

## OPROEP TOT VOORSTELLEN

### **Haalbaarheidsstudie voor de uitbreiding van het Construction Consolidation Center (CCC) voor bouwmaterialen in het noorden (Vergotedok) naar het zuiden van Brussel (Biestebroekdok)**

De Haven van Brussel schrijft een oproep tot voorstellen uit voor een haalbaarheidsstudie voor de uitbreiding van het CCC Noord naar het zuiden van Brussel (Anderlecht). Het voorziene terrein aan het kanaal (rechteroever van het Biestebroekdok) heeft een totale oppervlakte van 9.694 m<sup>2</sup> + 2.056 m<sup>2</sup> kade (zie plannen in bijlage I). In 2014 werd een overslagplatform van 1.992 m<sup>2</sup> gebouwd. In 2020 werd een oproep tot voorstellen uitgeschreven om een ontwikkelaar/concessionaris voor het terrein te vinden (zie bijlage II). De Haven van Brussel legt momenteel de laatste hand aan een overeenkomst met de geselecteerde kandidaat. Belangstellende kandidaten worden uitgenodigd tot het indienen van hun voorstel voor een haalbaarheidsstudie met betrekking tot alle aspecten die nodig zijn voor een geslaagde uitrol van de activiteiten van een CCC op dit terrein.

#### **Context**

**CONNECTing North Sea Region's TEN-T nodes - Support intermodality growth in the North Sea Region through smart efficiency enhancements (North Sea CONNECT)** is een Europees project van het Interreg-programma Noordzee-regio.

De Noordzee-regio is een van de belangrijkste logistieke zones van Europa: De grootste zeehavens maar ook tal van intermodale vervoersknooppunten bevinden zich in de regio. Deze intermodale knooppunten zijn van cruciaal belang voor het vervoer van goederen naar en van de aanbod- en vraagmarkten. Om de aantrekkelijkheid en het marktpotentieel, dus de bereikbare markt, te vergroten, heeft men efficiënte, slimme en ecologische vervoersnetten nodig. De intermodaliteit moet een concentratie van transnationaal verkeer en stromen op lange afstand mogelijk maken en, door hun integratie, de infrastructuur uiterst efficiënt benutten.

Het beleid inzake het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) legt momenteel een sterke klemtoon op de ontwikkeling van het kernnetwerk, de belangrijkste vervoersassen door Europa. Het volledige handels- en bedrievennetwerk hangt evenwel niet alleen van de

grote knooppunten af maar ook van het hinterland. Om de vervoersstromen in een holistische benadering efficiënter te maken, zal het project bijgevolg zowel grote als meer afgelegen vervoersknooppunten omvatten om leeransen te scheppen.

De algemene doelstelling van het project is de **ondersteuning van de groei van slimme intermodaliteit in de Noordzee-regio door de efficiëntie te verbeteren**. De gedetailleerde doelstellingen van het project zijn:

- Implementatie van nieuwe slimme processen en tools (slimme intermodaliteit);
- Ontwikkeling van strategieën voor slimme efficiëntieverbeteringen (slimme betrokkenheid)

### ***Proefproject "Smart City Havendistributie"***

In de bovenstaande context realiseert de Haven van Brussel het proefproject "Smart City Havendistributie", dat de volgende uitdagingen aangaat:

#### **Uitdaging 1: efficiënt vervoer van goederen tussen de zeehavens en hun hinterland**

Brussel is een belangrijk verbruikscentrum voor de bouwsector. Meer dan 75% van de 2,5 miljoen ton bouwmaterialen die in de Haven van Brussel worden overgeslagen, is afkomstig van Nederland of Antwerpen. Naar schatting wordt momenteel slechts 5 tot 10% van de Brusselse bouwstromen via de waterweg vervoerd. De fileproblemen bij de zeehavens en in Brussel zijn gedeeltelijk te wijten aan ontbrekende schakels tussen de zeehavens en hun hinterland. Het vervoer over de waterweg is een oplossing om deze schakels te scheppen (of te herstellen) en het grootschalige gebruik van vrachtwagens voor goederenvervoer te beperken.

