

De Brusselse buitenlandse handel in een koolstofneutrale wereld

Huidige situatie, behoeften,
obstakels en aanbevelingen voor de
Brusselse overheidsinstellingen

Oktober 2025



Colofon

Studie uitgevoerd door hub.brussels

Onder coördinatie van Macrine Cattelain – Head of Research - hub.brussels

Auteurs

Jeremy Beudelot
Daphne Haegheman
Kurt Negrin
Tom Pamart

Proeflezing

Bénédicte Wilders – Directrice Research & Design – hub.brussels

Lay-out door klar.graphics

Uitvoeringsdatum oktober 2025

Contact buresearch@hub.brussels

Verantwoordelijke uitgever

Isabelle Grippa, Algemeen directrice – hub.brussels – Charleroisesteenweg 110 – 1060 Brussel

Voor meer informatie:

hub.brussels

Reproductie is toegestaan met bronvermelding.

Inhoudsopgave

Colofon	2
Inhoudsopgave	3
Inleiding	4
Methodologie	5
Koolstofneutrale buitenlandse handel in de wereld en in Brussel:	
stand van zaken	7
Definitie en omkadering van koolstofneutraliteit	7
De milieu-impact van de wereldhandel	7
Supranationale juridische context	8
Belemmeringen, obstakels en aanbevelingen	11
Regelgevend kader	13
Belemmeringen en obstakels	13
Aanbevelingen voor de overheden	15
Vervoer en logistiek	16
Belemmeringen en obstakels	16
Aanbevelingen voor de overheden	18
Bedrijfsstrategie	20
Belemmeringen en obstakels	20
Aanbevelingen voor de overheden	22
Innovatie en technologie	24
Belemmeringen en obstakels	24
Aanbevelingen voor de overheden	24
Kennisontwikkeling	26
Belemmeringen en obstakels	26
Aanbevelingen voor de overheden	27
Ondersteuning en financiering	29
Belemmeringen en obstakels	29
Aanbevelingen voor de overheden	30
Conclusies	31
Bijlagen	32
Systeemdiagram - algemeen overzicht	34

Inleiding

In een internationale context gekenmerkt door de klimaatnoodtoestand wil het Brussels Hoofdstedelijk Gewest¹ zich inzetten voor een duurzame economische transitie. In dat verband heeft de Brusselse regering hub.brussels de opdracht gegeven tot een studie die moet leiden tot een lijst met aanbevelingen om de volgende dubbele doelstelling te verwezenlijken: enerzijds de positie van Brussel op internationaal vlak behouden en versterken, en anderzijds voldoen aan de Europese vereisten inzake koolstofneutraliteit tegen 2050.

Gezien de sterke afhankelijkheid van de Brusselse economie van de buitenlandse handel – met bijna een derde van haar toegevoegde waarde en werkgelegenheid die direct of indirect verband houdt met de export – is het van cruciaal belang om in te spelen op de gevolgen van de klimaatverandering voor de internationale handel om de nieuwe opportuniteiten (innovatie, strategische herpositionering, concurrentievoordeel, enz.) ten volle te benutten. We mogen echter ook de veranderende Europese regelgeving op het vlak van duurzaamheid niet vergeten. Dat Europese kader leidt niet alleen tot nieuwe opportuniteiten maar ook tot uitdagingen waarop de bedrijven zich moeten voorbereiden.

Het koolstofneutraal maken van de export biedt bedrijven de mogelijkheid om zich internationaal te positioneren maar dwingt hen ook om zich aan te passen aan het huidige kader. Het strikte Europese kader verplicht kleine en middelgrote bedrijven uit de toeleveringsketen van grote bedrijven om zich aan te passen via een uitgebreidere rapportering. De wil van het gewest en de uitvoering van gewestelijke plannen, zoals Shifting Economy, kunnen Brusselse bedrijven ook aansporen om zich aan te passen en koolstofarm te worden. Dit plan is onlangs ingevoerd door het Brussels Gewest en wil de economische spelers mobiliseren om de duurzaamheidsuitdagingen aan te gaan door te innoveren, de banden tussen de inwoners te versterken en door werkgelegenheid en ecologische, economische en sociale waarde te creëren. Het wilt op die manier de doelstelling van koolstofneutraliteit tegen 2050 behalen en meer economische activiteit naar Brussel halen. De geplande invoering van de Europese regelgeving en andere internationale doelstellingen vormen een belangrijke drijfveer. Ten slotte is ook de versterking van de internationale concurrentiepositie een belangrijke motivatie om de export van Brusselse bedrijven koolstofarm te maken.

In dat opzicht heeft hub.brussels de opdracht kregen voor een strategische denkoefening over de toekomst van de Brusselse buitenlandse handel in een koolstofneutrale wereld. Het doel is om een reeks aanbevelingen te doen aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (BHR) om de internationalisering van de Brusselse economie koolstofarm te maken, zowel op het niveau van de bedrijven als op het niveau van de overheden en openbare instellingen, waaronder hub.brussels. De aanbevelingen in dit rapport zijn onderverdeeld in zes domeinen² die in de studie aan bod zijn gekomen: vervoer en logistiek, bedrijfsstrategie, innovatie en technologie, kennisontwikkeling, begeleiding en financiering en, tot slot, regelgevend kader.

¹ Om het eenvoudiger te maken wordt deze actor in het hele document afgekort als BHG.

² De manier waarop de zes actiedomeinen tot stand zijn gekomen, wordt uiteengezet in de methodologie.

Methodologie

hub.brussels heeft verschillende opeenvolgende onderzoeksfases uitgevoerd om tot de uiteindelijke aanbevelingen te komen. De methodologische aanpak van de afdeling Research and Design combineert kwantitatieve en kwalitatieve methoden en maakt gebruik van interne expertise, externe partnerschappen en participatieve manieren van werken.

De eerste fase bestond uit **een grondig documentair onderzoek**, waarbij de huidige stand van zaken van de Brusselse export in kaart werd gebracht aan de hand van de talrijke beschikbare bronnen over dit onderwerp: statistieken van overheidsinstellingen, met name van de Nationale Bank van België, interne studies van hub.brussels (balans van de Brusselse buitenlandse handel, enz.), persartikelen, artikelen uit wetenschappelijke tijdschriften, bestaande beleidsdocumenten, enz. Het doel van dit vooronderzoek was om een eerste beeld te krijgen van de goederen- en dienstenstromen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de omgeving waarin deze plaatsvinden: Europese wetgevingskaders, infrastructuur, gegevens over emissies, enz. Dit onderzoek zorgde voor een kader om de trends, structurele zwakheden en kansen met betrekking tot de positie van Brussel op het internationale toneel beter te begrijpen.

Parallel aan die analyse is er ook onderzoek gedaan om de logistieke handelsstromen op mondiaal niveau in kaart te brengen. Er werd bijzondere aandacht besteed aan de huidige logistieke trends en de obstakels die het koolstofarm maken van de internationale handel belemmeren. Zo werden economische en geopolitieke factoren aangehaald, maar ook beperkingen vanuit de privésector zelf (zoals handelspraktijken, marktstructuren of technologische beperkingen) die duurzame transitieprocessen bemoeilijken of vertragen. Die benadering maakt het mogelijk om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in een bredere internationale context te plaatsen.

Op basis van deze eerste bevindingen organiseerde hub.brussels **twee interne workshops** met de deelname van verschillende afdelingen: International Network, BU Export Promotion, BU Coaching, BU Awareness, BU Invest, BU European Programs, enz. De eerste workshop had tot doel de interne belanghebbenden te informeren over de voorlopige conclusies van het documentair onderzoek en de eerste ideeën te verzamelen, terwijl de tweede workshop wilde vastleggen welke relevante externe belanghebbenden bij de kwalitatieve fase van het onderzoek betrokken moesten worden.

Tijdens de volgende fase werden **diepgaande gesprekken gehouden met een diverse groep belanghebbenden, waaronder bedrijven, overheidsinstellingen, sectorale organisaties en andere relevante actoren uit het ecosysteem van de Brusselse export**. De fase van gegevensverzameling vond plaats van januari 2025 tot mei 2025. Tijdens die fase werden 30 relevante actoren uit de omkadering gecontacteerd en bevraagd door hub.brussels en een onderzoeksbureau gespecialiseerd in kwalitatief onderzoek om over een voldoende groot aantal geïnterviewde bedrijven te beschikken. De actoren werden onderverdeeld in zes thema's: vervoer en logistiek, bedrijfsstrategie, technologische innovatie, kennisontwikkeling, begeleiding en financiering en regelgevend kader. Die kwalitatieve gesprekken leidden tot de verzameling van gegevens die vervolgens werden samengevat en geanalyseerd.

De verwerking van die kwalitatieve gegevens werd vervolgens ondersteund door een samenwerking met een externe partner. Via de methodologie van systemisch design thinking werd een iteratief analyseproces opgezet waarin de informatie uit de gesprekken kon worden gestructureerd, gecategoriseerd en hiërarchisch geordend. De partner begeleidde zowel de voorbereiding als de uitvoering van de **analytische workshops, waarin verschillende scenario's werden uitgewerkt door de (interne en externe) belanghebbenden**.

Op basis van die vele gegevens kon de BU Research dit rapport opstellen en de gevraagde aanbevelingen van de regering formuleren.

Koolstofneutrale buitenlandse handel in de wereld en in Brussel: stand van zaken



Definitie en omkadering van koolstofneutraliteit

Het lijkt essentieel om te verduidelijken wat het begrip koolstofneutraliteit inhoudt. Het begrip verwijst naar het evenwicht tussen de uitstoot van broeikasgassen door menselijke activiteiten en de opname of compensatie daarvan, met name door natuurlijke (bossen, bodems, oceanen) of technologische (vastlegging en opslag van koolstof) koolstofputten.

In het kader van de Brusselse buitenlandse handel impliceert deze definitie dat waardeketens, vervoerswijzen en internationaliseringsstrategieën moeten worden herzien om de totale koolstofvoetafdruk te beperken.

De milieu-impact van de wereldhandel

In 2018 hield bijna 30% van de wereldwijde CO₂-uitstoot verband met internationale handel, wat neerkomt op ongeveer 10 miljard ton CO₂ per jaar. Vanzelfsprekend leverde het vervoer hieraan een aanzienlijke bijdrage. Zo was ongeveer 33% van de uitstoot in verband met handel afkomstig van het vervoer, terwijl 67% afkomstig was van de productie. In 2018 was het internationale vervoer wereldwijd verantwoordelijk voor 10,2% van de wereldwijde uitstoot, waarbij het luchtvervoer de meest vervuilende vervoerswijze was¹.

Scheepvaart

De scheepvaart is verantwoordelijk voor 3% van de wereldwijde CO₂-uitstoot en neemt allen maar toe in omvang. In 2023 steeg het volume van de maritieme handel met 2,4% tot 12,3 miljard ton, terwijl voor 2024 een groei van 2% van de totale scheepvaart en 3,5% van het containervervoer werd verwacht. Tussen 2025 en 2029 bedraagt de verwachte jaarlijkse groei respectievelijk 2,4% en 2,7%².

Bovendien is het grootste deel van de wereldwijde maritieme handel toe te schrijven aan ontwikkelingslanden, wat met name vragen oproept over de geopolitiek en klimatologische context.

Goederenvervoer in België

Voor het goederenvervoer in België noteren we een stijging van 0,9% ten opzichte van 2022 en een stijging van 0,5% ten opzichte van 2021³. In ons land is de transportsector verantwoordelijk voor 21% van de uitstoot van broeikasgassen (2023), waarvan 96% afkomstig is van het wegvervoer⁴. Voor het internationale vervoer noteren we dalingen van respectievelijk 3,7% en 6,8%. Het aandeel van het internationale vervoer (18%) ten opzichte van het binnenlandse vervoer (82%) blijft constant⁵. In 2023 werd 73% van het goederenvervoer in België voor rekening van derden uitgevoerd (d.w.z. via vervoersbedrijven). Dat verkeer steeg met 2,2% tussen 2022 en 2023 en daalde met 0,5% ten opzichte van 2021. Het aandeel wegvervoer voor eigen rekening bedroeg 27% in 2023. Dat type vervoer daalde met 5,5% ten opzichte van 2022 en met 1,9% ten opzichte van 2021.

1 World Trade Organization, 'World Trade Report 2022: Climate change and international trade', 2022, P. 100

2 CNUCED, VN-Conferentie inzake Handel en Ontwikkeling, Onderzoek van de zeevaart 2023

3 <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/vervoer/goederenvervoer-over-de-weg>

4 <https://klimaat.be/in-belgie/klimaat-en-uitstoot/uitstoot-van-broeikasgassen/uitstoot-per-sector>

5 <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/vervoer/goederenvervoer-over-de-weg>

Supranationale juridische context

De milieuwetgeving van de Europese Unie, vormgegeven in de Europese Green Deal, vormt een belangrijk kader voor dit rapport en voor de definitie en reikwijdte van de begrippen netto-uitstoot en koolstofneutraliteit.

Hieronder volgen enkele belangrijke mijlpalen in de ontwikkeling van het Europese kader:

- Akkoord van Parijs (2015): vastlegging van internationale klimaatdoelstellingen, waaronder de belofte van de ondertekenende landen om de wereldwijde temperatuurstijging te beperken tot minder dan 2°C, met het streven om de stijging te beperken tot 1,5°C ten opzichte van de pre- industriële periode.
- Europese Green Deal (2019): de Europese Commissie lanceert de Green Deal om van de Europese Unie het eerste klimaatneutrale continent te maken tegen 2050. Dat betekent dat de netto-uitstoot van broeikasgassen tot nul moet worden teruggebracht.
- Europese klimaatwet (2021): het Europees Parlement en de Europese Raad keuren deze verordening goed om de doelstelling van klimaatneutraliteit tegen 2050 in wetgeving vast te leggen. Hierdoor wordt ze de facto juridisch bindend voor alle lidstaten.
- Fit for 55 (goedkeuring in oktober 2023): de EU wijzigt haar tussentijdse doelstelling om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 te verminderen van 40% naar ten minste 55% ten opzichte van het niveau van 1990. Dit pakket maatregelen omvat beleidsmaatregelen om die ambitie te ondersteunen en de overgang naar een koolstofarme economie te versnellen. De aanpassing leidt onder meer tot de implementatie van de FuelEU Maritime-regelgeving. De verordening stimuleert het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de maritieme sector. Het doel is om de uitstoot van broeikasgassen door van het energieverbruik aan boord van schepen tegen 2050 met 80 % te verminderen.

CSRD en rapportage⁶

De richtlijn voor duurzaamheidsrapportering door ondernemingen (Corporate Sustainability Reporting Directive - CSRD) is sinds 2014 van kracht en werd in 2022 gewijzigd. Die richtlijn breidt de rapportageverplichting uit naar een groter aantal ondernemingen en vereist gedetailleerde rapporten over duurzame ontwikkeling.

De richtlijn inzake passende zorgvuldigheid in het bedrijfsleven op het gebied van duurzaamheid (Corporate Sustainability Due Diligence Directive - CSDDD), goedgekeurd in 2024, verplicht ondernemingen om negatieve effecten op de mensenrechten en het milieu in hun eigen activiteiten en waardeketen te identificeren en aan te pakken.

⁶ Onlangs werd het Omnibus-pakket geïntroduceerd. Het Omnibus-pakket is een collectieve maatregel die verschillende bestaande wetten wijzigt en vereenvoudigt in één wet, zodat de CSRD op nationaal niveau correct en praktisch kan worden geïmplementeerd.

Brusselse buitenlandse handel: huidige situatie

België onderscheidt zich door zijn grote economische, sociale en politieke openheid ten opzichte van de rest van de wereld. In 2024 staat het land op de derde plaats in de ⁷KOF⁸ Globalisation Index.

Om het belang van de buitenlandse handel voor het BHG te illustreren, heeft het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse, na belangstelling van hub.brussels voor dit cijfer, berekend dat 33% van de bruto toegevoegde waarde (BTW) en 28% van de Brusselse werkgelegenheid direct of indirect verbonden zijn met de buitenlandse handel⁹. Die twee cijfers symboliseren het belang van de economische betrekkingen van het Gewest met de rest van de wereld.

Het is belangrijk te benadrukken dat de diensten een belangrijke plaats innemen in de Brusselse buitenlandse handel. In 2023 exporteerden Brusselse bedrijven voor 35,6 miljard euro aan diensten over de hele wereld. Iets meer dan de helft van de dienstexport (55%) betreft gespecialiseerde, wetenschappelijke en technische activiteiten, alsook financiële en verzekeringsactiviteiten. De sectoren informatie en communicatie, vervoer en opslag en de groot- en detailhandel; reparatie van auto's en motorfietsen maken de 'Top 5' compleet met een totaal aandeel van 24%. Belangrijk om op te merken is dat een groot aantal landen zich in een transitiefase bevindt. Die fase biedt heel wat opportuniteiten voor bedrijven die actief zijn in de dienstensector (consultancy om zich aan te passen aan het regelgevingskader, expertise over bepaalde specifieke onderwerpen, enz.).

Daarnaast moet worden benadrukt dat de belangrijkste buitenlandse klanten van Brusselse ondernemingen zich binnen de Europese Unie bevinden. Maar liefst 76,3% van die klanten is gevestigd in landen van de Europese Unie. Dat percentage stijgt zelfs tot 88,1% als we alle Europese landen bekijken¹⁰.

Wat de uitvoer van goederen betreft, is deze in 2024 met 24,7% gedaald tot 8,9 miljard euro¹¹. De twee meest verkochte productcategorieën blijven producten van de chemische en van de aanverwante industrieën en vervoermaterieel, hoewel ze sterk gedaald zijn en nog slechts goed zijn voor 5,3 miljard euro in totaal, tegenover 8,3 miljard in 2023. De export van vervoermaterieel daalde met 58%, terwijl de export van producten van de chemische industrie met 11,6% terugliep. Wat de belangrijkste exportmarkten betreft, blijven Duitsland, Nederland, Frankrijk en Luxemburg de vier eerste plaatsen in de ranglijst innemen, terwijl het Verenigd Koninkrijk de top vijf vervolledigt en de Verenigde Staten naar de zesde plaats verwijst.

⁷ De rangschikking, opgesteld door de Ecole Polytechnique Fédérale van Zürich, meet de economische, sociale en politieke dimensies van de globalisering

⁸ GYGLI Savina, HAELG Florian, POTRAFKE Niklas en STURM Jan-Egbert (2019): L'indice de mondialisation du KOF – Revisité, Revue des organisations internationales, 14 (3), 543-574 <https://doi.org/10.1007/s11558-019-09344-2> externe.

⁹ <https://ibsa.brussels/actualites/un-tiers-de-la-creation-de-richeesse-en-region-bruxelloise-est-lie-aux-exportations> Dit cijfer, berekend in 2024, is gebaseerd op informatie uit 2015. Het is de bedoeling dat dit werk binnenkort wordt bijgewerkt met de cijfers van 2024.

¹⁰ Naast de lidstaten van de Europese Unie zijn er de volgende landen: het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland, Rusland, Noorwegen, Turkije, Wit-Rusland, Oekraïne, Montenegro, Kosovo, Servië, IJsland, Liechtenstein, Andorra, Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Faeröer, Gibraltar, Macedonië, Moldavië, San Marino en de Heilige Stoel.

¹¹ Balans van de Brusselse buitenlandse handel, Luik I: De buitenlandse handel van goederen

Belemmeringen, obstakels en aanbevelingen



Belemmeringen, obstakels en aanbevelingen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een open economie die sterk gericht is op de tertiaire sector en waarin internationale handel een essentiële rol speelt, zowel voor het creëren van toegevoegde waarde als voor de vitaliteit van de lokale economie, die voornamelijk bestaat uit kleine en middelgrote ondernemingen.

In een wereld die ingrijpend verandert, is het voor Brussel van belang om zijn positie als gunstige omgeving voor de internationale ontwikkeling van bedrijven te profileren, rekening houdend met de huidige economische, geopolitieke en klimatologische uitdagingen. Bedrijven die hun internationale activiteiten kunnen uitbreiden en de doelstellingen voor het koolstofarm maken volledig kunnen integreren, zullen waarschijnlijk een groot concurrentievoordeel krijgen. Het komt er dan ook op aan om het koolstofarm maken om te vormen van een regelgevende verplichting tot een strategische hefboom voor Brusselse kmo's. Begeleiding en geïntegreerde ondersteuning (financieel, technisch, regelgevend) en de creatie van een lokaal ecosysteem van kennis en vaardigheden zijn hierbij noodzakelijk. Een dergelijke aanpak zou de toegang tot buitenlandse markten veiligstellen, bedrijven veerkrachtiger maken en Brussel positioneren als een economische hub afgestemd op de Europese doelstelling van koolstofneutraliteit.

Allereerst moet worden opgemerkt dat de ondervraagde actoren over het algemeen positief staan tegenover een evolutie naar een duurzamere logistieke keten, hoewel velen van hen tegelijkertijd de risico's en obstakels voor internationale ontwikkeling aanhalen. De rapportageverplichting van grote bedrijven rond de uitstoot van broeikasgassen en de genomen maatregelen om hun uitstoot te verminderen hebben bovendien een indirect effect op kleinere ondernemingen. Zij moeten namelijk ook deze informatie verstrekken, zonder echter over de nodige personele of financiële middelen te beschikken. Gezien de huidige geopolitieke context en de evolutie van de economische en handelsbetrekkingen lijkt duurzaamheid in de internationale handel naar de achtergrond te verdwijnen. Verschillende deelnemers aan de gesprekken bevestigen dat de geopolitieke context een sterke invloed heeft op de strategische en logistieke beslissingen van hun onderneming. Ten slotte zijn het regelgevend kader (zowel op Europees, federaal als gewestelijk niveau) en de vele wijzigingen ervan soms moeilijk bij te houden voor bedrijven (met name kmo's).

Zoals uiteengezet in de methodologie, komen de onderstaande aanbevelingen voornamelijk voort uit een kwalitatief proces waarbij meer dan dertig actoren – zowel openbare als private – zijn geraadpleegd of betrokken. Deze methodologische keuze weerspiegelt de wens om de aanbevelingen te baseren op de reële behoeften, beperkingen en dynamiek van bedrijven, in plaats van een strikt theoretische of 'top-down'-benadering te volgen. De aanbevelingen zijn dan ook geformuleerd op basis van concrete feedback, om op een gerichte, pragmatische en coherente manier in te spelen op de geformuleerde uitdagingen. Ze zijn gegroepeerd in zes afzonderlijke maar onderling verbonden thema's:

- Het regelgevend kader: weerspiegelt de wet- en regelgeving op het gebied van koolstofarm maken en duurzaamheid binnen de internationale economie op verschillende bestuursniveaus, zoals bijvoorbeeld de Shifting Economy of de Green Deal.
- Ondersteuning en financiering: omvat de huidige financiële en niet-financiële steun van openbare instellingen, zowel op gewestelijk als niet-gewestelijk niveau.
- Vervoer en logistiek: het vervoer voor de internationale handel en de manier waarop de bedrijven de verschillende opties gebruiken.
- Ingevoerde strategieën binnen de bedrijven: omvat de keuzes die bedrijven maken in de huidige economische context en de huidige keuzes op het vlak van internationale ontwikkeling, evenals toekomstige keuzes en vereisten om de strategie aan te passen in de context van het onderwerp van deze studie.

- Innovatie en technologie: omvat de ontwikkeling van technologie en innovatie om het koolstofarm maken van de export van bedrijven te bevorderen.
- Kennisontwikkeling: omvat de ontwikkeling van kennis op het gebied van overheidssteun en de ontwikkeling van kennis van bedrijven over een bepaald onderwerp. Het gaat voornamelijk om het meten van indicatoren, rapportage, kennisontwikkeling om het concurrentievermogen te waarborgen en het verspreiden van de juiste informatie aan het juiste publiek.

Voor alle thema's werd een identieke structuur gevolgd, beginnend met de belemmeringen en obstakels voor de ondervraagde actoren en vervolgens de aanbevelingen om op het niveau van de particuliere structuren en de openbare actoren te implementeren.

Opgemerkt moet worden dat die belemmeringen en obstakels gebaseerd zijn op het Brusselse ondernemingslandschap, dat voornamelijk bestaat uit kleine en middelgrote ondernemingen. De deelnemers aan het kwalitatief onderzoek kwamen dan ook hoofdzakelijk uit die groep van ondernemingen en de onderstaande aanbevelingen zijn dan ook voornamelijk op die doelgroep gericht. Hoewel deze opmerkingen en aanbevelingen volledig willen zijn voor de ervaringen van de ondervraagde actoren, kunnen ze dat niet zijn voor het hele Brusselse ondernemerslandschap.





Regelgevend kader

Belemmeringen en obstakels



Juridische en administratieve complexiteit

De Brusselse exporterende kmo's moeten rekening houden met een opeenstapeling van Europese, federale en gewestelijke regelgeving die moeilijk te volgen kan zijn.

Op Europees niveau

De toename van het aantal milieuregels van de Europese Unie en de snelle wijzigingen¹² maken het voor kmo's moeilijk om te anticiperen en te plannen, wat leidt tot onzekerheid die investeringen in koolstofarme projecten kan afremmen.

Wijzigingen in de regelgeving, waaronder de recente versoepeling van bepaalde milieuregels van de Europese Unie, zoals het Omnibus-pakket¹³, vormen een grote uitdaging voor kmo's. Ze hebben namelijk nood aan een duidelijke, duurzame en stabiele langetermijnvisie op de transitie om een echte bedrijfsstrategie te kunnen uittekenen en uitvoeren.

Ten slotte maakt het gebrek aan harmonisatie tussen de EU-lidstaten, met name voor de nationaal of gewestelijk vastgelegde keurmerken of certificeringen, het regelgevingskader voor kmo's onduidelijk en bemoeilijkt het hun activiteiten wanneer ze naar meerdere Europese landen exporteren. Bovendien wordt de regelgeving vaak niet overal op dezelfde manier toegepast. De toepassing van de normen (bijvoorbeeld duurzaamheid van producten, verpakkingen, groene logistiek) is niet altijd geharmoniseerd tussen de lidstaten, wat leidt tot belemmeringen voor kmo's die in meerdere landen actief zijn.

De belangrijkste verordeningen van de EU zijn de volgende:

- **CSRD¹⁴ (Corporate Sustainability Reporting Directive)**

Hoewel de richtlijn betreffende de publicatie van duurzaamheidsinformatie door ondernemingen vooral gericht is op grote ondernemingen, gelden de verplichtingen indirect ook voor kmo's in de hele waardeketen. Ook al zijn kmo's niet rechtstreeks onderworpen aan de rapportageverplichting, toch moeten ze vaak gegevens verstrekken aan hun klanten, partners of banken, wat een aanzienlijke administratieve belasting met zich meebrengt. Ze hebben echter zelden de nodige interne middelen om deze informatie te verzamelen, te verifiëren en te presenteren. Die complexe situatie maakt het moeilijker om aan te tonen dat ze de taxonomie¹⁵ volgen en kan hun toegang tot financiering of markten voor de groene transitie belemmeren.

¹² Zie in dit verband het uitstel van de verplichting om de CSRD en de CSDDD in te voeren, waartoe de Europese Raad begin 2025 heeft besloten.

¹³ Het Omnibus-pakket, voorgesteld op 26 februari, wil voor vereenvoudiging zorgen in de bestaande duurzaamheidsregelgeving, zoals de richtlijn over de CRSD-rapportage, CSDD en de taxonomie van de Europese Unie.

¹⁴ https://finance.ec.europa.eu/capital-markets-union-and-financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting_en

¹⁵ De taxonomie van de EU definieert wat kan worden beschouwd als een "duurzame" economische activiteit in het licht van de Europese klimaat- en milieudoelstellingen.

- **CBAM¹⁶ (Mechanisme voor koolstofgrenscorrectie)**

De aanpassing aan de nieuwe rapportageregels in verband met de koolstofgrenscorrectie blijft complex en duur voor exportbedrijven in bepaalde sectoren (staal, cement, meststoffen, elektriciteit, aluminium, waterstof en binnenkort ook andere). Bovendien zijn de douaneprocedures bijzonder omslachtig, zelfs voor goederenstromen met een lage waarde, waar vandaag een verbeterde koolstoftraceerbaarheid voor nodig is.

De Europese slagvaardigheid op milieugebied wordt soms gezien als een rem op het concurrentievermogen, met name ten opzichte van exportmarkten die niet dezelfde normen hanteren.

Het Europees regelgevend kader vormt dus zowel een krachtig hefboom als een bron van grote onzekerheid voor exporterende kmo's.

Op federaal niveau

De kmo's worden geconfronteerd met soms complexe fiscale en douaneregels. Hoewel er bepaalde fiscale maatregelen ter ondersteuning van de transitie bestaan, is er nog geen samenhangend federaal fiscaal kader dat het koolstofarm maken van de buitenlandse handel duidelijk ondersteunt, aansluitend op het gewestelijke beleid inzake energietransitie.

Op gewestelijk niveau:

De drie gewesten bevorderen de sterk geregionaliseerde buitenlandse handel via de daarvoor bestemde agentschappen (hub.brussels, FIT en AWEX)¹⁷. Het koolstofarm maken heeft bovendien deels betrekking op gewestelijke bevoegdheden zoals innovatie, mobiliteit of stedenbouw (met name voor logistieke infrastructuur). De verdeling van bevoegdheden en de versnippering van hefboomen maken het moeilijk om op federaal niveau een geïntegreerde en coherente aanpak te implementeren om kmo's te ondersteunen bij het koolstofarm maken van hun internationalisering.



¹⁶ https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism_en

¹⁷ De federale overheid en de drie gewestelijke agentschappen werken samen binnen het Belgisch Agentschap voor Buitenlandse Handel, met name bij de organisatie van prinselijke economische missies of staatsbezoeken.



- Hoewel de bevoegdheid voor de harmonisatie van milieunormen op Europees niveau ligt, kan het BHG een rol spelen als pleitbezorger en promotor van samenwerking tussen de gewesten in dit domein. Die samenwerking gebeurt bijvoorbeeld al via samenwerkingsplatforms zoals de European Trade Promotion Organisation (ETPO) en Trade Promotion Europe (TPE), waarvan hub.brussels lid is, en waar informatie en goede praktijken worden uitgewisseld door organisaties voor handelsbevordering in Europa, terwijl het TPE-platform zorgt voor een uniforme vertegenwoordiging en stem op Europees niveau.
- Het BHG zou de samensmelting van werkwijzen tussen de gewesten en de lidstaten kunnen stimuleren, met name op het gebied van keurmerken en certificeringen, om de versnippering van de regelgeving tegen te gaan. De invoering van een mechanisme voor wederzijdse erkenning van groene certificeringen op Europees niveau zou de nalevingskosten verlagen en meer duidelijkheid verschaffen aan exporterende Brusselse kmo's.
- Het Brussels Gewest kan de moeilijkheden en aanbevelingen van kmo's rond de administratieve en juridische belasting doorgeven aan de federale en Europese overheid om de regelgeving voor het koolstofarm maken te vereenvoudigen.
- De kmo's lijken bovendien het ontbreken van een rechtvaardige regelgeving inzake de betaling van de CO₂-prijs te betreuen en zouden graag zien dat de kosten meer collectief worden gedragen.
- Een verregaande en meer geïntegreerde samenwerking rond duurzaamheid tussen de verschillende gewesten en de opname van duurzaamheid in overheidsprocessen en -criteria zouden het bedrijfsleven een duidelijker kader bieden. Voor overheidsinstellingen zou een samenwerking rond deze problematiek kunnen leiden tot meer efficiëntie.
- Er zouden duurzaamheidscriteria moeten worden opgenomen in overheidsopdrachten, afgestemd op en in verhouding tot de capaciteiten van kmo's.
- hub.brussels zou in zijn verschillende begeleidings- en informatietools (hub.info) een speciaal luik kunnen wijden aan kmo's in het algemeen en exporterende kmo's in het bijzonder, om hen meer duidelijkheid te geven en te laten anticiperen op de veranderende Europese, federale en gewestelijke regelgeving, en om hun praktijken aan te passen aan de duurzaamheidseisen. Die ondersteuning zou ook een duidelijk overzicht kunnen bieden van de relevante deadlines voor regelgeving per sector, waardoor het voor kmo's gemakkelijker wordt om op de hoogte te blijven en te anticiperen. Informatie en bewustmaking over duurzaamheid in het bedrijfsleven is al geïntegreerd in verschillende tools om bedrijven te ondersteunen. Een betere centralisatie van die informatie zou de zichtbaarheid ervan nog vergroten en de toegang voor bedrijven vergemakkelijken. De website hub.info is in dat opzicht een waardevolle bron.



Vervoer en logistiek

Belemmeringen en obstakels



- De overgang naar koolstofarm vervoer is ingezet, maar de sector is nog steeds wat terughoudend en sterk gericht op kostenbesparing. Economische criteria zijn voor bedrijven nog steeds doorslaggevend voor de keuzes op het gebied van vervoer en logistiek. In het BHG heeft het wegvervoer ruimschoots de bovenhand: het vertegenwoordigt minstens 90% van de in- en uitgaande goederenbewegingen (cijfer van 2021: bestelwagens (<3,5 t) vertegenwoordigden 11% van het verkeer op het Brusselse wegennet. In 2012 was dat nog 8%¹⁸).

Het schema van Climat.be (overgenomen uit het Klimaatverdrag) houdt geen rekening met de internationale luchtvaart en scheepvaart in de nationale uitstoot. In België (2019) is de vervoersector verantwoordelijk voor 26 miljoen ton CO₂, maar als we de internationale luchtvaart en scheepvaart zouden meerekenen, zou het gaan om 58 Mt CO₂.



Gebrek aan aangepaste infrastructuur in het BHG

- Het aanbod aan koolstofarme logistieke infrastructuur is beperkt op het Brusselse grondgebied, zowel voor het vervoer via het spoor en over waterwegen als voor aangepaste oplossingen voor het delen van vervoer. Bovendien hangt de ontwikkeling ervan af van politieke beslissingen en grote investeringen, die op dit moment nauwelijks prioriteit krijgen op de gewestelijke of nationale agenda. Dit vormt een structurele rem op de koolstofarme transitie van het goederenvervoer in Brussel.
- Hoewel spoorvervoer een efficiënt vervoerswijze is voor het koolstofarm maken van het goederenvervoer, zijn er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een reeks technische beperkingen die de uitrol belemmeren. Het overwicht van passagierstreinen op het netwerk beperkt de ontwikkeling van het goederenvervoer nog verder. Er moet ook worden opgemerkt dat spoorwegexploitanten de voorkeur geven aan volgeladen treinen, een model dat niet bepaald geschikt is voor de verspreide productievolumes van kmo's. De huidige beperkingen en knelpunten van het goederenvervoer per spoor in het Brussels Gewest – met name op het vlak van infrastructuur en flexibiliteit – maken het gebruik voor export verwaarloosbaar, of zelfs onhaalbaar voor de meeste bedrijven.
- Wat de waterwegen betreft, is de huidige containerterminal van de haven van Brussel te klein. Die beperking belemmert de ontwikkelingsmogelijkheden van grootschalig vervoer over waterwegen aanzienlijk.
- Er zijn weinig praktische oplossingen om Brussel te verbinden met koolstofarme Europese logistieke corridors. Intermodale oplossingen (spoor, waterwegen, logistieke hubs) zijn dan ook nog onvoldoende ontwikkeld of moeilijk toegankelijk voor kleine en middelgrote ondernemingen, zowel op operationeel als financieel vlak.

¹⁸ Leefmilieu Brussel; Mobiliteit en vervoer in het Brussels Gewest, september 2024, van <https://leefmilieu.brussels/burgers/documentatie-en-tools/leefmilieu-stand-van-zaken/mobiliteit-en-vervoer>

Een Brusselse onderneming in fermentatie exporteert 98% van haar productie. Het bedrijf gebruikt hiervoor de boot voor verre markten of het wegvervoer voor dichterbij gelegen markten. De trein wordt zeer weinig gebruikt omdat het spoorwagennet niet voldoende ontwikkeld is, terwijl de waterwegen niet geschikt zijn voor containervervoer.



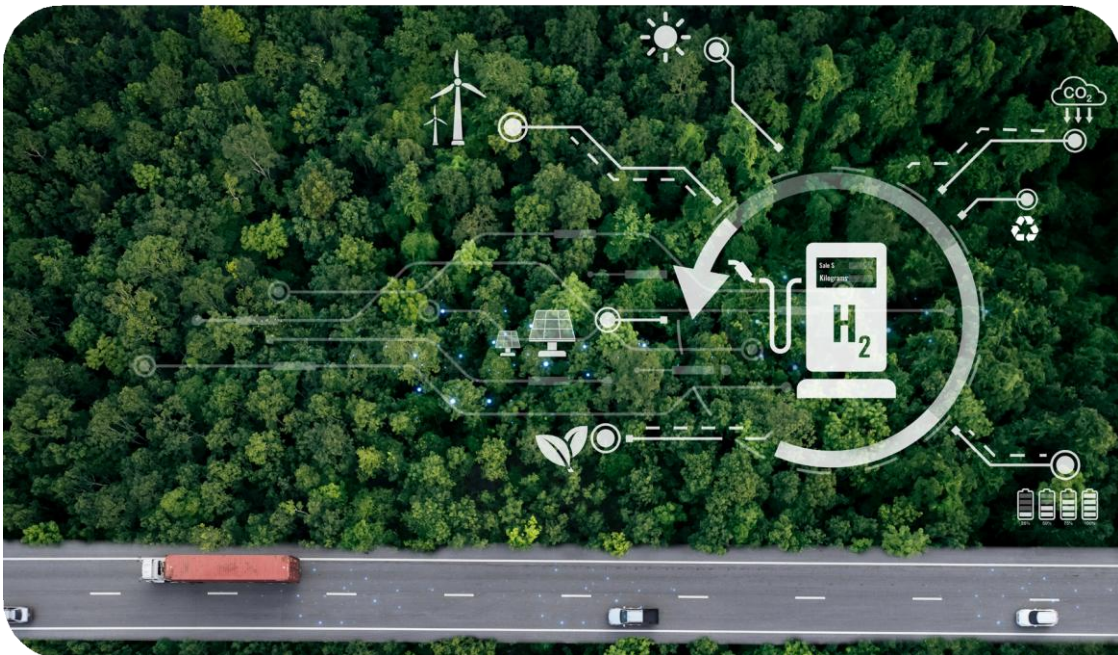
Een ander bedrijf – dat koekjes en snacks produceert – zoekt naar duurzamere oplossingen dan wegvervoer. Vervoer over het spoor is momenteel geen optie en om dat te veranderen is er nood aan aanzienlijke overheidssteun (met name voor de ontwikkeling van de infrastructuur).

Concurrentievermogen

- Emissiearme vervoersoplossingen (zoals 'groene' diensten van vervoerders die fietsen gebruiken in stadscentra, CO₂-compensatie of de elektrificatie van het wagenpark voor leveringen, vervoer per spoor of vervoer via waterwegen) zijn vaak duurder dan de klassieke oplossingen. Die extra kosten (bijvoorbeeld 3 tot 5% voor groene opties bij vervoerders zoals UPS of DHL) kunnen de winstmarge verkleinen en een concurrentienadeel opleveren ten opzichte van internationale concurrenten die minder beperkingen hebben. Verder speelt ook de snelheid van levering een rol: koolstofarme logistieke oplossingen leiden vaak tot een langere transporttijd. De oorzaak hiervan is dat transport per spoor of over waterwegen afgestemd moet worden op andere leveringen, waardoor zendingen langer onderweg zijn. Het wegvervoer moet eveneens worden gecoördineerd om lege ritten te voorkomen, wat kan leiden tot mogelijk langere wachttijden.
- Internationale klanten verlangen snelheid en betrouwbaarheid, waardoor bedrijven geneigd zijn om de snelste, maar vaak ook de meest vervuilende optie te kiezen (bijvoorbeeld weg- of luchtvracht).

Beperkte competenties van kmo's en ontoereikende gegevens

- Kmo's beschikken vaak niet over de nodige interne middelen om hun logistieke stromen te analyseren, hun koolstofimpact te meten of alternatieve oplossingen te evalueren.





- Een sleutelrol spelen bij de ondersteuning van duurzame vervoerswijzen om te beantwoorden aan de belangrijkste uitdagingen op het vlak van de capaciteit, verbindingen en vooral de aantrekkelijkheid van het vervoer per spoor voor bedrijven, name door te investeren in spoorweginfrastructuur of door passende stimulansen te bieden. Succesvolle voorbeelden uit het buitenland kunnen hierbij als basis dienen.
 - Ontwikkelen van koolstofarme logistieke hubs in de buurt van Brussel en op zijn grondgebied om de goederenstromen, met inbegrip van de export, vlotter te laten verlopen en de druk op het wegverkeer te verminderen. Het belangrijker maken van de haven van Brussel, een grote pool voor de industrie en het vervoer over waterwegen, is ook een optie.
 - Evalueren of het relevant is om de fiets vanaf de eerste kilometer in te zetten voor het vervoer van Brusselse goederen in de stedelijke logistiek. Momenteel ligt de focus voor het gebruik van dit vervoersmiddel vooral op de laatste kilometer. In dat opzicht dient er meer in detail te worden gekeken naar de rol van de actoren in de fietslogistiek. Op voorwaarde dat ze goed geïntegreerd zijn in de grote vervoersassen kunnen fietsvervoerders worden ingepast in langere logistieke ketens voor de export. Het gebruik van bakfietsen, dat al wordt toegepast door spelers als Urbike, is een geschikte oplossing voor lokale leveringen, vooral in een dichtbevolkte stedelijke omgeving zoals Brussel.
- Aansluitend op een initiatief dat werd genomen met de steun van het Europese netwerk Eurocities²¹, is een ondervraagde grote organisatie in de stad Mechelen gestart met een project dat heeft geleid tot een vermindering van 97% van de CO₂-uitstoot en 77% van de uitstoot van fijnstof op de laatste kilometer van de pakketbezorging. Hiertoe werden drie prioriteiten bepaald: alleen schone voertuigen inzetten voor de distributie en ophaling van pakketten; het opzetten van een netwerk met afhaalpunten die de klok rond toegankelijk en makkelijk te bereiken zijn voor de ontvangers en het aantal mislukte leveringen terugschroeven²². De lessen van dit project kunnen worden meegenomen bij een mogelijke invoering van een soortgelijk systeem voor de eerste kilometer.
- Ontwikkelen of ondersteunen van de ontwikkeling van platforms voor het delen van koolstofarme verzendingen, aangezien een kmo zelden in zijn eentje een container kan vullen.
 - Een luik voor koolstofarme (internationale) logistiek integreren in de informatietools van de overheid, binnen één loket (zoals hub.info, beheerd door hub.brussels). Brusselse kmo's kunnen hierdoor begeleiding krijgen bij hun overgang naar duurzame logistieke oplossingen door hen diagnosetools, praktische gidsen en gepersonaliseerde ondersteuning bij besluitvorming te bieden.
 - Zorgen voor een mentaliteitswijziging rond zakenreizen binnen bedrijven door middel van voorlichting en bewustmaking. Er kunnen verschillende voorstellen worden gedaan aan bedrijven: alleen reizen als dit een toegevoegde waarde biedt (ondertekening van contracten, gevoelige onderhandelingen, opbouwen van vertrouwensrelaties), inzetten op de nieuwe werkwijzen na COVID door videoconferenties op de lange termijn te integreren in de internationale commerciële strategie om kosten te besparen, tijd te winnen en de CO₂-voetafdruk te beperken. Hiervoor moeten de mogelijkheden van de buitenlandse kantoren van agentschappen voor buitenlandse handel (zoals hub.brussels) of lokale vertegenwoordigers beter worden benut.

- Inspirerende bedrijven onder de aandacht brengen en hen in contact brengen met andere bedrijven uit de ondernemerswereld. Bedrijven tonen aan dat oplossingen die op het eerste gezicht nicheproducten lijken, toch baanbrekend kunnen zijn en op grote schaal kunnen worden ingezet. Zo heeft het Brusselse bedrijf Javry naam gemaakt door het importeren van koffiebonen met een zeilschip, maar ook een grote groep als Pernod Ricard exporteert een deel van zijn producten naar de Verenigde Staten met hetzelfde vervoermiddel. Het biedt de mogelijkheid om 850 ton goederen in één keer te vervoeren, in een tijd die vergelijkbaar is met die van een vrachtschip.

