



Bedrijventerreinmanagement

Cargovil

Selectie uit Rapport

Samenwerking op bedrijventerreinen

Inspirerende voorbeelden in Vlaanderen en de BedrijvenInvesteringsZones in Nederland

Brussel, oktober 2020, Gert Verdonck

Raadpleeg het volledig rapport met uitgebreide inleiding, analyses en reflecties:

<https://www.serv.be/stichting/publicatie/samenwerking-bedrijventerreinen>

Inhoud

1	Inleiding.....	2
2	Cargovil.....	4
2.1	Organisatie van het bedrijventerreinmanagement.....	5
2.2	Samenwerking en thema's.....	6
2.3	Financiering.....	11
2.4	Triggers, hefboomen en drempels.....	12
2.5	Suggesties aan het beleid en aan belangenorganisaties.....	15
3	Portfolio van actoren vzw Cargovil Plus.....	16

1 Inleiding

In de studie 'Samenwerking op bedrijventerreinen' gingen we op zoek naar inspirerende voorbeelden van duurzame samenwerking op bedrijventerreinen.

De volgende cases werden opgenomen.

- ▀ Cargovil,
- ▀ De Prijkels,
- ▀ Grenslan Menen-Wervik,
- ▀ Houthalen-Helchteren Centrum Zuid,
- ▀ Transportzone Meer (Meer/Hazeldonk).

Als buitenlands voorbeeld wordt een Nederlandse case met een BedrijvenInvesteringsZone (BIZ) in kaart gebracht, Breda Oost B3.

Voor elke case schetsen we rond welke thema's wordt samengewerkt op het bedrijventerrein, welk financierings- en organisatiemodel wordt gehanteerd, welke actoren en partners betrokken zijn. Hierbij brengen we de drempels en hefboomen voor een goede samenwerking in kaart. Ook geven we weer welke vragen en voorstellen de gesprekspartners hebben t.a.v. het beleid (lokaal, regionaal, Vlaams, ...) en de andere partners of actoren.

In elke casestudies zijn gesprekken gevoerd met: bedrijventerreinmanager, voorzitter bedrijventerreinvereniging, gemeentebesturen/diensten, POM-adviseurs van de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappijen, intergemeentelijke samenwerkingsverbanden en occasionele dienstverleners.

De onderzoeksvraag naar voorbeelden van duurzaam bedrijventerreinmanagement werd, ook op basis van de literatuurstudie en de verkennende gesprekken, voor de cases vertaald naar de volgende deelvragen.

- ▀ Welke factoren zorgen voor een goede samenwerking op bedrijventerreinen? Wat zijn de triggers en hefboomen? Wat zijn de drempels?
- ▀ Welke factoren zijn van belang rond welke thema's?
- ▀ Wat zorgt voor samenwerking op korte termijn, wat voor duurzame samenwerking op lange termijn?
- ▀ Welke financieringsmodellen en organisatiestructuren bieden het meeste kansen voor duurzaam bedrijventerreinmanagement?
- ▀ Welke actoren zijn goed geplaatst om als trekker te fungeren? Wie is de 'ware' trekker of initiatiefnemer?
- ▀ In welke mate beïnvloeden de diverse overheidsdiensten deze factoren en wat kunnen deze doen om duurzame samenwerking op bedrijventerreinen te ondersteunen?
- ▀ Wat kunnen andere partners doen om duurzame samenwerking op bedrijventerreinen te ondersteunen?

De casestudies zijn bewust gekozen op hun inspirerende werking in het algemeen en de thema's die in de werking van het bedrijventerreinmanagement aan bod komen in het bijzonder.

De mogelijk thematische acties zijn breed en verschillen naar belangstelling van de betrokkenen bij het bedrijventerreinmanagement:

- ▀ energie-efficiëntie en klimaatneutraliteit,
- ▀ ketenbeheer en water en afval,
- ▀ beeldvorming en biodiversiteit en inrichting,
- ▀ risicobeheersing en beveiliging,
- ▀ delen van personeel en personeelsdiensten,
- ▀ mobiliteit en transport en logistiek,
- ▀ kennisnetwerken en deelplatformen,
- ▀ industriële symbiose en andere samenwerkingsverbanden.

De financiering van het bedrijventerreinmanagement is voor de stabiliteit en duurzaamheid van fundamenteel belang en in de praktijk wordt er gebruik gemaakt van diverse financieringsbronnen:

- ▀ de vrijwillige ledenbijdragen,
- ▀ subsidies en andere ondersteuning van de diverse overheden,
- ▀ eigen inkomsten uit groepsaankopen en sponsoring en
- ▀ eventueel 'verplichte bijdragen'.

In de beschrijving van de cases hanteren we een vaste indeling.

- ▀ Inleiding met de belangrijkste kengetallen, situeren van de context en historiek.
- ▀ Organisatie van het parkmanagement: belangrijkste actoren en de werking.
- ▀ Samenwerking en thema's: wie en rond welke thema's er wordt samengewerkt.
- ▀ Financiering: welke financieringsbronnen er worden aangesproken.
- ▀ Triggers, hefboomen en drempels: bepalende factoren voor de samenwerking.
- ▀ Suggesties aan het beleid en aan belangenorganisaties: hoe kunnen zij ondersteunen?
- ▀ Portfolio actoren met achtergrondinformatie bij de verschillende actoren.

Het onderzoek liep voor en tijdens de coronacrisis. Bij de bespreking van de samenwerking rond de thema's geven we vooraf kort de impact van corona aan. Voor meer informatie over de coronamaatregelen die de betrokken bedrijventerreinen nemen kunnen we verwijzen naar hun websites .