#### **Uitdaging 2: mobiliteit van goederen in stedelijke gebieden**

Zoals veel andere grote steden in de Noordzee-regio wordt Brussel geconfronteerd met ernstige fileproblemen, die uitdagingen scheppen voor de mobiliteit en de logistiek van het goederenvervoer in stedelijke gebieden, in het bijzonder in de bouwsector. Daarnaast kunnen de volgende problemen worden aangestipt:

- Gefragmenteerde sector met een groot aantal actoren /geen enig aanspreekpunt -> onbetrouwbare leveringen (naleving van de planning en de kwaliteit);
- Toenemende concentratie van activiteiten in de stad/weinig ruimte op de bouwplaatsen voor logistieke activiteiten (lossen, opslag enz.) -> risico's van de behandeling;
- Meer renovatieprojecten en gerelateerde stromen;
- Weinig zichtbaarheid op de leveringsplanning;

- Traceerbaarheid van de materialen op de bouwplaats;
- Bereikbaarheid van de bouwplaatsen;
- Beperking van het vervoer in de stad en bindende leveringstijden -> gebrek aan flexibiliteit van de leveringen (tijd en plaats op de bouwplaats) en gebrek aan flexibiliteit van de producenten.

Gelet op de bovenstaande uitdagingen heeft dit proefproject twee doelen:

- De verbindingen tussen de Noordzeehavens en hun hinterland versterken via het Kanaal Antwerpen-Brussel-Charleroi;
- De globale toeleveringsketen en de stedelijke distributie voor de bouwplaatsen optimaliseren.

Concreet wil dit project de mogelijke uitbreiding testen van het Construction Consolidation Center (CCC) voor bouwmaterialen in het noorden (Vergotiedok)<sup>1</sup> naar het zuiden van Brussel (Biestebroekdok), met het oog op de verdere ontwikkeling van het gebruik van de waterweg voor de levering van bouwmaterialen in stukgoederen (pallets, big bags, kratten enz.) en met een bijzondere focus op de organisatie van de laatste kilometer en de volledige toeleveringsketen, van de producten van bouwmaterialen tot de eindverbruiker (bouwplaatsen).

Een CCC is een slim en innovatief logistiek concept voor de verbetering van de logistieke keten van de bouwmaterialen in stadscentra<sup>2</sup>. Het is een intermodale distributiefaciliteit die de levering van bouwmaterialen aan de bouwplaatsen kanaliseert. De stroom van bouwmaterialen wordt gebundeld en geconsolideerd om de externaliteiten van de bouwsector te beperken (files, lawaai, verontreiniging, koolstofuitstoot) en de retourlogistiek te verbeteren.

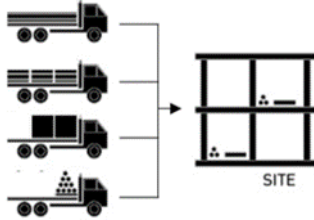
Dit zal bijdragen aan de groei van de intermodaliteit, door direct de verbinding van het hinterland met de Nederlandse en Vlaamse zeehavens en indirect de verbindingen op de TEN-T-corridors Noordzee-Middellandse Zee en Rijn-Alpen te verbeteren.

---

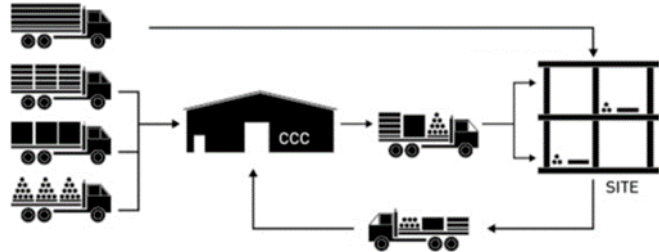
<sup>1</sup> Dit CCC is sinds 2018 operationeel en wordt uitgebaat door Shipit Multimodal Logistics.

