

# CONTRAT DE GESTION

entre la Région de Bruxelles-Capitale  
et le Port de Bruxelles

## 2021 - 2025

### BEHEERSCONTRACT

tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
en de Haven van Brussel

---



## Table des matières

Préambule .....	4	Coordination avec les autres acteurs publics bruxellois.....	15
<b>I. Contexte et objectifs stratégiques.....</b>	<b>5</b>	Indicateurs .....	15
Les métiers du Port et son rôle dans l'action du Gouvernement.....	5	Veiller à une intégration environnementale et urbaine de qualité des activités portuaires .....	16
Le rôle de la Région.....	6	Objectif général poursuivi par le Port et la Région.....	16
Objectifs stratégiques poursuivis par la Région et le Port .....	6	Engagements des parties.....	16
<b>II. Dispositions générales.....</b>	<b>8</b>	Coordination avec les autres acteurs publics bruxellois.....	17
Parties et objet du Contrat .....	8	Indicateurs .....	18
Constitution du Contrat .....	8	<b>IV. Collaborations externes .....</b>	<b>19</b>
Durée du Contrat.....	8	Collaborations internationales .....	19
Engagements généraux du Port.....	8	Collaborations interrégionales et fédérales.....	19
Engagements généraux de la Région .....	9	Collaborations avec les associations représentant les usagers et les concessionnaires .....	19
Echange d'informations et coordination avec les autres acteurs publics .....	10	<b>V. Performance du fonctionnement.....</b>	<b>20</b>
<b>III. Soutien à la transition vers un modèle d'économie durable.....</b>	<b>11</b>	Intégration de la dimension climatique .....	20
En lien avec le RTE-T, optimiser l'utilisation du canal et du rail afin de concrétiser un modèle d'activités économiques durable .....	11	Gestion des concessions.....	20
Objectif général poursuivi par le Port et la Région.....	11	Stratégie foncière et immobilière .....	21
Engagements des parties.....	11	Sécurisation et sûreté portuaire .....	21
Coordination avec les autres acteurs publics .....	12	Plan de simplification administrative et de digitalisation .....	21
Indicateurs.....	12	Renforcement des fonctions expertes .....	21
Être un moteur efficace du recours à la logistique urbaine durable et du développement de l'économie circulaire .....	13	Évaluation de la relation du Port avec ses usagers .....	22
Objectif général poursuivi par le Port et la Région.....	13	Clauses sociales.....	22
Engagements des parties.....	13		

Reprise par le Port de l'exercice de compétences issues de la 6 <sup>ème</sup> réforme de l'Etat relatives à la navigation intérieure.....	22	<b>Annexes</b> .....	<b>28</b>
<b>VI. Financement</b> .....	<b>23</b>	Liste des indicateurs et des objectifs stratégiques du Port.....	28
Principes généraux liés au financement.....	23	Plan budgétaire pluriannuel 2021-2025.....	30
Coordination Port-Région.....	23		
Dépenses d'investissement.....	23		
Plan budgétaire pluriannuel.....	23		
Outil de transparence financière.....	23		
Politique tarifaire.....	23		
Dotations générales.....	24		
Dotations spécifiques.....	24		
Dotation spécifique relative au site ex-Carcoke.....	24		
Dotation spécifique relative au droit de réservation pour Schaerbeek-Formation.....	25		
Modalités de paiement des dotations.....	25		
<b>VII. Suivi, modification et fin du Contrat</b> .....	<b>26</b>		
Comité de suivi du Contrat.....	26		
Tableau de bord de suivi du Contrat.....	26		
Rapports de suivi de la mise en œuvre du Contrat.....	26		
Non-respect des clauses du Contrat.....	26		
Adaptation du Contrat suite à une évolution du contexte.....	27		
Avenant du Contrat.....	27		
Fin du Contrat.....	27		

## PRÉAMBULE

Le Contrat de gestion 2021-2025 du Port de Bruxelles est le cinquième Contrat de gestion conclu entre la Région et le Port depuis sa création. Il répond au cadre politique et stratégique fixé tant dans le programme de développement des infrastructures de transport de l'UE (RTE-T) que dans la Déclaration de Politique Générale (DPG) 2019 et les plans stratégiques régionaux que sont le Programme Régional pour l'Economie Circulaire, le Plan Canal 2014-2025, le Plan nature, le Plan de gestion de l'eau, le Plan industriel, le Plan régional de Mobilité, ou encore le BKP.