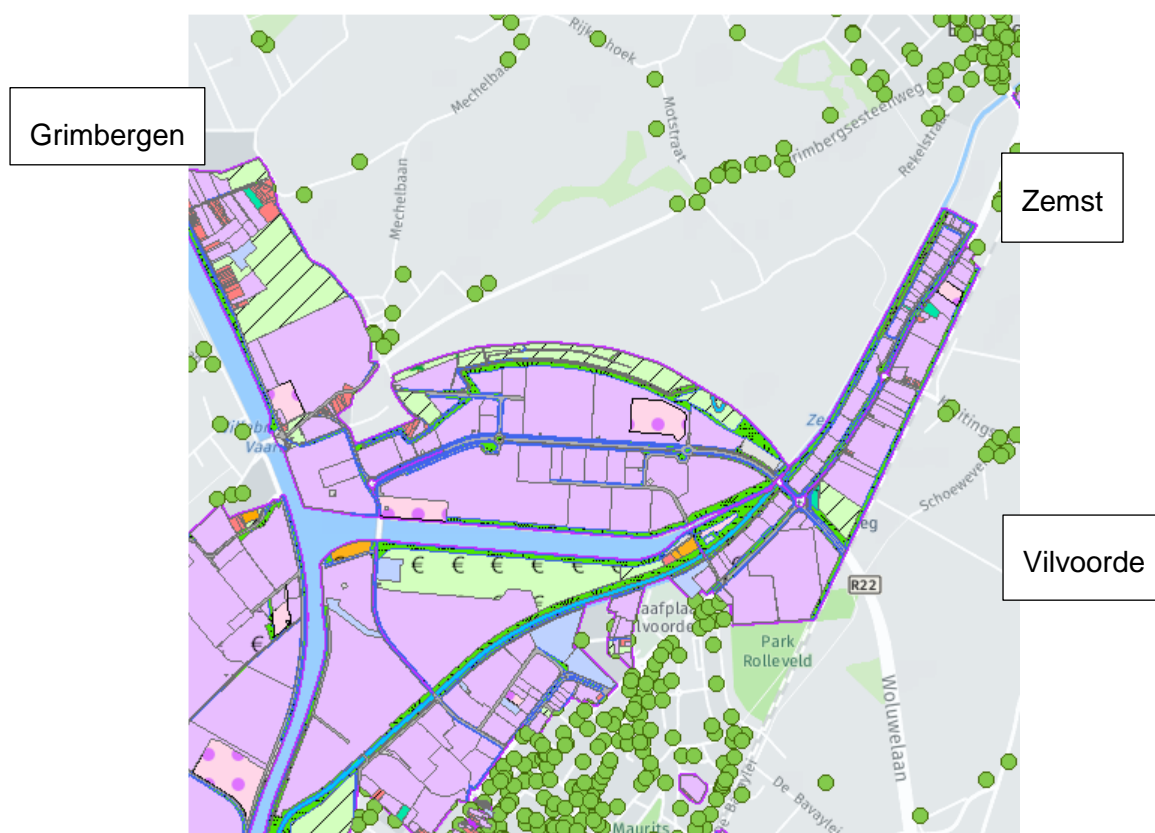
2 Cargovil

Ligging: Cargovil¹ is gelegen op het grondgebied van de gemeenten Vilvoorde, Zemst en Grimbergen.

Activiteiten: het bedrijventerrein Cargovil is gericht op transport en distributiegebonden activiteiten, bimodaal ontsloten via weg en water (E19 verkeerswisselaar 'Vilvoorde-Cargo' en de Ring rond Brussel) en met Brucargo en de luchthaven vlakbij trimodaal ontsloten.

Grond en percelen: 87,7ha waarvan 91,6% in gebruik, +/- 50% eigendom en 50% huurderpercelen/panden. Een stabiele site met weinig wissels (een tot twee per jaar), nu 200 bedrijven (oorspronkelijk 60-tal).

Figuur 1 Grondplan Cargovil



Het bedrijventerrein huisvest zowel productie als diensten, telt kleine én grote bedrijven en familiale zowel als internationale bedrijven. Verschillende bedrijven hebben duurzaamheidsdoelstellingen in hun missie.

Na de sluiting van het staalbedrijf Forges de Clabecq (1986) hebben de overheidsholding Gimvindus en streekontwikkelaar de GOM Vlaams-Brabant de nv Novovil opgericht om de reconversie door te voeren. Novovil ontwikkelde de terreinen langs het insteeddok in het grensgebied van Vilvoorde, Zemst en Grimbergen als distributiepark Cargovil (73 ha).

Het project Cargovil werd opgestart in 1990.

¹ <https://cargovil.be/>

2.1 Organisatie van het bedrijventerreinmanagement

De parkontwikkelaar en beheerder was Novovil (1997), het beheer is overgenomen door POM Vlaams-Brabant (2017).

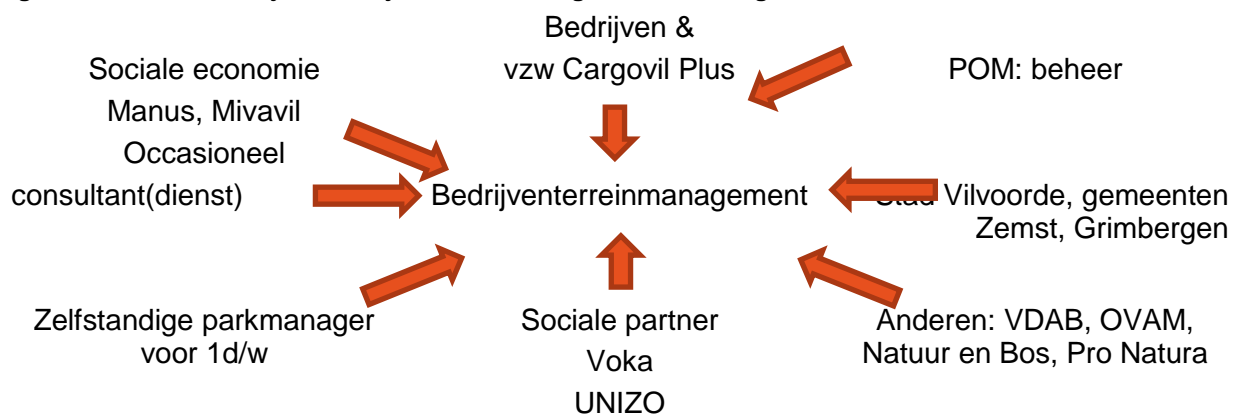
Figuur 2 Tijdslijn en mijlpalen Cargovil

1997	Ontwikkeling van bedrijventerrein door Novovil
2012	Cargovil vzw
2015	Overdracht van het beheer aan de POM Vlaams-Brabant, parkmanagement door Quares
2017	
	Uitbreiding naar vzw Cargovil Plus + als koepel over drie bedrijventerreinen
2019	Zelfstandig parkmanger

Het parkmanagement is in handen van vzw Cargovil Plus. Het aantal leden steeg van 25 bij Cargovil naar 50 bij de uitbreiding met twee andere terreinen naar vzw Cargovil Plus.

De vzw wordt aangestuurd door de raad van bestuur in overleg met de algemene vergadering en voor de uitvoering is een operationeel parkmanager aangesteld. Er is een betrokkenheid van diverse externe actoren: gemeenten, POM Vlaams-Brabant, Voka en er is een VDAB-afdeling gevestigd.

Figuur 3 Betrokkenen bij het bedrijventerreinmanagement vzw Cargovil Plus



De bedrijventerreinvereniging werkt occasioneel samen met actoren zoals OVAM, Agentschap Wegen en Verkeer, lokale politiezones, enz.

Er zijn in de raad van bestuur drie partijen vertegenwoordigd: bedrijven, de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij POM Vlaams-Brabant, stad Vilvoorde en gemeenten Zemst en Grimbergen. Voor de drie betrokken lokale overheden is een roulerende deelname van de schepenen voorzien.

Door de betrokkenheid van de POM en drie gemeenten bij de vzw wordt de link met terreinbeheer en de gevestigde bedrijven verankerd en kan een kruisbestuiving van ideeën en acties ontstaan. Een speciale vorm van samenwerking is deze met een bedrijf uit de sociale economie.

Bijna de helft van de bedrijven is aangesloten bij vzw Cargovil Plus.

2.2 Samenwerking en thema's

De vzw Cargovil Plus wil bedrijven sensibiliseren voor thema's met een hogere maatschappelijke en milieuondersteunende waarde zoals anders omgaan met grondstoffen, afval, energie, mobiliteit enz.

Onderstaande initiatieven en projecten staan op de planning maar zijn nog niet allemaal in uitvoering of staan momenteel on hold.

Impact coronacrisis

Corona heeft geen wijzigingen in het bedrijventerreinmanagement veroorzaakt, behalve een kleine vertraging in het uitrollen van projecten. De digitale meetings hebben vlot de normale vergaderingen vervangen.

De netwerkactiviteiten zijn tijdelijk stopgezet.

Groepsaankopen en -diensten

Met het organiseren van groepsaankopen voor ondersteunende facilitaire diensten wil vzw Cargovil Plus de bedrijven motiveren om anders om te gaan met aspecten zoals afval, energie, groen, talent en mobiliteit. Bij een groepsaankoop is het belangrijk om trekkers mee te krijgen in het idee en dan volgt een voldoende draagvlak nadien.

vzw Cargovil Plus heeft een aanbod om een gemeenschappelijk dienstenaanbod uit te bouwen voor groenwerk, parkingonderhoud, schoonmaak, zwerfvuil en voor preventief- en correctief onderhoud.