<sup>2</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=Gpv3Yi8ngls> en <https://www.youtube.com/watch?v=Fci1sxkYcug&t=1s>

**Traditionele toeleveringsketen:**



**Toeleveringsketen met een CCC:**



Het huidige CCC Noord is sinds 2018 operationeel en wordt uitgbaat door Shipit Multimodal Logistics. Een van de belangrijkste vereisten voor het succes van een CCC is de afstand tot de bouwplaatsen, die niet groter dan 5 kilometer mag zijn. Om de intermodaliteit en de bevoorrading van het zuidelijke deel van Brussel via een CCC te versterken, moet het concept dus naar het zuiden worden uitgebreid. Volgens een studie van Technum in 2013<sup>3</sup> "Onderzoek naar de ontwikkeling van multifunctionele overslagplatformen langs het Kanaal in het Brussels Gewest" is het Biestebroekdok de ideale locatie voor de bevoorrading van het zuiden van Brussel via intermodale levering (zie rapport in bijlage III).

**Haalbaarheidsstudie**

De geplande haalbaarheidsstudie levert een routeplan voor de ontwikkeling van het terrein dat rekening houdt met inspirerende voorbeelden uit België en het buitenland. Ze antwoordt op de volgende vragen:

- Wat zijn de technische vereisten voor het CCC Zuid (kade, aanpassingen van de bodem enz.)?
- Hoe zal de mobiliteit worden georganiseerd, gelet op de omliggende en in aanbouw zijnde huisvestingsprojecten?
- Wat is het verkeersplan voor de overslag en de logistiek van de laatste kilometer?
- Wat zijn de infrastructuurvereisten? Wat is de behoefte aan behandelingsinfrastructuur, kranen en andere uitrusting?
- De kade moet 's nachts en in de weekends toegankelijk blijven voor het publiek, hoe kan dit juridisch en praktisch worden georganiseerd?

<sup>3</sup> Gefinancierd door het programma INTERREG NWE IV in de context van het project "Connecting Citizen Ports 21".

- In de eerste fase ligt de nadruk op de bouwmaterialen, wat is er nodig om in de toekomst FMCG's in de logistiek van een multimodaal consolidatiecentrum op te nemen?
- Andere aspecten die in aanmerking moeten worden genomen ...

In de voornoemde context worden concreet de volgende deliverables verwacht:

- Tussentijds verslag
- Eindverslag met een actieplan/routeplan met alle belangrijke stappen voor de vestiging van een consolidatiecentrum voor de bouw in het Biestebroekdok, met inbegrip van:
  - Businessplan
  - Verkeers/mobiliteitsplan
  - Oplossing voor de openbare kade
  - Algemeen plan van het terrein (schaal 1/1000) en detailplannen van de specifieke zones (kade, verkeer, toegangen enz.) (schaal 1/500)

### ***Looptijd en praktische voorwaarden van het project***

De studie zal **eind 2021** moeten zijn gerealiseerd.

De Haven van Brussel voorziet een totaalbudget van **30.000 euro**.

### ***Belangrijke opmerking:***

Het toegekende bedrag zal, indien van toepassing, de 'de minimis'-verordening<sup>4</sup> volgen: elke begunstigde van deze subsidie volgens de Europese 'de minimis'-regels (bijv.: onderneming, private handelsorganisatie, ...) moet aan die verordening beantwoorden. Zo mag hij gespreid over drie jaar niet meer dan 200.000 euro overheidshulp van alle aard ontvangen. De toegekende bedragen moeten daarop afgestemd zijn. Indien van toepassing, moet de begunstigde aan de subsidiërende overheid een verklaring op papier of via mail bezorgen over de andere 'de minimis'-steun die hij tijdens de twee vorige aanslagjaren en het lopende aanslagjaar heeft ontvangen.