Il s'inscrit également dans un cadre légal fixé par l'Ordonnance organique du Port du 3 décembre 1992 (ci-après « l'Ordonnance »), par le Cahier des Charges auquel est soumis le Port de Bruxelles arrêté par le Gouvernement bruxellois le 27 mai 1993 (ci-après « le Cahier des charges ») ainsi que par les statuts du Port<sup>1</sup> également arrêtés par le Gouvernement bruxellois.

En exécution du Contrat de gestion 2014-2018 (prolongé jusqu'au 31 décembre 2020), le Port a entre autres agrandi son domaine de 4,6 ha au niveau de l'Avant-Port et de la zone du centre TIR (Port Business Park), développé le village de la construction autour du bassin Vergote, aménagé et commercialisé la zone adjacente au centre TIR et créé deux centres de transbordements urbains (Vergote et Biestebroek). Situé à l'Avant-Port, le nouveau terminal à passagers a été inauguré en avril 2018. Au niveau de son fonctionnement interne, le Port a entre autres revu son organigramme en profondeur afin de faciliter les synergies entre les services, développé le contrôle de gestion et s'est inscrit dans une dynamique de gestion durable de ses activités.

Ce nouveau Contrat de gestion représente la vision stratégique à court terme pour le Port de Bruxelles. Cette vision court terme est la traduction concrète à un horizon de cinq ans de la vision stratégique long terme du Conseil d'Administration du Port formulée dans le Masterplan 2040<sup>2</sup>, ainsi que des

priorités régionales contenues dans la DPG et les plans stratégiques régionaux en lien avec les activités du Port.

Ce nouveau Contrat de gestion se veut être un instrument stratégique qui, à ce niveau, fixe les objectifs poursuivis par le Port et la Région et qui définit les conditions de réussite pour l'atteinte de ses objectifs au travers des engagements respectifs de chacune des parties au Contrat, et aux nécessaires collaborations avec les autres acteurs publics. Dans cet esprit et dans le respect de l'autonomie de gestion de l'institution, ce nouveau Contrat de gestion évitera au maximum les considérations opérationnelles

<sup>1</sup> Modifiés par les arrêtés du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale des 23 juin 1994, 5 octobre 1995, 10 juillet 1997, 13 janvier 2000, 7 septembre 2000 et coordonnés

le 27 janvier 2006 par acte notarié portant également augmentation du capital social de la société

<sup>2</sup> Adopté par le Conseil d'Administration du Port en date du 25 octobre 2019

## I. CONTEXTE ET OBJECTIFS STRATÉGIQUES

### Les métiers du Port et son rôle dans l'action du Gouvernement

Art. 1 Le Port de Bruxelles exerce différents métiers qui font de lui un acteur unique en son genre dans le paysage institutionnel bruxellois :

- Il est gestionnaire de référence du canal en collaboration avec d'autres acteurs flamands, wallons, et européens. A ce titre, il maintient notamment la voie d'eau bruxelloise en tant que maillon dans le réseau fluvial européen RTE-T et gère les infrastructures directement liées à la navigation sur le canal : écluses, ponts<sup>3</sup>, berges et quais. Il assure également une fonction de gestionnaire de l'eau du canal comme collecteur (eaux pluviales et ruissellement) et distributeur d'eau pour les entreprises à proximité, et participe à l'ajustement des niveaux d'eau dans le réseau fluvial en collaboration avec les deux autres Régions.
- Il gère et développe le port maritime et le domaine portuaire sur lequel il réalise des projets (développement d'infrastructures, mises en concession de terrains, etc.) dans une optique de développement économique, industriel, logistique et portuaire, tout en tenant compte d'une série d'enjeux écosystémiques importants. Il exerce également un métier de facilitateur pour le développement de solutions logistiques durables.

En termes de trafic, ce sont 6,6 millions de tonnes qui ont été acheminées sur le canal en 2019 (5,2 millions de tonnes de trafic propre et 1,4 millions de tonnes de trafic de transit)<sup>4</sup>. Ce trafic concerne principalement les flux suivants :

- Les matériaux de construction : plus de 60% du trafic ;
- Les produits énergétiques : environ 20% du trafic ;
- Les conteneurs : près de 10% ;
- Le reste du trafic concerne des produits métallurgiques, des minerais et ferrailles, des produits agricoles et autres denrées alimentaires et des produits chimiques.

Le domaine portuaire du Port de Bruxelles s'étend sur une superficie de 107,6 ha<sup>5</sup> et compte environ 200 concessions, dont un grand nombre se situe au centre TIR (environ 100 concessions). Cette activité économique est génératrice de 11.800 emplois<sup>6</sup> liés directement et indirectement aux activités du domaine portuaire.

La multiplicité de ces métiers et sa zone d'actions (le canal) font du Port de Bruxelles un acteur incontournable dans la mise en œuvre de la stratégie de développement régionale.

Le Port représente pour la Région, un réel outil pour l'atteinte de ses objectifs en matière de transition vers un modèle d'économie durable (objectif de décarbonisation en 2050 en réservant progressivement – puis totalement à partir de 2030 – les aides publiques aux entreprises qui s'inscrivent dans une telle trajectoire). Conformément à la DPG ainsi qu'aux objectifs européens fixés dans le livre blanc « Transports 2050 » adopté par la Commission européenne le 28 mars 2011<sup>7</sup>, le Port contribuera, par des objectifs concrets et mesurables,

<sup>3</sup> En collaboration avec Bruxelles-Mobilité, Infrabel et la STIB

<sup>4</sup> Source : Rapport au Conseil d'Administration du Port du 31 janvier 2020

<sup>5</sup> 72 ha sont propriété du Port de Bruxelles (transférés de la SA du Canal) avec un droit de retour vers Bruxelles-ville en cas de dissolution du Port, 12 ha ont été acquis après la création du Port de Bruxelles par le Port lui-même et sont donc la propriété du Port et 23,6 ha concernent des biens appartenant à la Région et dont la gestion est confiée au Port de Bruxelles.

<sup>6</sup> Poids socio-économique des entreprises du cluster portuaire bruxellois, mai 2015, Actiris-BNB, 4.600 emplois directs et 7.200 emplois indirects, soit un total de 11.800 emplois

<sup>7</sup> Entre autres, l'Europe s'est fixée comme objectif dans ce cadre de faire en sorte que 50 % du transport routier de passagers et de fret sur moyenne distance s'effectue par voie ferrée et par voie navigable afin d'obtenir, grâce à ces mesures notamment, une réduction de 60 % des émissions liées aux transports d'ici le milieu du siècle par rapport au niveau de 1990.

aux engagements de la Région en matière climatique. Ces derniers visent, par rapport à 2005 et à l'horizon 2030, une réduction de minimum 40% des émissions de gaz à effet de serre, directes et indirectes, pour s'approcher de l'objectif européen de neutralité carbone en 2050.

Le Port est également un acteur régional de première importance pour concrétiser un développement économique régional durable qui favorise l'économie circulaire et la création d'emplois durables et de qualité pour tous les Bruxellois(es).

## Le rôle de la Région

Art. 2 Le rôle de la Région est de :

- Définir le cadre politique régional dans lequel s'inscrivent les actions du Port, plus particulièrement la politique régionale du transport (et plus largement de la mobilité), la politique économique et de développement de l'emploi régional ainsi que la politique régionale en matière environnementale et d'aménagement du territoire ;
- Définir les obligations de service public incombant au Port et lui octroyer les moyens financiers en fonctionnement et en investissement nécessaires à la réalisation de ces missions ;
- Gérer et développer les infrastructures de mobilité en lien avec le Port (ponts, routes, etc.) dont elle a la charge de manière à garantir une parfaite connexion du domaine portuaire avec les nœuds logistiques routiers et ferroviaires, ainsi qu'une capacité et une disponibilité de l'outil à la hauteur des objectifs fixés par l'UE concernant le réseau transeuropéen de transport ;
- Effectuer le suivi et évaluer la réalisation des missions et des objectifs du Port selon les modalités fixées dans le présent Contrat.
- Soutenir le maintien des activités des ZAPT à des fins économiques marchandes.

## Objectifs stratégiques poursuivis par la Région et le Port

Art. 3 Le soutien à la transition vers un modèle économique durable est au cœur de la stratégie régionale bruxelloise telle qu'exprimée dans la Déclaration de Politique Générale du Gouvernement. Dans ce cadre, la Région entend bien faire lever sur l'outil portuaire pour concrétiser des actions soutenant ce mouvement.

Il s'agit principalement :

- D'encourager le transport de marchandises par voie d'eau, autant pour la livraison de marchandises que pour la gestion de matériaux de chantiers, afin de diminuer le nombre de camions sur le territoire régional et en jouant un rôle de facilitateur logistique avec une attention particulière au « last mile décarbonisé » ;
- D'étendre et d'optimiser l'utilisation du domaine portuaire, d'étudier la construction de nouveaux quais utiles pour les activités de logistiques portuaires ou à des fins récréatives et de mettre à niveau les quais existants (renforcement, électrification) ;
- De soutenir prioritairement les entreprises qui s'inscrivent dans une démarche de transition économique et de se positionner en tant que facilitateur pour le développement de l'économie circulaire à Bruxelles, pour contribuer à une démarche bruxelloise exemplaire dans le domaine ;
- Conformément à la DPG, étudier le développement de scénarii pour l'avenir du centre TIR en le mobilisant comme levier d'une distribution urbaine durable exemplaire ou, le cas échéant, faire l'objet d'une stratégie de repositionnement ;
- Pour la Région, d'acquérir la maîtrise foncière de Schaarbeek-Formation sur base d'une décision à prendre par le Gouvernement en la matière ;
- D'étudier et de coordonner l'opérationnalisation d'une plateforme logistique régionale multimodale (eau-rail-route) en tenant compte d'une éventuelle remise à ciel ouvert de la Senne dans le cadre d'une infrastructure verte et bleue et des impératifs économiques et planologiques identifiés par les études coordonnées par Perspective.brussels, Citydev.brussels et le Port ;

- De poursuivre la mise en œuvre des accords-cadres sectoriels dans lesquels le Port est impliqué, en particulier celui du secteur « Transport et Logistique » par la mise en œuvre d'un pôle Formation-Emploi (anciennement CDR Iris- TL) qui permet aux Bruxellois(es) de se former et de travailler dans le domaine du transport et de la logistique durables de demain ;
- De contribuer par leurs actions à une stratégie de résilience urbaine qui répond aux dérèglements environnementaux via des actions visant à restaurer la biodiversité, à renforcer les réseaux écologiques, à participer à la restauration de la qualité des masses d'eau et à prévenir les risques d'inondations (Gestion intégrée des eaux pluviales et mise en œuvre du Plan nature et du Plan de Gestion de l'eau) ;
- D'intégrer la dimension climatique au sein de l'organisation du Port notamment par la mise en place d'un plan ambitieux de rénovation globale des bâtiments propriété du Port ;
- D'intégrer la dimension de la biodiversité au sein du Port via un plan pluriannuel de gestion en exécution de la convention de partenariat du 29/11/2019 entre le Port et Bruxelles Environnement ;
- De collaborer au développement de projets urbains à vocation régionale en exécution du Plan Canal, du BKP et des CRU approuvés par le Gouvernement dans la zone portuaire ;
- De promouvoir le développement de l'industrie urbaine dans une perspective de mixité de fonctions, en veillant à préserver l'activité économique portuaire ;
- De soutenir et accompagner le développement d'activités récréatives sur le canal et ses abords en veillant à préserver l'activité économique ;
- De poursuivre les actions en matière d'amélioration de la gouvernance faisant suite aux audits successifs et aux décisions du Gouvernement relatives à la gouvernance au sein des OIP régionaux ;
- D'assurer l'adéquation entre les objectifs fixés, les moyens et les outils financiers.



## II. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### Parties et objet du Contrat

**Art. 4** Le présent Contrat de gestion est conclu entre le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale représenté par Monsieur Alain Maron, Ministre en charge de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Energie et de la Démocratie participative (ci-après dénommé « La Région ») et le Port de Bruxelles, personne morale de droit public dont les statuts ont été adoptés par l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 janvier 1993, représenté par Monsieur Yassine Akki, Président du Conseil d'Administration, Monsieur Anthony Baert, Vice-Président du Conseil d'Administration, Monsieur Alfons MOENS, Directeur général et Monsieur Philippe MATTHIS, Directeur général adjoint, ayant son siège social à 1000 Bruxelles, Place des Armateurs 6, ci-après dénommé "Le Port".

Le Contrat est conclu en application de l'article 5 de l'ordonnance du 3 décembre 1992 relative à l'exploitation et au développement du canal, du Port, de l'Avant-Port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale, modifiée par l'ordonnance du 29 mars 2001 relative à certains organismes d'intérêt public de la Région de Bruxelles-Capitale et par l'ordonnance du 6 novembre 2003, et sans préjudice de celle-ci, des statuts et du Cahier des charges auquel est soumis le Port.

Le présent Contrat a pour objet de traduire les droits et obligations des parties pour la période 2021-2025 conformément à l'ordonnance.

Il définit :

- Les objectifs communs et engagements des Parties ;
- Les missions assignées au Port ;
- Les tâches et activités devant être assumées par le Port en vue de l'exécution de ses missions ;
- Les moyens du Port pour atteindre ses objectifs ;

- Les modalités de mise en œuvre, de suivi, de contrôle et de révision du Contrat.

### Constitution du Contrat

**Art. 5** Le Contrat et ses annexes reflètent l'intégralité des accords des Parties relatifs à son objet.

Les documents annexés au présent Contrat tels que repris dans la liste des annexes figurant à la table des matières en font partie intégrante.

En cas de divergence entre la version française et néerlandaise du Contrat, la version française prévaudra.

### Durée du Contrat

**Art. 6** Le présent Contrat est valable pour une durée de 5 années à dater du 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Si à l'échéance du Contrat aucun autre nouveau Contrat de gestion n'a été conclu, ce Contrat est prorogé de plein droit pour une durée de un an, renouvelable une fois.

### Engagements généraux du Port

**Art. 7** Le Port de Bruxelles exécute les obligations de service public définies dans les textes légaux de référence du Port ainsi que l'ensemble des missions qui lui sont confiées, en vertu de ce Contrat conformément aux principes d'économie, d'efficacité et d'efficacités et dans le respect de l'ensemble de la législation et des réglementations qui le concernent

Le Port met en œuvre une démarche d'actions qui intègre l'ensemble des parties prenantes à l'écosystème portuaire : les entreprises, les actionnaires du Port et les autres institutions publiques.

Le Port renforce et développe toutes les collaborations nécessaires avec les acteurs publics et privés en lien avec leurs missions respectives afin de remplir ses objectifs. Il veille à simplifier, moderniser et accroître la lisibilité de son action par une communication interne et externe performante qui met en valeur les choix de politique formulés par la Région, selon des règles de gouvernance financière et décisionnelle claires et transparentes. Il poursuit en cette matière une politique volontariste en termes de bonne gouvernance en mettant en œuvre la liste des actions découlant des audits externes.

Le Port respecte et fait respecter les accords de coopération interrégionaux et européens qui le concernent et en assure le suivi et veille au renouvellement de ces accords en temps utile.

Le Port transmet à la Région toutes les informations utiles à l'analyse et au suivi de la politique portuaire et rend compte régulièrement de l'exécution de ses missions.

Le Port informe la Région de toutes actions qu'il mène et qui impactent directement ou indirectement, la stratégie régionale en matière de mobilité, de logistique, d'économie, d'environnement ou de développement territorial. Il associe la Région à la rédaction de cahiers des charges pour des études relevant d'éléments cités dans la DPR ; de même la Région associe le Port à la rédaction de cahiers des charges pour des études qui le concerneraient directement ou indirectement.

Le Port veillera de manière générale et pour les mesures qu'il pilote, à la mise en œuvre le Plan régional de Gestion de l'eau actuel (2016-2021) et futur. Dans ce cadre, le Port poursuivra sa collaboration avec Bruxelles Environnement afin de mettre en place un suivi des actions et sera étroitement associé à la préparation du nouveau plan régional de gestion de l'eau

### Engagements généraux de la Région

**Art. 8** La Région s'engage à maintenir et à consolider le Port de Bruxelles, son domaine et ses infrastructures conformément au Règlement UE n°1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union Européenne pour le développement du réseau transeuropéen du

transport. A ce titre, la Région veillera à ce que le Port soit efficacement relié aux infrastructures routières et ferroviaires.

La Région s'engage à mettre à disposition du Port, sur base des prévisions annuelles, les moyens financiers en fonctionnement et en investissement nécessaires à l'exercice de ses missions.

La Région transmet au Port toutes les informations utiles en sa possession, qui permettent à celui-ci d'assurer au mieux la mission statutaire qui lui est confiée et/ou qui sont de nature à influencer le transport par voie d'eau et l'activité portuaire au sens large.

La Région transmet au Port toute décision du Gouvernement ayant trait aux activités portuaires, ainsi que toute information concernant les réglementations et décisions des instances fédérales et européennes.

En particulier, les parties s'engagent à participer réciproquement aux comités d'accompagnement et de pilotage des études.

La Région se consulte avec le Port pour toute matière touchant à la mission statutaire de celui-ci ainsi qu'aux missions définies dans le cadre du présent Contrat, en particulier pour toute action menée par elle ou par une institution régionale.

En particulier, la Région consulte le Port lors de l'élaboration d'actes réglementaires ayant trait au transport par voie d'eau ou à l'activité portuaire en général. De même, lorsque la Région est amenée à donner son avis sur des mesures envisagées par d'autres niveaux de pouvoir, elle associe le Port à la préparation de ces avis.

En particulier, la Région s'engage à consulter le Port pour tout projet européen et fédéral de nature à affecter ses missions.

La Région s'engage à ce que le Port puisse bénéficier d'une représentation équilibrée dans les organes consultatifs régionaux relevant de son objet social, notamment pour ce qui concerne la mobilité, l'économie, l'emploi et l'environnement.

La Région associe le Port aux travaux de mise à jour des différents plans régionaux le concernant et à la mise en œuvre des projets y afférents.

Enfin, la Région se concerta avec les autres actionnaires du Port pour toute matière les concernant dans l'exercice des missions du Port.

### **Echange d'informations et coordination avec les autres acteurs publics**

**Art. 9** La Région et le Port s'engagent à échanger les études et les bases de données qu'ils maîtrisent.

Le Port s'engage par ailleurs à améliorer le monitoring et le reporting quant à l'usage de la voie d'eau par ses concessionnaires.

La Région et le Port partagent la volonté de s'informer mutuellement et de coordonner leurs travaux d'études.

Le Port proposera à tous les partenaires publics intéressés (aux niveaux régional, communal, fédéral, etc.) au minimum une réunion annuelle au cours de laquelle toutes les parties pourront faire part de leurs demandes respectives.

### III. SOUTIEN À LA TRANSITION VERS UN MODÈLE D'ÉCONOMIE DURABLE

En lien avec le RTE-T, optimiser l'utilisation du canal et du rail afin de concrétiser un modèle d'activités économiques durable

Objectif général poursuivi par le Port et la Région

Art. 10 L'objectif poursuivi est de maintenir et de développer l'ensemble du domaine et des infrastructures portuaires, de veiller à sa performance et sa multimodalité afin de fournir un outil de qualité qui supporte efficacement le mouvement de transformation de l'économie vers un modèle durable.

#### Engagements des parties

Art. 11 Pour le Port,

- Exécuter, le cas échéant après réévaluation, le plan de dragage 2013-2032 et de recyclage des boues du canal et mener un projet pilote de bio-dragage ;
- Exécuter le plan d'entretien des ponts, des ouvrages d'art et des voiries de desserte interne en collaboration avec les autres acteurs publics concernés (Bruxelles Mobilité, la STIB et Infrabel) ;
- Exécuter le plan d'entretien du domaine en phase avec la mise en œuvre de la convention Biodiversité du 29/11/2019 entre le Port et Bruxelles Environnement, ainsi que d'étudier la faisabilité de verdisation et de perméabilisation de certaines berges et la création d'une structure paysagère comme préconisé dans le Plan de Qualité Paysagère ;
- Construire de nouveaux quais utiles rive droite à l'Avant-Port entre Cérés et la station d'épuration, afin de développer l'utilisation de la voie d'eau ;
- Renforcer les quais contigus au niveau du terminal à conteneurs afin de développer la capacité du terminal ;
- Etudier et encourager la réalisation de l'abaissement des quais afin de renforcer le lien entre l'espace public, l'eau et la nature et favoriser la biodiversité ;
- Exécuter le futur plan quinquennal d'électrification des quais pour permettre aux bateaux en attente de couper leurs moteurs thermiques ;

- Exécuter les opérations d'achat ou de location des terrains situés rive-droite à l'Avant-Port, afin de les connecter à la voie d'eau via les nouveaux murs de quais précités (terrain Interroof, terrain DSV et terrain CCB) afin de garantir l'utilisation maximale de la voie d'eau ;
- Veiller à la mise en œuvre du plan d'entretien des abords des voies de chemin de fer dans le domaine portuaire, en collaboration avec Infrabel ;
- Réaliser un cadastre des infrastructures du Port et des concessions (ouvrages d'art et bâtiments) afin d'améliorer la programmation des travaux de maintenance et de permettre l'élaboration d'un programme d'investissements spécifiques visant à réduire les consommations énergétiques et le recours aux énergies fossiles (changements comportementaux des utilisateurs, isolation, installation d'unité de production d'énergie décarbonée, etc.) ;
- Etudier en partenariat avec Bruxelles Environnement le potentiel géothermique du canal et le potentiel éolien des terrains portuaires ;
- Superviser les concessionnaires, afin de minimiser les charges polluantes émises vers la Senne ou le canal. En cas de non-respect, une fin anticipée de la concession sera envisagée ;
- Le Port s'engage à porter une attention soutenue à l'amélioration du réseau d'égouttage sur sa propriété (en particulier dans la zone de l'Avenue de Vilvorde) en proposant une approche globale afin

de prioriser et programmer les travaux, en concertation avec les concessionnaires ou les impétrants. Il soutiendra la réalisation d'un inventaire de tous les réseaux de collecte et d'écoulement (égouts, réseau séparatif rejets) sur le domaine portuaire afin d'acquiescer de nouvelles données et de permettre une meilleure gestion des eaux usées ;