Energie

Er is een samenwerking met energieleverancier Eneco (2017) om honderd procent groene energie af te nemen (vier deelnemers) en er is een groepsaankoop voor zonnepanelen gepland.

Het project SPRINT Vilvoorde^{2&3} – Duurzame energie in zone Cargovil Plus – is een co-creatie traject om een visie voor een toekomstige duurzame energievoorziening van de zone Cargovil Plus en omliggende gebieden te ontwikkelen. Het proces wordt gesteund door vzw Cargovil Plus en Voka, begeleid door experts van VITO/EnergyVille. De (vraag om) deelname bestaat uit verschillende acties en activiteiten.

- Samen werken aan een ambitieuze visie en concrete projecten en hiervoor de nodige financiering zoeken.
- Duurzame en economische opportuniteiten voor het eigen bedrijf identificeren.

² <https://cargovil.be/sprint-vilvoorde/>

³ <https://www.vilvoorde.be/file/download/3946/5BC4C2888BCD2E7F896EE45590F7B69C>

- ▀ Samen en van elkaar leren op het vlak van energie en duurzaamheid.
- ▀ Visies delen met creatieve denkers.

Een 2-daagse SPRINT workshop brengt de partners samen om interactief een ambitieuze toekomst voor een duurzame energievoorziening in Vilvoorde vorm te geven.

Veiligheid

Er was een raamovereenkomst met een bewakingsfirma (Securitas 2016-2018). De consortiumbewaking bood toezicht tussen 22h en 6u, en dit op de publieke zone van het bedrijventerrein. De bewaking op de eigen site wordt individueel voorzien door elk bedrijf.

Het contract is opgezegd wegens teveel onduidelijkheden over verantwoordelijkheden.

Preventief- en Correctief onderhoud

Er is een digitaal platform voor onderhoudsdiensten bij acute technische problemen (vier deelnemers). De Werkplekonderhoudsdienst (Nnofcare 2017) heeft een vaste permanentiefee, werkt 24/24u en 7/7 dagen en vaste tarieven voor interventie.

Groen - en Parkingonderhoud

Voor het regelmatig onderhoud van groen- en parkingzone is een groepsaankoop voor groen- en parkingonderhoud georganiseerd met inbegrip van biodiversiteit (Nnofcare 2018).

Project Zwerfvuil met de Mooimakers

Vzw Cargovil Plus wil, net als bij het groenbeheer, het opruimen van zwerfvuil uitbesteden, in overleg met de drie gemeenten en in een samenwerking met de sociale economie. Een werkgroep begeleidt het project.

Met het project Mooimakers wil de vzw de bedrijven sensibiliseren rond zwerfvuil door infosessies en het anders inrichten van de parkeerruimte voor vrachtwagens langs de gewestweg (R22) die Cargovil Plus doorkruist. De trigger voor dit project was het zwerfvuilprobleem veroorzaakt door de vele vrachtwagenchauffeurs. Een goede afstemming met o.a. de milieudiensten van de betrokken gemeenten, met AWV, met Incovo is hierbij cruciaal.

Initiatiefnemer was Indaver, verwerker van bio-organisch afval, maar het succes is mee te danken aan het feit dat er een actieve bedrijventerreinvereniging is en een bedrijventerreinmanager als gemeenschappelijk aanspreekpunt.

Biodiversiteit & Milieu

Er worden – in een pril stadium - een aantal acties gepland voor een aantrekkelijke en groene werkomgeving, enkele bedrijven doen dit al op eigen initiatief. Twee bedrijven hebben hun terrein ingericht volgens de principes van biodiversiteit: Transmoove en AIBV.

vzw Cargovil Plus bestudeert de mogelijkheid om de publieke zone in te richten volgens de principes van biodiversiteit, in samenwerking met AWV (eigenaar van de weg) en de betrokken gemeenten. Aan de rand van Cargovil Plus ligt het Europees beschermd natuurgebied De Dorent, wat een extra stimulans en kansen voor aansluiting biedt.

Er zijn met Pro Natura – een maatwerkbetrijf in de sociale economie - voorzichtig voorbereidende gesprekken over biodiversiteit van het bedrijventerrein Cargovil. De mogelijkheid om steun te verkrijgen vanuit het Departement Omgeving wordt onderzocht.

De belangrijkste drempel volgens Pro Natura om biodiversiteit op de agenda te krijgen is het gebrek aan kennis over het concept en over het nut. Naast argwaan voor het nieuwe wordt ook de nieuwe look die biodiversiteit aan het bedrijventerrein geeft niet steeds gewaardeerd. Er is veel meer informatie en sensibilisering nodig vanuit de overheid om bedrijven en hun werknemers vertrouwd te maken met de beeldvorming van een biodivers landschap. Biodiversiteit op een terrein van een enkele onderneming is moeilijk te realiseren omwille van de schaal, op een (liefst grotere) bedrijventerrein is dat haalbaar onder bepaalde voorwaarden. Eens de drempel van de kennis genomen, moet ook worden gezocht naar een rendabel verdienmodel. Groenonderhoud zonder die extra doelstelling van biodiversiteit kan werkzaam zijn binnen groepsaankopen, maar voor een biodivers groenmodel is het dat niet. Biodiversiteit inbrengen vergt altijd veel voorbereidende en begeleidende gesprekken en overleg en dat kan nooit verrekend worden in de groepsaankoop. Het concept moet ook door alle betrokken gekend en aanvaard zijn. Klachten van verontruste werknemers die vinden dat de onderneming te weinig aandacht heeft voor het groenonderhoud zijn – bij de start van biodiversiteit op het terrein - geen uitzondering. De aanleg en het onderhoud van een biodivers bedrijventerrein zal volgens Pro Natura moeten aangekocht worden als een gemeenschappelijke service. Bij groepsaankopen gaat het veelal om een raamcontract waarbinnen dan afzonderlijke contracten met de bedrijven worden gesloten.

De belangrijkste trigger en hefboom om op Cargovil een project rond biodiversiteit op te zetten zijn het enthousiasme en het engagement van de voorzitter, de raad van bestuur van vzw Cargovil Plus en de bedrijventerreinmanager.

De aandacht voor milieuaspecten is groeiend omdat een aantal bedrijven er voor zorgen dat meer en meer burgers naar het bedrijventerrein komen. Zo is er het crematorium Havicrem, de autokeuring en het dierenasiel. Ook de lokale overheden tonen daarom meer en meer interesse voor een aangepast omgevingsbeleid.

Mobiliteit

In 2016 was er een experiment om de auto te ruilen voor een elektrische fiets. Bij PMC-Holding en het hoofdkantoor van C&A op de zone van Cargovil Plus in Vilvoorde hebben vijftig personeelsleden de auto enkele weken geruild voor een elektrische fiets.

Er loopt een onderzoek naar de mobiliteit rond Cargovil Plus en de resultaten moeten leren hoeveel werknemers met de auto, fiets of openbaar vervoer komen en op welke tijdstippen. De resultaten zijn de basis voor de te nemen acties.

Er zijn contacten met de lokale overheden om het terrein beter te ontsluiten. In het kader van de vervoersregio Vlaamse Rand is de bedrijventerreinvereniging geconsulteerd over wenselijke verkeersaanpassingen. Er wordt gewerkt aan een fietssnelweg voor een betere ontsluiting voor fietsers.

Signalisatie

De bedrijvenzone Cargovil Plus heeft te maken met schade aan infrastructuur en geparkeerde personenwagens als gevolg van slechte signalisatie en wil in samenwerking met overheidsdiensten en in overleg met de bedrijven een kwalitatief signalisatieplan uitwerken.

Het probleem is complex omwille van de diversiteit aan betrokkenen, ook van betrokken overheden (gemeente, provincie, Vlaams niveau) en de diversiteit aan gebruikers. Veel anderstalige chauffeurs kunnen de borden niet lezen en vertaling ligt niet – voor alle type wegen - altijd voor de hand.

Parkeerbeleid Vrachtwagens

Om overlast en gevaarlijke verkeerssituaties te vermijden, de bedrijvenzone Cargovil Plus strekt zich uit over drie verschillende lokale overheden (Vilvoorde, Grimbergen, Zemst), is een grensoverschrijdende aanpak nodig. Er is vroeger de beslissing genomen om een transportzone & logistieke diensten uit te bouwen en dat plan moet nu gerealiseerd worden. Dit voorbeeld bewijst dat strategische beslissingen langdurige gevolgen hebben en dat planning altijd langetermijndenken inhoudt. De gevolgen van de beslissingen moeten nu evenwichtig uitgerold worden. De bedrijventerreinzone en de omgeving zijn al goed volgebouwd en nieuwe initiatieven zullen niet populair zijn, maar de beslissing is genomen.

Er was een eerste overleg (2017) met de Stad Vilvoorde, de politie en een vertegenwoordiging van een 10-tal leden van vzw Cargovil Plus en een aantal denkpistes werden besproken: parkeerverbod, betalend parkeren, inrichting van een parking met faciliteiten voor de chauffeurs, installeren van ANPR-camera's, verbaliseren.

De Stad Vilvoorde en de politiezone nemen dit verder op met de naburige gemeenten (Grimbergen en Zemst) en andere politiezones.

Er wordt overleg gezocht met BAC Brussels Airport Company om een oplossing op regioniveau - de vervoersregio Vlaamse rand⁴ – uit te werken.

Het doel is om een goede infrastructuur te realiseren voor transportbedrijven en hun chauffeurs.

Sociale economie

▀ Maatwerkbedrijven leveren diensten

Enkele bedrijven hebben een samenwerking met de “sociale economie” in de vorm van onderaanneming van bijvoorbeeld groenonderhoud of in de vorm van een “enclave” voor de behandeling in het logistiek proces, zoals de groep H. Essers NV met het maatwerkbedrijf Mivavil. Transmooove en Manus hebben een samenwerking in functie van de doorstroom van medewerkers uit de sociale economie.

▀ Project Doorstroom op de arbeidsmarkt

De bedrijventerreinvereniging vzw Cargovil Plus zet zich in voor het bevorderen van het doorstroomproces door maximale samenwerking tussen sociale en reguliere bedrijven en de VDAB in de bedrijvenzone ‘Cargovil Plus’.⁵ De bedoeling is om collectief toe te leiden naar het regulier circuit en daar een verdienmodel op te bouwen, vraag-gedreven: wat hebben bedrijven nodig om de integratie vlot te laten verlopen?

vzw Cargovil Plus onderzoekt samen met Nnofcare mogelijkheden om structureel te gaan samenwerken met bedrijven in de sociale economie. Momenteel krijgt de vzw Cargovil Plus

⁴ <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-vlaamse-rand>

⁵ <http://www.btmvlaanderen.be/nieuws/vzw-cargovil-plus-cre%C3%ABert-nieuwe-jobs-het-beheer-van-en-logistiek-op-het-bedrijventerrein>

financiële steun van de Provincie Vlaams-Brabant om onderzoek te doen naar een potentieel businessmodel waarbij doorstroom van werkzoekenden met een afstand tot de arbeidsmarkt kan onderzocht worden.

In 2018 heeft de provincie Vlaams-Brabant departement economie een subsidie van 25.000 euro gegeven aan vzw Cargovil Plus om te investeren in jobs en om de doorstroming te bevorderen van werknemers uit de sociale economie naar de reguliere economie. Doel is de creatie van jobs voor werkzoekenden met een afstand tot de arbeidsmarkt. De jobs kunnen de kwaliteit van het bedrijventerrein verhogen, door onder meer onderhoud en groenbeheer, maar ook logistieke taken invullen ten behoeve van de vele logistieke bedrijven die op Cargovil Plus actief zijn. Het project loopt tot 2020.

“Met dit project komen sociale economie, duurzame ontwikkeling en duurzaam beheer van de bedrijventone samen” zegt Ann Schevenels, gedeputeerde voor economie. “De sociale economie, die we als streekmotor reeds lang ondersteunen, biedt mensen met een zekere afstand tot de arbeidsmarkt, kansen om een job uit te oefenen. Doorstroming naar de reguliere arbeidsmarkt is voor velen onder hen een ambitie. In de praktijk blijkt dit niet altijd makkelijk. Maar via dit project willen we de bedrijven uit de sociale economie en de bedrijven op Cargovil de kans bieden om hier samen werk van te maken.”⁶ De samenwerking wordt gedragen door verschillende actoren en is gericht op het ‘Bevorderen van het doorstroomproces door maximale samenwerking tussen sociale en reguliere bedrijven en VDAB in de bedrijventone Cargovil Plus’.⁷

Het project is opgebouwd uit drie stappen.

- Stap 1: Structureel partnership vzw Cargovil Plus – VDAB – Sociale economie.
- Stap 2: Operationele structuur - nieuw samenwerkingsmodel.
- Stap 3: Begeleiding deelnemende bedrijven bij invulling doorstroom.

In 2020 is een evaluatie voorzien met een presentatie van de resultaten, uitdagingen, en successen.

■ Project Kickstart

vzw Cargovil Plus stelt zich als doel om een vijftal werknemers met vooral een culturele afstand tot de arbeidsmarkt te laten doorstromen. Het idee kreeg vorm door de nabijheid van de kazerne voor opvang van vluchtelingen die dicht in de buurt gelokaliseerd is. Veel van de bewoners hebben niets om handen én een grote nood aan werk. Het doel is om een traject op te zetten dat inspeelt op twee doelen.

- De tewerkstellingsbehoeften bij de leden op de site.
- Het potentieel aan werkkrachten in het opvangcentrum.

In het project “Kickstart” wil Pro Natura - in partnerschap met de Intergemeentelijke Samenwerking Sociale Economie Vilvoorde-Machelen-Grimbergen (ISSE VMG), het Centrum voor Basiseducatie (CBE), het Agentschap Integratie en Inburgering en de lokale partners uit de bedrijfswereid op Cargovil - twee doelstellingen combineren.

⁶ <https://www.hln.be/in-de-buurt/vilvoorde/vzw-cargovil-krijgt-subsidies-voor-creatie-nieuwe-jobs-ae51e5d1/>

⁷ <http://www.btmvlaanderen.be/nieuws/vzw-cargovil-plus-cre%C3%ABert-nieuwe-jobs-het-beheer-van-en-logistiek-op-het-bedrijventerrein>

- Een stagetraject proefdraaien waarin op maat gezocht wordt naar een haalbare combinatie van werken met Nederlandse les en de cursus Maatschappelijke Oriëntatie. Binnen de werkstage wordt daarnaast ook een kader en tools om met anderstaligheid om te gaan, uitgetest. Einddoel is steeds een snelle en duurzame doorstroom van de sociale economie (SE) naar het normaal economisch circuit (NEC).
- Een structurele regionale samenwerking opzetten tussen private en publieke actoren, tussen SE-bedrijven en NEC en tussen de vormingswereld en bedrijven. En dit specifiek gericht op vorming en doorstroom van anderstaligen. Hierin worden uiteraard ook de andere SE-bedrijven in de regio betrokken. Een structurele samenwerking en een uitgekristalliseerd samenwerkings-, maar ook financieringsmodel is nodig om het programma naar de toekomst toe te bestendigen.

Dit project wordt ook ondersteund door de provincie Vlaams-Brabant en is gericht op doorstroom van werkzoekenden met een afstand tot de arbeidsmarkt. Het project loopt van 2019 tot 2020.

■ Project maatwerkafdeling

Het probleem bij het opzetten van maatwerkafdelingen in bedrijven is dat de bedrijven op de site te klein zijn om elk afzonderlijk een maatwerkafdeling in het bedrijf uit te bouwen. Met een alternatieve vorm van tijdelijke vereniging wil vzw Cargovil Plus een gezamenlijke maatwerkafdeling vorm geven die verschillende bedrijven kan omvatten. Vier tot vijf bedrijven zijn bereid om deel te nemen aan het project om trajecten uit te werken.

Voor het uitwerken van het concept van het nieuw project van doorstroom wordt gedacht aan de begeleiding door een consultant. Het project wordt een samenwerking tussen een apart op te zetten nieuwe vzw, vzw Cargovil Plus en een maatwerkbedrijf.

Netwerking

Vzw Cargovil Plus organiseert bedrijfsbezoeken en overlegmomenten om samenwerking en verbinding tussen de bedrijven en de lokale overheid te bevorderen, elkaar te leren kennen en kennis met elkaar uit te wisselen.

Omwille van Covid-19 zijn alle events momenteel “on hold” gezet.

2.3 Financiering

Uitgangspunt voor een goede financiering is volgens de bedrijventerreinvereniging een vrijwillige gelijkwaardige bijdrage van alle betrokkenen die voordeel willen halen uit de werking. Het gaat hierbij om individuele bedrijven én om lokale overheden.

De inkomsten zijn hoofdzakelijk afkomstig van vrijwillige ledenbijdragen. Er zijn geen structurele andere inkomsten.

Vrijwillige ledenbijdragen

Vzw Cargovil Plus vertegenwoordigt een 50-tal bedrijven (=50%), voornamelijk actief in dienstverlening, transport en logistiek, en de leden betalen 300 euro per jaar.

Het moet de bedoeling zijn om nuttige projecten uit te werken die voldoende draagvlak creëren door hun doelstellingen en nut.

Verplichte bijdragen

De bedrijventerreinvereniging vzw Cargovil Plus verkiest een vrijwillige bijdrage boven een verplichting. Bij een vrijwillig lidmaatschap is de bedrijventerreinvereniging genoodzaakt om aantrekkelijke en goede projecten op te zetten. Goede projecten moeten zichzelf verkopen.

Verplichte bijdragen kunnen enkel als ze legitiem zijn, met name zichzelf bewijzen dat ze nuttig zijn.

Projectsubsidie

De bedrijventerreinvereniging ziet projectsubsidies – van de Vlaamse overheden – als een eenmalige trigger om initiatieven op gang te brengen. Subsidies zijn geen structurele financiering.

De bedrijventerreinvereniging vindt wel dat lokale overheden een vaste jaarlijkse bijdrage – gelijkaardig aan deze van de ledenbedrijven – zouden moeten leveren omdat ook zij betrokken partij zijn, elk op een respectievelijk niveau. Zo heeft de gemeente of de stad belang bij het proper en veilig houden van het bedrijventerrein en de omgeving. Andere lokale overheden zoals de provincie of de diensten van water- en verkeerswegen, hebben nood aan een representatief en eenduidig aanspreekpunt waardoor de communicatie over problemen en oplossingen vlot kunnen verlopen en efficiënt en effectief een oplossing vinden.

Het Agentschap Innoveren & Ondernemen (VLAIO) is meest sturend onder meer met recent (2016) als randvoorwaarde het verplicht aantonen dat de betrokken gemeente(n) mee onderteun(en)t. De voorwaarden zijn vastgelegd in KPI's en maken dat thema's zoals mobiliteit mee opgenomen worden.

De POM Vlaams-Brabant heeft (met subsidie van VLAIO) recent 25.000 euro kunnen subsidiëren aan werking op bedrijventerreinen.

Eigen verdienmodel

Het streefdoel is om zelf-financierend te worden en het idee is dat dit met een bijdrage van 300 euro door zowat 80% van de leden haalbaar moet zijn. Hoe meer leden hoe meer activiteiten kunnen opgezet worden. Van de lokale overheden – betrokken stad/gemeenten en de provincie – wordt een gelijkaardige bijdrage verwacht.

Deze structurele financiering moet een duurzame samenwerking mogelijk maken.

Andere verdienmodellen, bijvoorbeeld uit groepsaankopen, zullen altijd beperkt blijven.

2.4 Triggers, hefboomen en drempels

Hefboomen kunnen soms drempels worden, de context is hierbij belangrijk.

Triggers hefboomen

Een bedrijventerreinvereniging is het meest krachtige instrument om het aanspreekpunt te zijn voor en met de lokale overheden. Een bedrijventerreinvereniging zoals vzw Cargovil Plus is een belangrijk instrument om acties en samenwerking op gang te trekken en uit te bouwen. Een vereniging geeft structuur aan verantwoordelijkheden en de verdeling van de taken. Een bedrijventerreinvereniging staat sterker in zijn contacten met externen dan elk bedrijf apart. Een project zoals de Mooimakers op Cargovil Plus komt sneller tot stand en verloopt vlotter omdat het een gezamenlijke vraag van bedrijven is. Bedrijventerreinverenigingen zijn een soort nieuw

middenveld waardoor de dialoog met de overheid vlotter verloopt. Het is een win-winsituatie voor de stakeholder en voor de bedrijven. Bedrijventerreinverenigingen - en meer bepaald de leden van de raad van bestuur - kunnen een belangrijke scheidsrechter zijn bij het kiezen van prioriteiten en vooral ook het beoordelen van de kwaliteit van de voorgestelde projecten of samenwerkingen. Vooral projecten en samenwerking met dienstenorganisaties zijn soms beter gekend door de leden van de raad van bestuur dan dat een bedrijventerreinmanager die organisatie kan kennen. Het kan uiteraard soms een drempel zijn – verzet tegen bepaalde initiatieven zonder grondige redenen – maar ook een hefboom om de juiste keuzes te maken.

De belangrijkste hefboom om tot duurzame samenwerking te komen is de lokale verankering. De bedrijventerreinvereniging moet getrokken worden door lokaal verankerde partners, de bedrijven én de lokale overheden. De bedrijventerreinmanager moet voldoende tijd op locatie zijn en betrokken bij de dagdagelijkse werking.

Een bedrijventerreinvereniging moet een voldoende omvang hebben om duurzaam te kunnen zijn. Zo is vzw Cargovil Plus van oorspronkelijk één naar drie bedrijventerreinen gegroeid en daarmee het ledenaantal van 25 naar 50. Door de omvang kan de bedrijventerreinvereniging met impact onderhandelen met de lokale besturen.

De aanwezigheid van een bedrijventerreinmanager – veelal in combinatie met een bedrijventerreinvereniging – zorgt er voor dat er tijd kan besteed worden aan het organiseren van de acties en van de samenwerkingsverbanden. Bij vzw Cargovil Plus gaat het om een deeltijdse (1/5^{de}) tewerkstelling wat zeker mogelijkheden biedt, maar anderzijds ook beperkt is. Met meer managementtijd zouden meer activiteiten kunnen worden opgezet.

Voor een goede werking van de bedrijventerreinvereniging is het belangrijk dat er een actieve raad van bestuur is die samengesteld is uit de belangrijkste stakeholders. Bij vzw Cargovil Plus gaat het om drie actieve partijen: de bedrijven, de POM (beheerder) en vertegenwoordiging van lokale besturen. Het engagement van de raad van bestuur en van de lokale besturen en van de POM kan acties op gang trekken en dat is voor vzw Cargovil Plus duidelijk het geval. Naast trigger zijn deze belangrijkste stakeholders ook veelal de hefbomen om projecten te realiseren. Leden van de raad van bestuur kunnen acties op gang trekken die soms moeilijker liggen bij de doorsnee bedrijven. Zo loopt een initiatief rond biodiversiteit dat sterk wordt getriggerd door een lid van de raad van bestuur. Het engagement van raad van bestuur en de (actieve) vrijwilligers die mee de schouders zetten onder initiatieven is cruciaal voor de duurzaamheid van de acties.

De rol van lokale gemeentebesturen en het engagement van de POM is van groot belang voor actief en duurzaam bedrijventerreinmanagement. Hun betrokkenheid kan de duurzaamheid van het bedrijventerreinmanagement sterk ondersteunen. Gemeenten kunnen bijvoorbeeld acties rond zwerfvuil op gang trekken of de duurzaamheid ervan borgen met actieve deelname of ondersteuning. De gemeenten kunnen hun opdracht in deze vertalen naar een samenwerkingsverband. Hetzelfde geldt voor de opdrachten van de provinciale structuren, onder meer op vlak van opleiding en arbeidsmarkt.

De aanwezigheid van bedrijven uit de sociale economie kan een aparte dynamiek in de samenwerking tot stand brengen omdat deze bedrijven een uitgesproken sociaal economische doelstelling hebben. Op Cargovil Plus loopt in dit kader een initiatief (met ook een duwtje door het engagement van de voorzitter) rond doorgroei van werknemers uit de sociale economie naar de reguliere economie. Hier is het engagement en de participatie van een bedrijf uit de sociale economie dat gevestigd is op de site en actief lid is van de vzw een uitlokkende factor, ondersteund door de interesse van de POM Vlaams-Brabant.

Positieve ervaringen hebben een multiplicatorfunctie. Succesvolle projecten kunnen meer duurzaam engagement en structurele samenwerking bewerkstelligen. Positieve ervaringen zijn hefboomen naar duurzaamheid.

Drempels

De belangrijkste drempels zijn samen te vatten als enerzijds een tekort aan 'tijd en middelen', en anderzijds de complexiteit van de problemen en de samenwerkingsstructuren.

De tijd van de stakeholders of de betrokken actoren – bedrijventerreinmanager, betrokken raad van bestuur, betrokken bedrijven, externe actoren zoals betrokken gemeenten en de POM-medewerkers – is veelal beperkt. Ondernemers zijn in de eerste gericht op hun corebusiness en kunnen het zich niet altijd permitteren om veel tijd te steken in vergaderen of in nevenactiviteiten. Een bedrijventerreinmanager kan een bottleneck worden als er onvoldoende tijd en middelen zijn om alle vragen van de bedrijven naar de juiste stakeholders te brengen.

De financiering is voor de meeste bedrijventerreinen een heikel punt en dit is voor vzw Cargovil Plus niet anders. Het vrijwillig lidmaatschap is wellicht de belangrijkste drempel. Gezamenlijke diensten of aankopen zijn of worden maar rendabel bij een voldoende groot aantal deelnemers en er is altijd de schrik voor free-riders. Het project rond veiligheid is gestopt omdat men deels ontevreden was over het resultaat en deels omdat het verlieslatend was omdat men niet voldoende deelnemende bedrijven had om de kost te betalen.

De complexiteit van problemen en samenwerkingsstructuren wordt veroorzaakt door de verscheidenheid aan eigendomsstructuren in combinatie met de verschillende beleidsdomeinen die bevoegd zijn voor de problemen. Het feit dat niet alle ondernemers eigenaars van de gronden zijn maakt het moeilijk om onderhoudsdiensten gemeenschappelijk te organiseren. Om diensten zoals groenwerk, parkingonderhoud, schoonmaak, zwerfvuil en preventief en correctief onderhoud gezamenlijk op te zetten is het gemakkelijker indien elk bedrijf dat gevestigd is op de bedrijventerzone, eveneens bedrijfseigenaar zou zijn. In de case van Cargovil Plus wordt 50% van de gebouwen beheerd door WDP en verhuurd aan bedrijven. Sommige bedrijven zijn bovendien een regionale site van een (extern) moederbedrijf (bv Essers, Aldi, Distilog, etc). Dit maakt beslissingsprocedures of lokale initiatieven moeilijker. Ook andere projecten worden rap complex zoals het realiseren van groen en biodiversiteit langs de wegen. Sommige wegen zijn van het gewest, andere lokaal en tenslotte zijn er ook interne paden op het terrein.

Een bedrijventerreinvereniging moet voldoende representativiteit hebben om legitiem te kunnen onderhandelen en om te wegen op het beleid. Alleen met representativiteit kan er lokale erkenning verkregen worden.

Het feit dat de terreinen verspreid zijn over drie gemeenten maakt het moeilijker om met de lokale overheden te overleggen. Er is (gelukkig) bij allen een bereidheid tot betrokkenheid, maar de visies verschillen wat betreft de aanpak van de problemen. Er is nood aan een structurele overlegvorm tussen enerzijds de lokale overheden en de bedrijventerreinvereniging anderzijds. Op dit moment worden nog alle drie de gemeenten uitgenodigd voor de vergaderingen, maar in de toekomst zou een beurtroolsysteem opgezet worden.

Als het bedrijventerreinmanagement waargenomen wordt door een consultant die niet lokaal verankerd is kan volgens Cargovil Plus een bedrijventerreinvereniging niet duurzaam worden opgebouwd.

2.5 Suggesties aan het beleid en aan belangenorganisaties

Onderstaande suggesties komen van verschillende betrokken actoren.

Het beleid

Structurele financiële steun op jaarbasis, hoeft geen groot bedrag te zijn, maar wel structureel. Subsidies zijn stimulerend en mogen/moeten sturend zijn.

Voor een thema als biodiversiteit – en bij uitbreiding innovatieve projecten – is ondersteuning van de overheid met informatie en stimulerende (voorbeeld) acties zeer belangrijk. Het mogen maar moeten zeker niet altijd subsidies zijn. De federale overheid zet hier al op in met een website⁸ maar een brede informatiecampagne naar bedrijven algemeen en bedrijventerreinen in het bijzonder zou het pad effenen om meer biodiversiteit op bedrijventerreinen te krijgen in een ‘normaal’ groenaanleg- of onderhoudscontract. Nu kunnen alleen de overtuigden bereikt worden.

De kennis over biodiversiteit zou ook ondersteund worden als informatiesessies, workshops of opleidingen zouden opgenomen kunnen worden in de bestaande subsidiekanalen zoals de kmo-portefeuille.

Belangenorganisaties

Belangenorganisaties moeten geen rechtstreekse partners zijn op de bedrijventerreinen maar zij zijn wel belangrijke ondersteunende actoren. Op dit moment springen veel experts vanuit de privé en vanuit het middenveld op het thema bedrijventerreinmanagement maar dit is zeker niet altijd succesvol. Er is nood aan informatie over hoe bedrijventerreinmanagement efficiënt en duurzaam georganiseerd kunnen worden. Er moet worden nagedacht over lokale verankering en legitimiteit van de verenigingen. Er is visie nodig over alternatieve structuren die het complexe speelveld van samenwerking op bedrijventerreinen kunnen aansturen.

Alle samenwerking begint met ‘elkaar kennen’ en dat krijgt de (m)ee(r)ste kansen in netwerking. Belangenorganisaties zijn volgens de betrokkenen op Cargovil bij uitstek goed geplaatst om netwerking op gang te trekken.

Belangenorganisaties kunnen ook thema's ondersteunen met formules als een ambassadeurschap. Biodiversiteit is hiervan een mooi voorbeeld waar Voka het thema bespreekbaar maakt in haar klimaatambassadeurschap en het Voka Charter Duurzaam Ondernemen.

⁸ Website <http://www.biodiversity.be/>

3 Portfolio van actoren vzw Cargovil Plus

We geven hieronder een concreter beeld van de rol van de actoren van het bedrijventerreinmanagement en van de aandachtspunten die in de gesprekken met de betrokken actoren werden vermeld.

Vzw Cargovil Plus

Het parkmanagement is in handen van vzw Cargovil Plus, geleid door een dagelijks bestuur met externe vertegenwoordigers en stelt een parttime parkmanager te werk (één dag/week). Voor specifieke thema's worden werkgroepen opgericht met (leden)vrijwilligers.

De vzw Cargovil is opgericht in juni 2012 met de bedoeling gezamenlijke initiatieven te structureren. In de vzw Cargovil Plus zijn naast een uitbreiding met bedrijven buiten de zone ook de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij POM Vlaams-Brabant, de stad Vilvoorde en de gemeenten Zemst en Grimbergen verenigd.

De raad van bestuur van de vzw Cargovil Plus bestaat minimum uit drie en maximum uit negen bestuurders aangesteld voor een periode van 4 jaar en zo samengesteld dat zowel de aanwezige bedrijven, de POM Vlaams-Brabant en één van de drie participerende gemeenten zetelen (roterend). De raad van bestuur komt tweemaandelijks samen, de algemene vergadering halfjaarlijks.

Er zijn themagebonden events met stakeholders rond concrete projecten en jaarlijks zijn er open evenementen waar alle actoren en alle bedrijven welkom zijn.

De leden worden vier maal per jaar op de hoogte gebracht van de stand van zaken van de verschillende lopende projecten en activiteiten en van de planning van nieuwe. Er is een nieuwsbrief en er zijn occasionele mailings rond bepaalde initiatieven.

Het parkmanagement zet in op economisch, sociaal-maatschappelijk en ecologisch vlak en steunt op samenwerking tussen de actoren: de bedrijven en de betrokken stakeholders.

In 2017 werd door de raad van bestuur van vzw Cargovil beslist om het werkingsgebied uit te breiden en een naamsverandering naar vzw Cargovil Plus.

De werking van vzw Cargovil Plus is gebaseerd op drie pijlers

- Netwerking, zo tref je snel de juiste mensen.
- Lobbywerk, zo realiseer je efficiënt en effectief de belangen.
- Groepsaankopen, zo kan je goedkoper problemen oplossen.

De rol van de vzw Cargovil Plus is sterk bedrijfsgericht en vzw Cargovil Plus zet drie doelstellingen voorop.

- Concrete acties die bijdragen tot een duurzame ontwikkeling en onderhoud van de bedrijventoneel.
- Samenwerking tussen de bedrijven stimuleren om een efficiënte, kostenbesparende en milieuondersteunende werking mogelijk te maken.
- Netwerk- en overlegsessies organiseren om samenwerking en verbinding tussen de bedrijven en de lokale overheid te bevorderen.

Vzw Cargovil Plus onderneemt een diversiteit aan acties om het bedrijventerrein en de omgeving te beheren en te verduurzamen, en organiseert bedrijfsbezoeken en overlegmomenten om samenwerking en verbinding tussen de bedrijven en lokale overheid te bevorderen.

Cargovil vzw is opgestart met subsidies van de Vlaamse overheid (25.000 euro) en daar is bij de start het parkmanagement mee betaald (Quares).

Bedrijventerreinmanager

De parkmanager coördineert de dagelijkse werking. De parkmanager werkt op zelfstandige basis en is door de vzw geëngageerd voor één dag per week. Het takenpakket wordt mee bepaald door de beschikbare tijd. Met één dag in de week gaat de meeste tijd naar ledenbeheer en projectmanagement. In geval van vzw Cargovil Plus betreft dit het project Zwerfvuil met de Mooimakers en het project Doorstroom. Ledenbeheer houdt administratieve opvolging in, maar ook beantwoorden van vragen, het verschaffen van info en het connecteren van bedrijven indien ze elkaar kunnen helpen.

De bedrijventerreinmanager van vzw Cargovil Plus moet in de eerste plaats een georganiseerde dialoog opzetten, zowel intern met de bedrijven als extern als vertegenwoordiger van de aangesloten bedrijven. Voor de bedrijven is de bedrijventerreinmanager een aanspreekpunt en een gemeenschappelijk communicatiekanaal naar externe stakeholders. De bedrijventerreinmanager heeft ook een belangrijke rol in de cohesie tussen de bedrijven omdat een manager de communicatielijnen actief houdt en korter maakt.

Bij de nog kleinere bedrijventerreinvereniging vzw Cargovil werd het parkmanagement waargenomen door Quares die voornamelijk groepsaankopen organiseerde. De formule werkte niet optimaal omdat er te weinig lokale verankering was.

Lokale verankering is zo belangrijk dat de ideale kandidaten om activiteiten op te zetten misschien best gezocht kunnen worden bij vroegere bedrijfsleiders op rust, zij kennen de site en de bedrijven het best.

Werkgroepen

Er worden werkgroepen opgericht om initiatieven uit te werken rond duurzame tewerkstelling, duurzame mobiliteit, signalisatie, zwerfvuil en andere thema's. De werkgroepen worden ad hoc opgezet als er initiatieven of acties opgezet worden, ook bij groepsaankopen.

Als tien tot twintig ledenbedrijven actief deelnemen aan acties en projecten willen trekken dan volgt de rest sneller. Bij het netwerk(ken) rond vzw Cargovil Plus zijn 60 tot 70 vrij actieve participanten.

POM Vlaams-Brabant

Het niveau van de provincie is zeer belangrijk voor het ontwikkelen en het beheer van de bedrijventerreinen.

De POM is de vertegenwoordiger van de belangen van de provincie en vertegenwoordigt diens belangen bij de verkoop van gronden en panden. Het overleg met de provincie verloopt via de POM en het is belangrijk om die communicatie transparant te houden.

Het beheer van de bedrijvenzone is in handen van de POM. Er bestaat een huishoudelijk reglement met betrekking tot verkoop en verhuur van terreinen, opgesteld door POM. Door de betrokkenheid van de POM bij de vzw Cargovil Plus wordt de link tussen terreinbeheer en

parkmanagement verankerd en kan een kruisbestuiving van ideeën en acties ontstaan die preventief kunnen werken, wat de kwaliteit en de doeltreffendheid van de bedrijventerzone Cargovil ten goede moet komen.

VDAB

De VDAB is een zeer belangrijke partner voor de bedrijven op zoek naar geschikt personeel. Er is een krapte op de arbeidsmarkt en het is moeilijk om geschikt personeel te vinden. Ook de doorstroom van werknemers met een afstand tot de arbeidsmarkt is moeilijk en hierin kan de VDAB een belangrijke bemiddelaar zijn.

Er is op het bedrijventerrein Cargovil een concept om samen met Manus, een maatwerkbedrijf op de site, een opleidings- en tewerkstellingsproject uit te werken. Het traject verloopt over drie jaar. In het eerste jaar zijn de kandidaten in opleiding bij Manus. In het tweede jaar komen ze op de payroll van Transmoov als trainee en in het derde jaar worden ze werknemers van Transmoov.

Op initiatief van de bedrijventerreinvereniging is de VDAB betrokken bij het project Kick Start inzake doorstroom van werkzoekenden met een afstand tot de arbeidsmarkt. Het project loopt van 2019 tot 2020 en heeft de steun van de provincie. vzw Cargovil Plus stelt zich als doel om een vijftal werknemers met vooral een culturele afstand tot de arbeidsmarkt te laten doorstromen. De VDAB zal instaan voor de lessen Nederlands.

Grimbergen, Vilvoorde, Zemst

Er is een actieve deelname (roulatie/jaarbasis) van de drie lokale overheden aan de raad van bestuur vzw Cargovil Plus.

Het feit dat er drie lokale overheden betrokken zijn maakt de samenwerking complex, bijvoorbeeld voor de ontsluiting en mobiliteit, maar de drie betrokken overheden zitten op één lijn wat beleid betreft. De aandacht voor bedrijventerreinmanagement is groeiend.

Er zijn geen financiële bijdragen, behalve het lidgeld voor de vzw. De stad Vilvoorde en de gemeenten Zemst en Grimbergen ondersteunen het bedrijventerreinmanagement wel met gratis diensten: ophalen van zwerfvuil (Incovo) en sneeuwruimen.

De lokale overheden zijn betrokken bij het onderhoud van wegen, de drie zijwegen van de Woluwelaan (AWV) zijn recent overgedragen aan de lokale besturen van Zemst, Vilvoorde en Grimbergen (Erasmuslaan, een gedeelte van de J. Monnetlaan/Havendoklaan en de Konrad Adenauerlaan).

Er is een toenemende deelname aan events en activiteiten van de vzw en de lokale besturen consulteren de bedrijventerreinvereniging bij beleidsaspecten zoals het uitwerken van de vervoersregio.

De lokale overheden zien de financiering van de werking van bedrijventerreinmanagement als een belangrijke drempel omdat de financiering berust op vrije ledenbijdragen. Het probleem van free-riders blokkeert initiatieven. Ideaal gezien zouden alle bedrijven op het bedrijventerrein evenredig met hun financieel vermogen een 'bescheiden' bijdrage moeten leveren. Het BIZ-model in Nederland is in deze het bestuderen waard.

Voka – UNIZO – andere belangenorganisaties

UNIZO en Voka, zijn geen actief betrokken partijen. De betrokkenheid van sector- en beroepsfederaties en –organisaties is voor de bedrijventerreinvereniging vzw Cargovil Plus van

minder groot belang. De organisaties zijn niet lokaal verankerd en hun potentiële bijdrage is daarom beperkt. Voka en UNIZO hebben andere rollen te vervullen dan betrokkenheid bij bedrijventerreinmanagement. UNIZO en Voka kunnen wel zaken realiseren op regionaal niveau en zo de belangen van de bedrijven en van de bedrijventerreinen verdedigen. Er is een betrokkenheid van Voka in functie van het mobiliteitsdossier 'Minder Hinder van de Werkvennootschap' en met betrekking tot de werken aan de Ring en SPRINT.

Fost Plus en OVAM

Fost Plus (1994) is een initiatief van de privésector voor de selectieve inzameling van huishoudelijk verpakkingsafval. In 2016 zette Fost Plus mee het project Mooimakers op. Voor steden, gemeenten en intercommunales voorziet Mooimakers informatie, begeleiding en financiële en/of materiële ondersteuning om het zwerfvuil- en sluikstortbeleid van de gemeente of stad te optimaliseren.

Vzw Cargovil Plus vindt samenwerking met OVAM en Mooimakers aan te bevelen, er is zowel een probleem van zwerfvuil als van sluikstorten. In beide gevallen moet ook worden samengewerkt met de gemeenten.

Agentschap Wegen en Verkeer

Het Agentschap Wegen en Verkeer doet de onderhoudswerken aan drie zijwegen van de Woluwelaan (R22) op het bedrijventerrein Cargovil in Zemst. Deze drie zijwegen van de Woluwelaan zijn overgedragen aan de gemeentebesturen van Zemst, Vilvoorde en Grimbergen. Het gaat om de Erasmuslaan, een gedeelte van de J. Monnetlaan/Havendoklaan en de Konrad Adenauerlaan. Voor deze wegen in beheer van de gemeenten komen, voert het Agentschap Wegen en Verkeer herstellings- en de onderhoudswerken uit. AWV blijft beheerder van de twee gewestwegen die de Cargovil-zone doorkruisen (Woluwelaan en Mechelsesteenweg) en blijft bijgevolg een belangrijke stakeholder wat betreft veiligheid, mobiliteit en onderhoud van de zone.

Het uitbouwen van goede relaties en korte communicatielijnen is belangrijk omdat praktische problemen - zoals bijvoorbeeld een oversteekplaats van een weg met middenberm naar parkeerplaatsen - al vlot verschillende betrokken diensten veronderstelt die hierover mee moeten beslissen.

Pro Natura

Pro Natura⁹ is een bedrijf binnen de sector van de sociale economie die - in volstrekt evenwaardige doelstellingen - streeft naar zinvolle tewerkstelling in combinatie met het verbeteren van de ecologische kwaliteit van de leefomgeving. Belangrijke partners zijn de gemeentelijke overheden die Pro Natura inschakelen bij de planning en uitvoering van hun taken op vlak van groenbeheer en omgeving en de Regionale Landschappen¹⁰. Het werk voor particuliere bedrijven en bedrijventerreinen is nog beperkt, de praktijk op de terreinen is geïllustreerd in de brochure biodiversbedrijfsgroen¹¹. Pro Natura heeft afdelingen in Eeklo, Roosdaal en Vilvoorde en werkt telkens in een (lokale) perimeter van 40 km.

⁹ Oppericht in 1993 vanuit engagementen in Natuurpunt <https://pronatura.be/>

¹⁰ Er zijn momenteel 16 Regionale Landschappen in Vlaanderen <https://www.regionalelandschappen.be/>

¹¹ Brochure Biodiversbedrijfsgroen https://pronatura.be/photos/biodiversbedrijfsgroen_brochure.pdf

Intercommunale Incovo

Incovo is een afvalintercommunale - Londerzeel, Machelen, Meise, Vilvoorde en Zemst – die afval ophaalt en recyclageparken uitbaat. Incovo ondersteunt op het bedrijventerrein het project van de Mooimakers¹².

Ideeën moeten nog verder geactiveerd worden, meer concreet over zwerfvuil en sluikstorten.

Politiezones van de drie gemeenten

De politiezones zijn actief betrokken omdat het een bedrijventerrein met vooral logistieke activiteiten betreft. Verkeerd of te lang of onveilig parkeren is een probleem, ook de veiligheid van de trekkers en laadwagens.

¹² Van Incovo (<https://www.incovo.be/over-incovo>) of de milieudienst worden gratis zakken, fluo-vest, handschoenen en een grijper ter beschikking gesteld. Incovo haalt de witte zakken met 'Mooimakers' opschrift op van de vrijwilligers die zwerfvuil ruimen in de gemeenten Londerzeel, Machelen, Meise en Zemst