In voornoemde verordening wordt het begrip "één onderneming" gebruikt. "Eén onderneming" omvat voor de toepassing van deze verordening alle ondernemingen die ten minste één van de volgende banden met elkaar onderhouden:

---

Europese verordening nr. 1407/2013 van de Europese Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de de-minimissteun.

- a) één onderneming heeft de meerderheid van de stemrechten van de aandeelhouders of vennoten van een andere onderneming;
- b) één onderneming heeft het recht de meerderheid van de leden van het bestuurs-, leidinggevend of toezichthoudend orgaan van een andere onderneming te benoemen of te ontslaan;
- c) één onderneming heeft het recht een overheersende invloed uit te oefenen op een andere onderneming op grond van een met die onderneming gesloten overeenkomst of een bepaling in de statuten van laatstgenoemde onderneming;
- d) één onderneming, die aandeelhouder of vennoot is van een andere onderneming, heeft op grond van een met andere aandeelhouders of vennoten van die andere onderneming gesloten overeenkomst als enige zeggenschap over de meerderheid van de stemrechten van de aandeelhouders of vennoten van laatstgenoemde onderneming.

Ondernemingen die via één of meerdere andere ondernemingen één van de in de eerste alinea onder a) tot en met d) bedoelde banden onderhouden, worden ook als één onderneming beschouwd.

### ***Inhoud van de offertes***

De kandidaat is verplicht bij zijn dossier de onderstaande documenten te voegen. Anders wordt zijn kandidatuur onontvankelijk verklaard.

Het dossier moet bevatten:

1. het bewijs van inschrijving van de kandidaat bij de Kruispuntbank van Ondernemingen (of equivalent voor buitenlandse bedrijven) en attest(en) om te bewijzen dat hij zijn fiscale en sociale verplichtingen nakomt;
2. de balans en exploitatierekening van de laatste drie jaar;
3. nuttige informatie over de rechtsvorm van de kandidaat en zijn aandeelhoudersstructuur;
4. een nota waarin de studie voorgesteld en gedetailleerd beschreven wordt (concept, programma, timing);
5. attest betreffende de 'de minimis'-steun.

## ***Selectiemethode kandidaat en project***

### ***Selectiecriteria van relatief belang (op 100)***

Het projectvoorstel wordt beoordeeld op basis van de volgende elementen:

- De voorgestelde methodologie om de opdracht uit te voeren (30/100),
- Ervaring en technische bekwaamheid (kwaliteit voorgesteld team) (20/100),
- De prijs (20/100):
  - De eerste behaalt het maximale aantal punten, hetzij 20 punten;
  - De volgenden behalen tussen 0 en 20 punten, op basis van de volgende berekening: aantal punten =  $20 * K_{min} / K$ , waarbij "K" de prijs is van de in het klassement op te nemen inschrijving (in euro), en  $K_{min}$  de prijs van de inschrijving die de eerste plaats heeft in het klassement (in euro),
- Kennis van de sector (20/100),
- De voorgestelde planning (10/100).

### ***Wegingsmodus:***

De inschrijver krijgt een specifieke score volgens de volgende waarden:

0%	Nul
15%	Zeer onbevredigend
30%	onbevredigend
50%	bevredigend
70%	Meer dan bevredigend
85%	Zeer bevredigend
100%	uitstekend

## ***Indiening van de projectvoorstellen***

De offertes moeten ingediend zijn tegen **31 juli 2021 om 12 uur**.

Ze kunnen per mail verstuurd worden naar Désirée Simonetti, attaché Europese projecten:  
[dsimonetti@port.brussels](mailto:dsimonetti@port.brussels) en [info@port.brussels](mailto:info@port.brussels).

**Interreg**  
North Sea Region  
North Sea CONNECT  
European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION