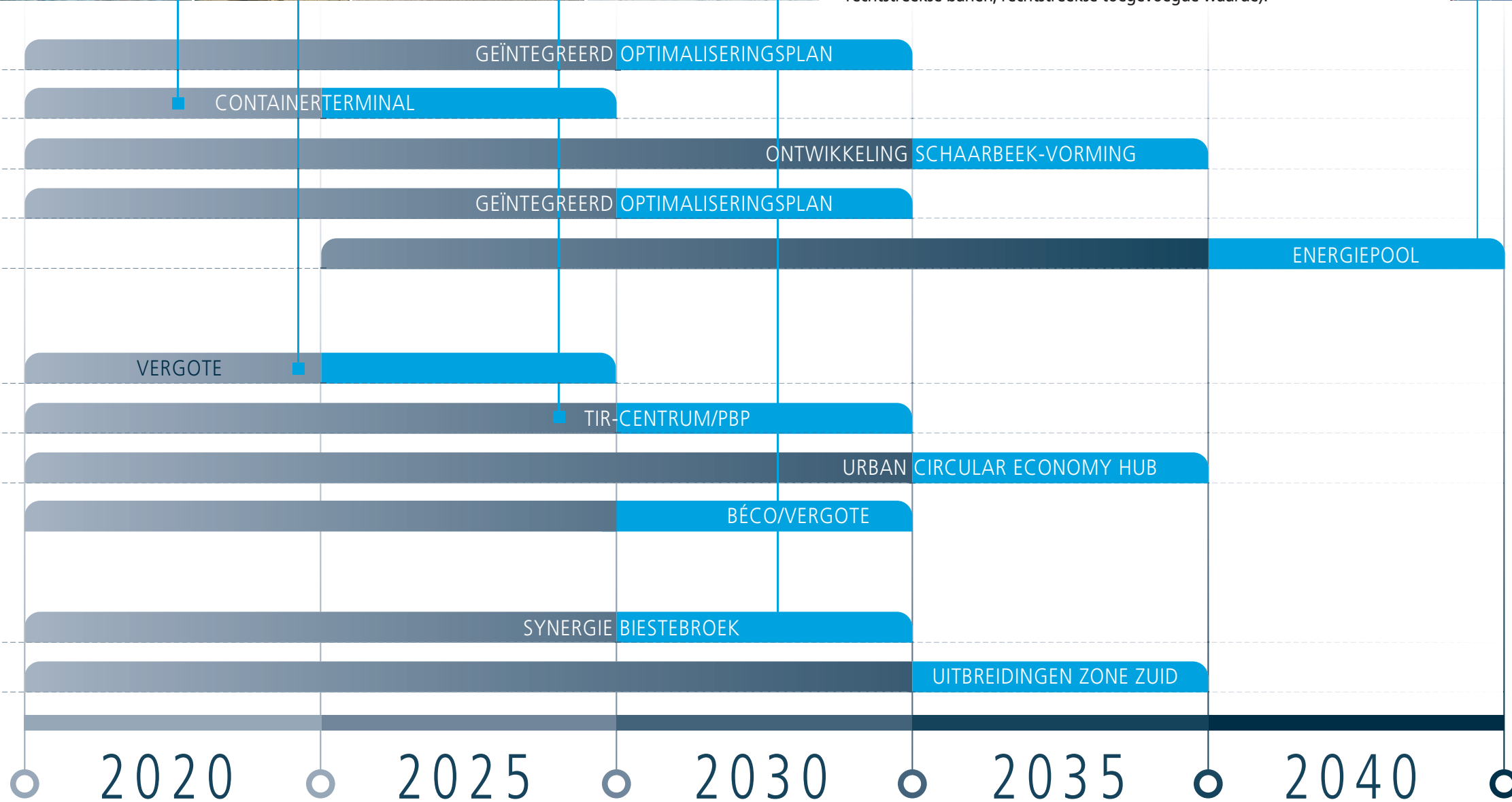
* PBP = Port Business Park



DE ACTIES ZULLEN WORDEN UITGEVOERD OP BASIS VAN SPECIFIEKE HAALBAARHEIDS- EN IMPACTSTUDIES VOOR DE VERSCHILLENDE PROJECTEN (MOBILITEIT, MILIEU, ECONOMIE).

Er zullen gedetailleerde en passende methodologieën worden uitgevoerd: onder meer mobiliteitsstudies en eventueel economische impactstudies of er zullen sociale kosten-batenanalyses worden toegepast.

Er worden vier belangrijke parameters in aanmerking genomen: groei van het verkeer (in ton, TEU - 'Twenty Foot Equivalent Unit' - en andere relevante eenheden), besparing van externe transportkosten in een intergewestelijk kader, rechtstreekse banen, rechtstreekse toegevoegde waarde).





TRANSVERSALE PROJECTEN

De centrale rol van de Haven van Brussel in het Europese mobiliteitsbeleid

Ontwikkeling van stedelijke infrastructuur / logistieke netwerken (netwerk van SOC/SOP**)

Project energietransitie / Blauwe economie (het water van het kanaal als hulpbron)

'Corridor langs het Kanaal 80ha waterpartijen' - Intensiever gebruik van de waterpartijen van het kanaal

- Intensievere commerciële scheepvaart
- Gedeelde infrastructuur (bv. fietsautostrades)
- Luchtcorridor (goederenvervoer per drone)
- Drijvende woning (zone zuid)
- Ecologie (intermediaire groene zones)

Integratie van de lokale gemeenschappen / stedelijke integratie ('aantrekkelijke haven')

- Visie recreatie en ontspanning
- Duurzaamheidsrapport
- De haven als werkplek
- Port Center
- Oprichting van een watersportpool (incl. jachthavens)
- Valorisering industrieel erfgoed
- Kunst in de haven
- Installatie van uitkijkpunten
- Nieuwe wandelingen



In het kader van het masterplan 2040 heeft de Haven van Brussel een strategische visie voor de toekomst van het TIR-centrum gelanceerd die in de komende jaren volgens verschillende scenario's zal worden uitgewerkt. Die scenario's omvatten een omvangrijke positioneringsoefening waarbinnen een uitputtende lijst van mogelijke activiteiten werd opgesteld.

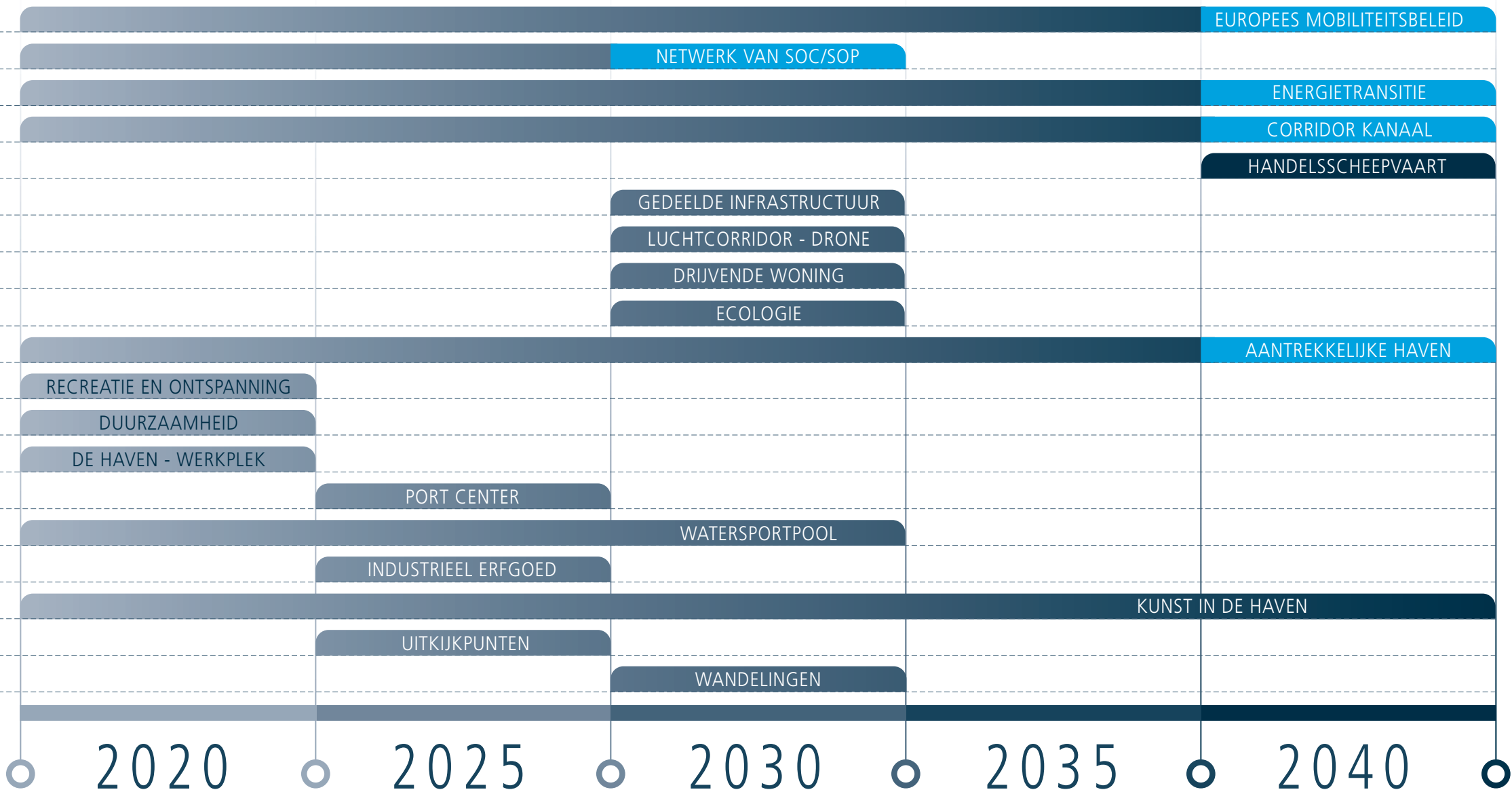
* Het TIR (Transport International Routier) logistieke centrum is een magazijnencomplex dat gelegen is op het domein van de Haven van Brussel (Havenlaan, nr. 104 tot 106 - 1000 Brussel)

** SOC/SOP: stedelijke overslagcentra / stedelijke overslagpunten

DEZE TIJDLIJN GEEFT EEN CONCREET OVERZICHT VAN DE VERSCHILLENDE PROJECTEN EN HET INDICATIEVE TIJDSHEMA VOOR DE VERWEZENLIJKING ERVAN.

De acties omvatten naast bestaande acties, die op korte en middellange termijn zullen worden uitgevoerd en waarvoor reeds gedetailleerde gegevens beschikbaar zijn ook nieuwe projecten, die beantwoorden aan de trends en de strategische visie die daaruit voortvloeit.

De langetermijnprojecten, die verder gaan dan 15 tot 20 jaar, waarvan alleen de hoofdlijnen bekend zijn, zijn ook opgenomen en moeten worden beschouwd als 'work-in-progress', maar met een hoog ambitieniveau voor de Haven.



HAVEN VAN BRUSSEL
Strategische dienst van de Haven

Rainier Reekmans

Anthony Callens

www.port.brussels

OPDRACHTNEMERS:
European Centre for Strategic Analysis
(ECSA) S.P.R.L./B.V.B.A.

Prof. Dr Alain Verbeke

Prof. Dr Elvira Haezendonck

Prof. Dr Michaël Dooms

www.ecsa-consulting.be

MSA

Benoît Moritz

<http://www.ms-a.be>

MOBI – VUB

Prof. Dr Cathy Macharis

<https://mobi.research.vub.be>

**DE VOLLEDIGE VERSIE
VAN HET MASTERPLAN
KAN WORDEN GEDOWNLOAD OP:
www.port.brussels/masterplan2040_nl**





Bedrukt met plantaardige inkt.



MIX
Paper from
responsible sources
FSC®

Printed on FSC® certified paper.



Haven van Brussel
Redersplein 6
1000 Brussel
T +32 (0)2 420 67 00

www.port.brussels