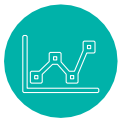
Het Franse bedrijf 'Grain de Sail' zet twee zeilschepen in om in maximaal 25 dagen van Bretagne (Saint-Malo) naar New York te gaan. Naast die dienst en het laden/lossen in de haven van vertrek/aankomst, verzorgt het bedrijf ook het ophalen en vervoeren naar de haven van lading/opslag, de goederenverzekering en indien nodig extra beveiliging in de haven (bewaking, extra camera's, verzegeling, enz.)²³.



¹⁹ Dit Europese netwerk, waarvan Brussel deel uitmaakt, omvat 200 grote steden, vertegenwoordigt 150 miljoen mensen in 38 landen en wil plekken creëren waar mensen kunnen genieten van een goede levenskwaliteit in een gezonde en groene omgeving, waar intelligente en koolstofarme oplossingen de lucht zuiveren en de openbare diensten verbeteren, waar mensen zich op een duurzame manier kunnen verplaatsen, zich verbonden voelen met hun gemeenschap en waar alle nieuwkomers welkom zijn.

²⁰ <https://eurocities.eu/latest/put-on-your-slippers-zero-emission-deliveries-are-here/>

²¹ <https://graindesail.com/en/transportation-services/>



Bedrijfsstrategie

Belemmeringen en obstakels



- Veel bedrijven beschouwen duurzaamheid nog steeds als een beperking in plaats van als een strategisch instrument dat innovatie kan stimuleren, hun concurrentievermogen kan versterken en internationale waarde kan creëren. Die perceptie kan de internationale afstemming en concurrentiepositie van het bedrijf belemmeren en zijn mogelijkheden voor transformatie beperken.
- Een van de belangrijkste obstakels voor het koolstofarm maken van de exportstrategie van Brusselse kmo's is het gebrek aan interne middelen om klimaatuitdagingen in kaart te brengen, te voorzien en te integreren in hun internationale ontwikkeling. Dat gebrek komt op verschillende niveaus tot uiting:
 - De overgang naar koolstofarme productie-, bevoorradings- en transportmethoden kan leiden tot hoge initiële investeringen die voor kmo's moeilijk te realiseren zijn.
 - Het regelgevingslandschap is gefragmenteerd: elke markt kan specifieke duurzaamheidseisen (productienormen, etikettering, koolstofheffingen, enz.) opleggen.
 - Bij gebrek aan voldoende personeel hebben veel kmo's moeite om deze ontwikkelingen te volgen en te anticiperen, en om te zorgen voor de nodige certificeringen om hun producten op de markt te brengen.
 - Medewerkers die verantwoordelijk zijn voor de export hebben bovendien zelden een specifieke opleiding gevolgd op het gebied van klimaatvraagstukken (koolstofvoetafdruk, regelgeving, ESG-rapportage, certificeringen, enz.).
- Momenteel beschikken maar weinig kmo's over interne tools of indicatoren om de koolstofimpact van hun internationale activiteiten (inkoop, transport en logistiek, enz.) te beoordelen, en wordt de levenscyclus van geëxporteerde producten zelden geanalyseerd. Dat gebrek aan gegevens beperkt het vermogen om weloverwogen beslissingen te nemen en werkwijzen duurzamer te maken²².
- Vanwege talrijke obstakels blijft het voor Brusselse kmo's een uitdaging om een proces voor een keurmerk of milieucertificering te volgen. Internationale certificeringen vereisen vaak externe audits, de tussenkomst van gespecialiseerde consultants en naleving van strenge normen. Voor een kmo kan dit hoge financiële kosten met zich meebrengen. Bovendien leiden certificeringsprocedures tot een aanzienlijke administratieve belasting (gegevensverzameling, rapportage, opvolging van indicatoren). Veel kmo's beschikken niet over voldoende personeel of middelen om aan die vereisten te voldoen. Ten slotte zorgt het naast elkaar bestaan van meerdere keurmerken (internationale, Europese, Belgische, Brusselse, sectorale en private keurmerken) voor enige verwarring. Kmo's hebben moeite om te bepalen welke keurmerken echt relevant zijn voor hun doelmarkten en zijn terughoudend om te investeren in certificeringen waar in het buitenland weinig aandacht aan wordt gegeven.

²² In 2026 zal het Digital Product Passport, een regelgeving die rechtstreeks voortvloeit uit de Europese Green Deal, voor bepaalde producten van kracht worden. Die regelgeving is vergelijkbaar met een paspoort voor fysieke producten. Het Digital Product Passport bundelt verschillende gegevens, zoals de samenstelling van het product, de ecologische voetafdruk, de manier waarop het product kan worden gerepareerd/gerecycled/verwerkt, enz. Dit paspoort kan vervolgens door elke belanghebbende in de logistieke keten worden geraadpleegd, bijvoorbeeld via een QR-code.

- Voor veel kmo's is export gericht op groei en het aanboren van nieuwe markten, zonder echte aansluiting bij een milieustrategie. Duurzaamheid wordt bovendien vaak behandeld als een transversale of secundaire functie (mvo, compliance), zonder direct verband met de internationale ontwikkelingsdoelstellingen. Die dubbele realiteit beperkt de strategische integratie van koolstofneutraliteit in belangrijke beslissingen zoals de selectie van markten, logistieke keuzes, partnerschappen, enz.
- Gezien de onzekerheid over de voordelen op middellange en lange termijn van een internationale koolstofarme strategie, zoals toegang tot nieuwe markten, naamsbekendheid of verbetering van het merkimage en de aantrekkelijkheid voor talent, blijven veel bedrijven terughoudend om hun model te transformeren. Bovendien zijn er weinig middelen om de indirecte voordelen van deze benadering concreet te evalueren.

Het gebrek aan tijd en middelen belemmert een proactieve aanpak. Het bedrijf bevindt zich in een fase van sterke groei, waardoor er weinig speelruimte is. Er zijn bepaalde maatregelen in kaart gebracht, met name op het gebied van verpakkingen en energie, maar deze zijn nog niet geïmplementeerd.



Een bedrijf actief in de voedings- en drankensector.





Gepersonaliseerde begeleiding bij de strategische omschakeling bieden

- Het individuele begeleidingsprogramma versterken voor Brusselse ondernemingen die duurzaamheid in hun economisch model willen integreren door het ontwikkelen van een specifiek coachingaanbod voor exporterende kmo's die hun internationaliseringsstrategie zo koolstofneutraal mogelijk willen maken.
- Ontwikkelen van een specifieke duurzaamheidsmodule – naast de vier reeds onderzochte pijlers: strategie, technologieën en organisatie, klantrelaties en cultuur en vaardigheden – in de internationale maturiteitstool van hub.brussels.
- Praktische sectorale gidsen met informatie over internationale strategie en duurzaamheid combineren.

De toegang tot nieuwe markten vereenvoudigen

- hub.brussels zou Brusselse kmo's kunnen ondersteunen bij het betreden van nieuwe markten en het omzetten van koolstofvrij maken in een concurrentievoordeel:
 - Door een beroep te doen op het internationale netwerk om te bepalen in welke landen/regio's de milieuregelgeving al strikt is en waar de vraag van klanten naar koolstofarme producten/diensten groot is.
 - Door de kmo's in contact te brengen met buitenlandse partners die aandacht hebben voor de klimaatuitdagingen, via de organisatie van gerichte B2B-missies, beurzen, enz.
 - Door hen gemakkelijker toegang te geven tot internationale aanbestedingen waarin milieucriteria zijn opgenomen.
 - Door aandacht te geven aan voorbeelden ("success stories") van Brusselse kmo's die duurzaamheid in hun internationale strategie hebben geïntegreerd om andere bedrijven te inspireren en de haalbaarheid van deze transitie aan te tonen.
 - Door een overzicht te maken van de meest relevante keurmerken en deze te koppelen aan de beoogde exportmarkten, om kmo's te begeleiden en versnippering van hun inspanningen te voorkomen.

Partnerships tussen ondernemingen tot stand brengen

Samenwerking tussen ondernemingen aanmoedigen en begeleiden via clusters, exportconsortia of netwerken, om de kosten van internationalisering (logistiek, certificeringen) te delen en het concurrentievermogen van Brusselse kmo's te versterken.

Het merkimago versterken

- Overheidsinstanties kunnen Brusselse kmo's ondersteunen bij het kenbaar maken van hun inspanningen in het koolstofarm maken van hun activiteiten. Het mogelijke internationale concurrentievoordeel helpt hen om zich te onderscheiden op buitenlandse markten door tegemoet te komen aan de verwachtingen van klanten en partners die aandacht hebben voor klimaatkwesties.

- Gezien het belang van diensten in de Brusselse economie kan overheidssteun de bedrijven helpen bij de implementatie van de functionaliteitseconomie die de nadruk legt op de gebruikswaarde en niet het bezit van het product. Deze benadering streeft ernaar om de verkoop van een goed te vervangen door het aanbieden van een dienst met dezelfde functies. Het product blijft eigendom van de leverancier, terwijl de klant betaalt voor het gebruik ervan. De commerciële relatie beperkt zich dus niet langer tot de verkoop, maar strekt zich uit over de gehele gebruiksduur van het product. Dit model biedt verschillende voordelen: het kan de positie van een bedrijf op de markt versterken, de lokale werkgelegenheid stimuleren, de levensduur van producten verlengen en het gebruik van materiële hulpbronnen optimaliseren. Door een logica van gebruik in plaats van consumptie te bevorderen, draagt de functionaliteitseconomie bij aan een transitie naar een duurzamere economie.
- Zonder volledig te zijn, volgen hier twee alternatieve exportstrategieën die in het kader van deze studie zijn geïdentificeerd:
 - Nearshoring: Belgische bedrijven kunnen hun logistieke en transportkosten verlagen door productielocaties in het buitenland te ontwikkelen om zo dicht mogelijk bij hun doelmarkten te produceren (nearshoring). Zo beperken ze hun CO₂-voetafdruk en versterken ze hun concurrentiepositie. Bovendien bieden productielocaties in het buitenland meer flexibiliteit bij schommelingen in de vraag en de risico's van wereldwijde toeleveringsketens. Ten slotte vergroot een lokale aanwezigheid de geloofwaardigheid en zichtbaarheid van het bedrijf op buitenlandse markten waardoor het eenvoudiger partnerships kan aangaan. Het gaat hier niet om een terugtrekking van het bedrijf uit het Gewest, maar om de invoering van een strategie die de activiteiten consolideert en de internationale positie versterkt. Deze aanpak bestendigt de rol van het hoofdkantoor en de productielocatie en geeft het bedrijf de mogelijkheid om naar nieuwe markten te exporteren. Internationalisering draagt zo bij aan de wereldwijde uitstraling van de gewestelijke economie.
 - Het opzetten van franchises in het buitenland kan voor een Brussels bedrijf een efficiënte manier zijn om internationaal te groeien en tegelijkertijd zijn ecologische voetafdruk te verkleinen. Door de operationele leiding aan een lokale partner toe te vertrouwen, kan het bedrijf voet aan de grond krijgen op een nieuwe markt zonder de kosten en risico's van een filiaal alleen te dragen. De franchisenemer levert ook zijn kennis van de markt, de regelgeving en de consumptiegewoonten, wat de kansen op commercieel succes vergroot. Dit model maakt het ook mogelijk om lokaal te produceren en in te kopen. Hierdoor zorgt het voor minder vervoer over lange afstanden en een lagere CO₂-uitstoot. De knowhow wordt overgedragen, maar niet het merendeel van de producten, wat de internationale fysieke stromen aanzienlijk vermindert. Het franchiseconcept draagt bij aan de ontwikkeling van een internationaal netwerk en versterkt tegelijkertijd het concurrentievermogen en het verantwoordelijke imago van de kmo's (zie de modellen die zijn opgezet door merken als 'Le Pain Quotidien' of 'Exki').
- Hoewel dit niet rechtstreeks onder de export valt, kunnen andere initiatieven de internationale openstelling van Brusselse bedrijven bevorderen en tegelijkertijd bijdragen aan de doelstellingen voor het koolstofarm maken.

Onderneming actief in de evenementensector

Het bedrijf heeft onlangs plastic vervangen door hout voor de verpakking van zijn materialen. Hout is echter zwaarder, wat tot enkele logistieke uitdagingen leidt. Het bedrijf produceert alles in België via korte ketens voordat het internationaal verkoopt. Die aanpak vermindert de CO₂-voetafdruk van de productie en ondersteunt de lokale economie.



Het bedrijf overweegt oplossingen om zijn export duurzamer te maken, zoals lokale productie in de exportregio's in plaats van export vanuit België. Die oplossing is echter nog niet geïmplementeerd.



Innovatie en technologie

Belemmeringen en obstakels



Toegang tot en kosten van financiering voor investeringen in de transitie

- De initiële investeringen voor het koolstofarm maken (energie-efficiëntie, koolstofarme technologieën, digitalisering, O&O) zijn vaak hoog en brengen een zeker risico met zich mee voor kmo's²³. Die investeringen hangen bovendien af van de financiële uitdagingen van het bedrijf. Zo kunnen ze vertraging oplopen als de economische context ongunstig is: kmo's geven doorgaans prioriteit aan operationele uitgaven en overleving op korte termijn.



²³ Zie in dit verband de publicatie van het BISA over innovatie in Brussel / <https://bisa.brussels/nieuws/innovatie-in-brussel-grote-bedrijven-voorop>



- Wat betreft de gewestelijke overheidssteun is het belangrijk om koolstofarme technologische oplossingen in de hele waardeketen van Brusselse bedrijven te integreren, inclusief de export, door rekening te houden met de economische beperkingen van kmo's. In dat opzicht is het nuttig om collectieve innovatie te stimuleren door een clusterdynamiek te ontwikkelen op basis van het triple-helixmodel, waarbij bedrijven, onderzoekscentra en overheden worden samengebracht. Die aanpak zou de Brusselse identiteit in groene innovatie op internationaal vlak kunnen versterken, met name door de oprichting en ontwikkeling van duurzame industriële clusters in strategische sectoren zoals koolstofarme bouw.
- Overheidssteun zou ook een stimulans moeten zijn voor O&O-projecten met een groot potentieel voor de koolstofarme transitie, door de financiering eerst naar dergelijke initiatieven te leiden. Overheidssteun moet in de eerste plaats bestemd zijn voor de meest structurende technologische projecten, d.w.z. projecten die rechtstreeks bijdragen tot het koolstofarm maken, het concurrentievermogen en de koolstofarme transformatie van de gewestelijke economie.
- hub.brussels kan Brusselse kmo's helpen hun innovatievermogen te versterken met het oog op duurzaamheid, concurrentievermogen en openheid naar de wereld, en hen tegelijkertijd afstemmen op de Europese doelstelling van koolstofneutraliteit tegen 2050.

De invoering van digitale technologieën en tools door Brusselse kmo's ondersteunen

- Digitalisering kan een hefboom zijn voor Brusselse kmo's om hun activiteiten te internationaliseren en tegelijkertijd hun ecologische voetafdruk te verkleinen, op voorwaarde dat ze passende begeleiding en financiering krijgen om de digitale tools in hun internationale strategie te integreren.
- De invoering van digitale tools (zoals ERP, CRM of e-commerceplatforms) helpt om de interne processen te optimaliseren en vermindert de noodzaak van bepaalde fysieke verplaatsingen.
- Overheidssteun kan bedrijven bovendien stimuleren tot het kiezen van innoverende oplossingen om hun logistieke activiteiten voor het koolstofarm maken te optimaliseren. Op voorwaarde dat de technologie minder energie verbruikt en wordt aangedreven door groene energie, kan blockchain bijvoorbeeld de uitwisseling van informatie binnen de waardeketen versterken door deze zowel veilig als volledig transparant te maken. Een deelnemer aan de gesprekken (een grote organisatie) beschreef hoe hij al deze technologieën gebruikt en onderzoekt.
- Tot slot kan, zoals reeds vermeld (luik vervoer), het vervangen van bepaalde fysieke missies door videoconferenties bijdragen aan het koolstofarm maken van de economie.

Promoten van eenvoudige en toegankelijke digitale tools voor koolstofrapportage

- De toegang van kmo's tot platforms voor het verzamelen, meten en analyseren van hun CO₂- uitstoot vergemakkelijken. Die tools moeten gebruikmaken van betrouwbare methodologieën, voldoen aan de wettelijke verplichtingen en een voortdurende verbetering van de milieuprestaties bevorderen. In dat opzicht is de CO₂-balans vandaag een essentiële tool om bedrijven te sturen naar een koolstofarme economie. De implementatie ervan brengt echter verschillende uitdagingen met zich mee:
 - Verzameling en betrouwbaarheid van gegevens: met name voor scope 3²⁴, waarvoor de hele waardeketen moet worden betrokken en een nauwere samenwerking met de belanghebbenden vereist is;
 - Vaardigheden en expertise: specifieke opleiding van interne teams of ondersteuning door externe deskundigen is vaak noodzakelijk om de kwaliteit, relevantie en vergelijkbaarheid van de resultaten te waarborgen;
 - Transparantie en continuïteit van de aanpak: regelmatige rapportage en duidelijke communicatie zijn essentieel om klimaatverbintenissen geloofwaardig te maken en te voldoen aan de verwachtingen van regelgevers, investeerders en klanten.



24 Een uitgebreide toelichting op de reikwijdte van de verschillende scopes, zoals vastgesteld door de Europese Commissie, is opgenomen in de bijlage.



- Gezien de vele beschikbare oplossingen en informatie is het voor bedrijven moeilijk om te bepalen hoe ze hun transitie moeten aanpakken en hoe ze die in hun internationaliseringsstrategie kunnen integreren.
- De versnippering van kennisbronnen vormt een belangrijke hindernis voor Brusselse kmo's. Relevante informatie is verspreid over verschillende overheidsinstanties, sectorfederaties, privékantoren, internationale platforms, enz. Kmo's weten bijgevolg niet goed waar ze in de eerste plaats moeten zoeken en krijgen moeilijk een coherent en volledig beeld van de oplossingen en beste werkwijzen voor hun transitie naar een koolstofarme buitenlandse handel.
- Kmo's hebben behoefte aan gegevens en aanbevelingen die zijn afgestemd op hun sector, hun omvang en de economische en regelgevende context in Brussel.
- Kmo's kunnen het gevoel hebben dat hun inspanningen onbeduidend zijn in vergelijking met die van grote bedrijven in dezelfde sector, wat tot een hoge mate van passiviteit kan leiden. Bovendien hebben ze niet altijd toegang tot informatie over ervaringen en goede werkwijzen in hun sector. Deze situatie kan de invoering van duurzame werkwijzen in hun internationaliseringsstrategie belemmeren.
- De kosten en baten zijn moeilijk in te schatten, wat een rem zet op de investering in tijd en financiële middelen. Bovendien zijn de meeste bestaande benaderingen gericht op middelgrote en grote ondernemingen, terwijl het Brusselse ondernemersweefsel vooral bestaat uit kleine structuren met specifieke behoeften.
- De beschikbare tools om de koolstofvoetafdruk te meten zijn onvoldoende gestandaardiseerd en blijven moeilijk toegankelijk voor kmo's. Hoewel sommige grote bedrijven beschikken over interne tools is het voor kmo's moeilijk om op zoek te gaan naar oplossingen die zijn afgestemd op hun omvang, middelen en operationele behoeften.
- Asymmetrie van de informatie en onbetrouwbare gegevens zijn schering en inslag, wat kan leiden tot twijfels en beschuldigingen van 'greenwashing'. Bedrijven hebben bijvoorbeeld moeite om de werkelijke herkomst van materialen te traceren of de geloofwaardigheid te controleren van milieucclaims die verder gaan dan louter beweringen, wat het vertrouwen tussen de marktpelers aantast.



- Opnemen van een transitieplan in de exporttools van hub.brussels en opnemen van een exportplan in de transitietools.
 - Er zou een specifieke focus op export kunnen komen in de begeleiding om een businessmodel duurzamer te maken²⁵.
 - In de diagnosetool om de beste duurzaamheidsstrategie in kaart te brengen, zou een specifiek onderdeel over export kunnen worden toegevoegd²⁶.
 - In de gids 'Duurzaam of sociaal ondernemen' van hub.info, met uitleg over wat een bedrijf in transitie is, wat de circulaire economie, de sociale economie en duurzame digitalisering inhouden, en waarin alle beschikbare begeleidings- en financieringsmaatregelen worden voorgesteld, zou een onderdeel over export kunnen worden toegevoegd²⁷.
 - In de begeleiding voor beginnende exporteurs moet er aandacht besteed worden aan de transitie.
- Aanbieden van een platform met geschikte oplossingen, gerangschikt naar omvang, sector en financiële draagkracht van bedrijven. Een op maat gemaakte audit voor het koolstofarm maken van bedrijven wordt eveneens aanbevolen, zodat bedrijven onder andere kunnen zien hoe ze zich verhouden tot hun sector en het ondernemingsweefsel als geheel.
- Integreren en stimuleren van partnerschappen tussen bedrijven uit dezelfde sector en hetzelfde ondernemingslandschap, om duidelijke initiatieven en middelen te genereren. Federaties kunnen een rol spelen bij het verstrekken van informatie en middelen. Zoals eerder vermeld in het hoofdstuk Logistiek en transport, kan dit worden gerealiseerd via een portaal of een uniek kennisplatform voor de verschillende schakels in de logistieke keten of voor bepaalde sectoren
- Bedrijven bewustmaken van de voordelen van een duurzame aanpak en bij toekomstige ondernemers en start-ups de nodige opleiding en kennis bevorderen om duurzaamheid in de werking van het bedrijf te integreren. Startende bedrijven hebben vaak minder moeite om het koolstofarm maken van hun activiteiten in hun DNA en ontwikkelingsdoelstellingen te integreren. Gevestigde bedrijven moeten daarentegen hun bedrijfsmodel aanpassen en, indien nodig, hun apparatuur en logistieke infrastructuur reorganiseren om deze doelstellingen te integreren. Een start-up die deze pijler al vanaf de uitwerking van zijn exportmodel integreert, zal dus gemakkelijker zijn werkwijzen kunnen afstemmen dan een meer volgroeid bedrijf, waarvan de activiteiten al volgens andere concepten zijn gestructureerd. Voor dat laatste bedrijf betekent de transitie naar een koolstofarm model een meer ingrijpende en mogelijk meer beperkende verandering. De inschatting van de nodige aanpassingen kan dus variëren naargelang de mate van volwassenheid van het bedrijf.

De coöperatie Linked.farm is een platform dat landbouwers en producenten in contact brengt met particulieren, restaurants of winkels. Het platform wil boeren en producenten de mogelijkheid geven om hun producten via een korte keten aan te bieden aan particulieren, restaurants of winkels. In de praktijk kunnen boeren en producenten hun producten in meer dan duizend hubs in België 'afleveren'. Vervolgens kunnen de geïnteresseerde partijen er hun producten kopen²⁸.



25 <https://hub.brussels.nl/services/begeleiding-naar-een-duurzamer-businessmodel/>

26 <https://testing.hub.brussels/sustainability/nl/>

27 <https://info.hub.brussels.nl/gids/duurzaam-sociaal-ondernemen>

28 <https://www.linkedfarm.eu/#/>

- De ondersteuning en integratie van kennis in het koolstofarm maken moeten worden afgestemd op de sector, de leeftijd, het DNA en de producten van het bedrijf.
- Bedrijven beter begeleiden zodat ze gemakkelijker toegang krijgen tot relevante informatie over onder meer subsidies, keurmerken en steunmaatregelen.
- Het onderzoek naar dit onderwerp versterken en deze informatie ter beschikking stellen van Brusselse ondernemers. De nadruk moet liggen op kleine en middelgrote ondernemingen, om hun behoeften en acties beter te kunnen beoordelen en ondersteunen.
- Het collectieve bewustzijn over duurzaamheid in de productie en de logistieke keten bevorderen. De uitdaging is om het begrip urgentie opnieuw te definiëren: het kan nuttig zijn om samen met bedrijven en klanten opnieuw na te denken over wat echt cruciaal is en de organisatie van de stromen te herzien. Zo wordt het just-in-time-model, dat lange tijd een stimulans voor concurrentievermogen en efficiëntie was, vandaag de dag in twijfel getrokken. Om logistieke ketens verenigbaar te maken met de klimaatuitdagingen, is het noodzakelijk om samen na te denken over onze verwachtingen op het gebied van leveringssnelheid – zowel voor particulieren als voor B2B – en over de plaats die duurzaamheid inneemt in productie- en consumptiekeuzes.
- Het delen van kennis tussen bedrijven uit dezelfde sector of dezelfde logistieke keten aanmoedigen. Dat kan leiden tot meer samenwerking, schaalvoordelen en innovatie op sectorniveau, in tegenstelling tot een strategie van meer concurrentie. Sectorale benaderingen (bijvoorbeeld via sectorale federaties) maken het namelijk mogelijk om kosten te verlagen of een sneeuwbal effect en vergelijking tussen collega's te creëren.





Ondersteuning en financiering

Belemmeringen en obstakels



- Volgens veel bedrijven zijn de criteria voor het verkrijgen van bepaalde subsidies vaak onrealistisch en houden ze geen rekening met de realiteit van de kmo's. Zo worden subsidies voor de circulaire economie vaak toegekend aan grote bedrijven die de mogelijkheid hebben om grote hoeveelheden afval te recyclen. Dat plaatst de kmo's in een nadelige positie. De criteria om toegang te krijgen tot steunmaatregelen zijn vaak te complex of te streng voor kleine bedrijven, die niet over voldoende tijd of middelen beschikken om de dossiers samen te stellen. Sommige bedrijven zien uiteindelijk af van de steunmaatregelen.
- Grote bedrijven beschikken over de nodige middelen om consultants in te huren en verslag uit te brengen over de vermindering van hun ecologische voetafdruk. Kleine bedrijven zien vaak door de bomen het bos niet meer en weten niet hoe ze aan de vereisten moeten voldoen.
- Er bestaan financiële steunmaatregelen voor bedrijven, maar deze zijn niet goed op elkaar afgestemd, vooral omdat ze verschillende thema's bestrijken, zoals energie, mobiliteit, innovatie, economische transitie of buitenlandse handel. Die versnippering geeft kmo's geen duidelijk en samenhangend beeld van de beschikbare steunmaatregelen. Het is voor hen dan ook moeilijk om snel de juiste steunmaatregelen voor hun behoeften te vinden.
- Bovendien worden de gewestelijke maatregelen gedragen door een groot aantal actoren – zoals finance&invest.brussels, Innoviris, Brussel Economie en Werkgelegenheid, Leefmilieu Brussel, ... – die elk hun eigen criteria, procedures en toekenningsvoorwaarden hanteren. Die verscheidenheid maakt het aanbod voor kmo's onoverzichtelijk. Voor kleine structuren vormen ook de moeizame administratieve stappen (het samenstellen van dossiers, enz.) een echte hindernis.





- Een criterium voor milieuprestaties opnemen in de exportsteun en de toekenning ervan gedeeltelijk afhankelijk maken van verbintenissen op het vlak van het koolstofarm maken van de activiteiten. Bedrijven met een plan voor emissiereductie of koolstofarme oplossingen in hun internationaliseringsstrategie zouden beloond moeten worden. In dat verband zou de maatregel 'Internationale handel 9' van de Shifting Economy moeten worden ingevoerd.
- De transitie versterken bij de begeleiding aan (nieuwe) exporteurs. In dat opzicht is de komende verplichting om de diagnosetool van hub.brussels (waarvan 10 van de 70 vragen betrekking hebben op ESG-criteria) te gebruiken een positieve ontwikkeling. Bedrijven mogen pas na het uitvoeren van de zelfdiagnose deelnemen aan enige vorm van internationale activiteit (beurzen, economische of prinselijke missies, enz.).
- Financiële steun verlenen voor gespecialiseerde audits over het koolstofarm maken van exportactiviteiten, zodat Brusselse bedrijven hun huidige stromen kunnen evalueren en concrete hefboomen voor optimalisatie met een lage klimaatimpact in kaart kunnen brengen (bijvoorbeeld het uittekenen van scenario's voor de overgang naar koolstofarme oplossingen).
- Kennis laten maken met de verschillende Europese financieringsprogramma's waar Brusselse exportbedrijven een beroep op kunnen doen:
 - In het kader van het mandaat van NCP Brussels²⁹ ervoor zorgen dat de workshops of webinars die jaarlijks worden georganiseerd door de BU Europese Programma's³⁰ van hub.brussels zoveel mogelijk de kmo's bereiken.
 - Onder de aandacht brengen van het netwerk Enterprise Europe Brussels, het aanspreekpunt van het Enterprise Europe-netwerk voor Brusselse bedrijven die meer willen weten en gepersonaliseerde begeleiding willen krijgen op het gebied van transitie, digitalisering, innovatie, onderzoek en ontwikkeling, veerkracht, enz. Naast informatie geeft dit netwerk, waarvan de experts bij hub.brussels en BECI te vinden zijn, advies om internationaal te groeien en helpt het bij het vinden van internationale partners.
- De integratie van Brusselse kmo's in Europese netwerken voor het koolstofarm maken ondersteunen, om partnerships te ontwikkelen en de uitwisseling van goede werkwijzen te bevorderen.

Het is heel belangrijk om te luisteren naar de kmo's en zko's, die de belangrijkste werkgevers in België zijn. Adviesbureaus kunnen nuttige informatie verstrekken maar het is van cruciaal belang om rekening te houden met de ervaringen van de actoren in het veld. Kmo's hebben een grondige kennis van de uitdagingen waarmee ze worden geconfronteerd, en hun standpunten moeten worden meegenomen bij het formuleren van het beleid.



²⁹ Als het gaat om het Horizon Europe-programma en de actoren op het gebied van technologie, innovatie en onderzoek.

³⁰ Deze dienst bevordert innovatie, onderzoek en ontwikkeling van het Brusselse ecosysteem bestaande uit openbare en privéondernemingen (ongeacht hun omvang), actoren uit de academische wereld en de non-profitsector. Deze dienst, die gebaseerd is op de samenwerking NCP-EEN, zorgt ervoor dat de meest relevante kanalen, mogelijkheden en instrumenten worden geactiveerd om verschillende internationaliseringsdoelstellingen in de verschillende fasen van een onderneming te behalen.

Conclusie

Deze studie, en het volledige proces dat tot deze studie heeft geleid, toont aan dat de betrokken actoren over het algemeen positief staan tegenover een transitie naar meer duurzaamheid in hun internationaliseringsstrategie. Het laat echter ook zien dat de daarmee gepaard gaande risico's en obstakels een belangrijk punt van zorg blijven. Met name kmo's worden geconfronteerd met steeds strengere rapportagevereisten op het gebied van duurzaamheid, zonder dat ze altijd over de nodige middelen beschikken. Bovendien laten de veranderende geopolitieke context en de volatiliteit van de internationale handelsbetrekkingen het begrip duurzaamheid soms naar de achtergrond verdwijnen. Ten slotte vormen de veelheid en de snelle evolutie van de regelgevende kaders – op Europees, federaal of gewestelijk niveau – een extra uitdaging voor bedrijven die internationaal actief zijn. De transitie naar een koolstofarme economie biedt voor exporterende kmo's niet alleen uitdagingen maar ook kansen: ze kan een motor voor innovatie worden en hun concurrentievermogen op de internationale markten versterken.

Op basis van die vaststellingen, aangevuld met een systemisch interpretatieschema, werden de aanbevelingen van deze studie geformuleerd. Door zowel de nadruk te leggen op de interne beperkingen van bedrijven als op de externe factoren die hun transformatiemogelijkheden beïnvloeden, belicht de systemische analyse de invloeden en hefboomen die, mits aangepaste overheidssteun, een positief domino-effect kunnen hebben op de koolstofarme buitenlandse handel van Brussel. De aanbevelingen dienen ter identificatie en activatie van de hefboomen die het koolstofarm maken kunnen omzetten in een motor voor het internationale concurrentievermogen van Brusselse bedrijven. Tegelijkertijd willen ze de overheden ook concrete actiepunten voorstellen.

In deze context is het noodzakelijk om de onzekerheden binnen het Brusselse ecosysteem te beperken. Dat kan met name door de uitdagingen van de transitie op de agenda te houden, ondanks (geo)politieke of economische omwentelingen, en door bedrijven toegang te geven tot, inzicht te verschaffen in en zelfs te laten anticiperen op de regelgeving (zowel Europees, federaal als gewestelijk) en de voortvloeiende gevolgen en verplichtingen.

Het is ook belangrijk om de duurzame transitie van internationaal actieve kmo's te ondersteunen door hen praktische en aangepaste tools ter beschikking te stellen. Daarnaast geeft een bredere toegang tot nieuwe markten de exporterende kmo's een belangrijke hefboom om zowel hun concurrentievermogen te versterken als nieuwe kansen te benutten. Om de toegang tot die nieuwe potentiële klanten te vergemakkelijken, is het aangewezen om de reeds bestaande begeleiding van Brusselse kmo's te versterken bij het bepalen van de landen en regio's waar de vraag naar koolstofarme goederen en diensten een hefboom voor groei vormt. Het is ook belangrijk om hun contacten met milieugevoelige buitenlandse partners te versterken door deze thema's op te nemen in de programma's van verschillende buitenlandse ontmoetingen (economische missies, prinselijke missies, beurzen, enz.) en om hun toegang tot internationale aanbestedingen met milieucriteria te verbeteren. Tegelijkertijd zal de aandacht voor Brusselse succesverhalen een inspiratie zijn voor andere bedrijven en de overgang naar duurzame internationaliseringsstrategieën legitimeren.

Ten slotte wijst deze studie op het potentieel voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, een open economie die sterk gericht is op buitenlandse handel, om de Europese verplichting tot klimaatneutraliteit tegen 2050 om te zetten in een kans. De verplichting kan gezien worden als een hefboom voor innovatie en concurrentievermogen voor de exporterende kmo's, terwijl tegelijkertijd de internationale positie van het gewest versterkt wordt.

Bijlagen



Glossarium

- **UNCTAD**

VN-Conferentie inzake Handel en Ontwikkeling: Organisatie van de Verenigde Naties die zich inzet voor het bevorderen van handel, investeringen en duurzame ontwikkeling, met name in ontwikkelingslanden.

- **CSDDD**

Corporate Sustainability Due Diligence Directive: Deze richtlijn verplicht ondernemingen om negatieve effecten op de mensenrechten en het milieu in hun eigen activiteiten en waardeketen te identificeren en aan te pakken.

- **CSRD**

Corporate Sustainability Reporting Directive: Deze richtlijn breidt de rapportageverplichting uit naar een groter aantal ondernemingen en vereist gedetailleerde rapporten over duurzame ontwikkeling.

- **GHG**

Greenhouse Gas (broeikasgas): Een gas in de atmosfeer dat warmte vasthoudt door infraroodstraling te absorberen en weer uit te stralen, en zo bijdraagt aan het broeikaseffect.

- **Greenhouse Gas Protocol**

Een internationaal normatief kader voor het meten, rapporteren en beheren van broeikasgasemissies. Het ondersteunt organisaties, steden en landen bij de consistente en transparante berekening en rapportage van hun emissies.

- **Scope 1-emissies**

Directe emissies van broeikasgassen afkomstig van bronnen die eigendom zijn van of beheerd worden door een organisatie. Voorbeelden: de verbranding van brandstof in bedrijfsvoertuigen of in bedrijfsinstallaties, alsook emissies afkomstig van productieprocessen (fabrieksrook, chemische reacties, enz.).

- **Scope 2-emissies**

Indirecte emissies van broeikasgassen in verband met de productie van de aangekochte energie die een organisatie verbruikt. Ook al produceert de organisatie de energie niet zelf, toch worden de emissies aan haar toegeschreven als gebruiker. Een voorbeeld is de elektriciteit die bij een energieleverancier wordt aangekocht.

- **Scope 3-emissies**

Indirecte emissies van broeikasgassen die plaatsvinden in de waardeketen van een organisatie, zowel upstream als downstream. Scope 3 vertegenwoordigt vaak het grootste deel van de totale emissies van een organisatie

- **WTO**

Wereldhandelsorganisatie: Internationale organisatie die toezicht houdt op de regels voor de wereldhandel tussen landen. De organisatie wil de vrije, eerlijke en voorspelbare handel bevorderen door middel van onderhandelingen, toezicht op de naleving van handelsovereenkomsten en beslechting van handelsgeschillen.

- **Omnibuspakket van de Europese Unie**

Een reeks wetswijzigingen die in 2018 zijn voorgesteld om het financieel toezicht in de EU te versterken en te harmoniseren. Het pakket past verschillende bestaande richtlijnen en verordeningen aan om een meer samenhangend toezicht en een betere samenwerking tussen toezichthouders te waarborgen en de kapitaalmarktenunie te ondersteunen.

Systeemdiagram - algemeen overzicht

Dit schema werd uitgewerkt tijdens gezamenlijke workshops onder leiding van hub.brussels en in samenwerking met actoren uit het Brusselse ondernemers- en institutionele ecosysteem: de resultaten zijn duidelijk gebaseerd op een participatief proces en op de collectieve inbreng van de betrokken partijen.

Het voordeel van dit schema is dat het een systemische weergave biedt van de ideeën en bijdragen die tijdens deze werksessies naar voren zijn gekomen.

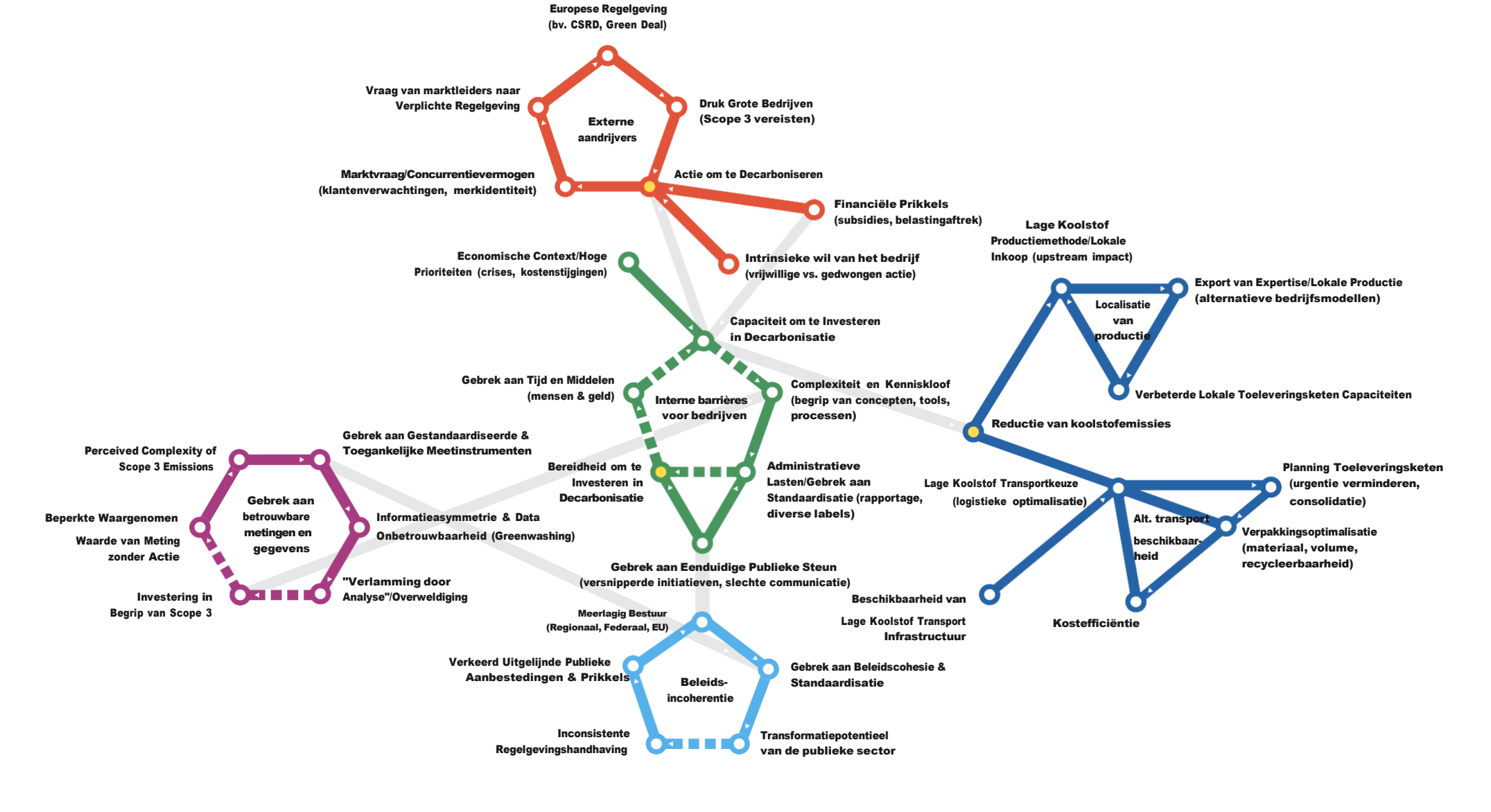
Lijst van de deelnemers

Naam	Soort actor	Verbonden thema
Agence wallonne à l'exportation et aux investissements étrangers (Awex)	Overheidssteun	Overheidssteun en financiering
Agoria	Federatie	Vertegenwoordiging van de technologisch bedrijven
Belgian Cycle Logistics Federation (BCLF)	Federatie	Vertegenwoordiging van de cyclologistiek
BC Materials	Bedrijf	Kennisopbouw
Be Climate Hub	Ecosysteem/platform	Kennisopbouw en steun
BeCOM	Bedrijf	Software
Better Business	Bedrijf	Kennisopbouw
Brussel Economie en Werkgelegenheid	Overheidssteun	Overheidssteun en financiering
bpost	Openbare naamloze vennootschap	Logistiek
Leefmilieu Brussel	Overheidssteun	Kennisopbouw
Cap Conseil	Bedrijf	Kennisopbouw
Galactic	Bedrijf	Voeding en dranken
Great Granola	Bedrijf	Voeding en dranken
Konligo	Bedrijf	Evenementen
Kultkefir	Bedrijf	Voeding en dranken
MadLab	Bedrijf	Voeding en dranken
South Pole: expert in klimaat, energie-efficiëntie en hernieuwbare energie	Bedrijf	Kennisopbouw
Pegi	Bedrijf	Voeding en dranken
Pulsitive	Bedrijf	Opleiding en consultancy
Infrabel	Openbare naamloze vennootschap	Logistiek
Haven van Antwerpen	Openbare naamloze vennootschap	Haven
Vlaio	Overheidsagentschap:	Steun en consultancy
Brussels Enterprises Commerce & Industry	Federatie	Steun en consultancy
D-Carbonize	Bedrijf	Software
Tapio	Bedrijf	Software

Fevia	Federatie	Vertegenwoordiging van de voedingsindustrie
Finance and Invest Brussels	Naamloze vennootschap met meerderheidsbelang van de overheid	Overheidssteun en financiering
Flanders Investment & Trade	Overheidssteun	Overheidssteun en financiering
ULB	Universiteit	Academische wereld
Javry	Bedrijf	Voeding en dranken
Haven van Brussel	Overheidsbedrijf	Haven
The Bridge	Bedrijf	Kennisopbouw
TopCare Laserworks	Bedrijf	Creatief en cultureel
Transauto	Bedrijf	Motorrijtuigen

hub.brussels • Systeemdiagram

Strategische reflectie over de toekomst van buitenlandse handel in Brussel



- 1 Causaal verhaal 1: Interne belemmeringen en uitdagingen voor bedrijven bij het decarboniseren
- 2 Causaal verhaal 2: Externe Aandrijvers en hun Invloed op Decarbonisatie
- 3 Causaal Verhaal 3: Het Decarboniseren van de Exportwaardeketen
- 4 Causaal verhaal 4: Publieke Beleidsincoherentie & Implementatielacunes
- 5 Causaal verhaal 5: De uitdaging van Koolstofmeting en Betrouwbaarheid van Gegevens