- Le Port participera à la concertation souhaitée par Bruxelles Environnement visant à étudier la faisabilité d'un renvoi d'eau claire, en période d'étiage, comme une mesure de « gestion de crise » pour s'assurer à tout moment d'un débit minimal écologique satisfaisant pour la Senne ;
- Assurer les assainissements nécessaires des terrains au rythme des fins de concessions pour autant que les pollutions orphelines fassent l'objet d'un financement par la Région.

## Art. 12 Pour la Région,

- Fournir les moyens financiers nécessaires au Port sous la forme de dotations ;
- Confirmer le pouvoir préemptant prioritaire pour le Port de terrains situés en bord de canal, dans la zone portuaire au travers d'un nouvel Arrêté du Gouvernement, à charge du Port de soumettre une demande comprenant les motivations de droit et de fait du nouveau périmètre de préemption ;
- Maintenir au PRAS toutes les ZAPT et toutes les surfaces portuaires gérées aujourd'hui par le Port ;
- Se concerter avec le Port et les autres acteurs concernés dans la mise en place de projets de développement aux abords des ZAPT ;

Légiférer en matière de prise et rejet d'eau dans le canal :

- Supprimer les rejets directs et indirects d'eau usée dans le canal par une gestion dynamique des déversoirs, en partenariat avec les opérateurs de l'eau (Vivaqua, la SBGE et Bruxelles-Environnement). Ces suppressions de rejet ne seront toutefois pas transférées vers le réseau hydrographique (Senne) ;

- Obliger le déversement des trop-pleins des eaux pluviales dans le canal dans les permis d'environnement des activités riveraines au canal, en tenant compte également des meilleures techniques disponibles pour assurer la qualité de ces rejets (prétraitement à assurer en cas de ruissellement sur sites industriels) ;
- Garantir l'accessibilité des voiries régionales desservant le Port, aux poids lourds ;
- Afin de maintenir la desserte ferroviaire de l'Avant-Port, négocier avec Infrabel, le maintien et l'entretien de l'infrastructure existante et/ou la construction d'un nouveau faisceau ferroviaire d'attente à l'arrière du site de 40 ha sur Schaerbeek-Formation, et ce indépendamment de l'acquisition du site par la Région.

## Coordination avec les autres acteurs publics

Art. 13 Pour la réalisation de ses engagements, le Port se coordonnera avec les acteurs publics concernés, parmi lesquels : BE, Vivaqua, la SAU, Citydev, Bruxelles Mobilité, la STIB, Infrabel et Urban.brussels.

## Indicateurs

Art. 14 Le suivi de la réalisation des engagements du Port s'effectuera notamment au travers des indicateurs suivants :

- Taux de réalisation du plan dragage ;
- Durée des interruptions de navigation non prévues ;
- Evolution de l'étendue du domaine portuaire ;
- Evolution de la longueur de quais utiles ;
- Evolution du niveau de performance énergétique des bâtiments propriété du Port ;
- Evolution du taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes commerciales ;
- Taux de réalisation du plan budgétaire pluriannuel ;
- Octroi des dotations au Port par la Région ;
- Satisfaction des usagers.

## Être un moteur efficace du recours à la logistique urbaine durable et du développement de l'économie circulaire

### Objectif général poursuivi par le Port et la Région

Art. 15 L'objectif poursuivi sur ce point est de faire du Port un acteur de premier plan qui stimule et concrétise le développement d'une logistique urbaine durable, notamment via le groupage de marchandises, et la transition économique.

### Engagements des parties

Art. 16 Pour le Port,

- Contribuer activement au Programme Régional en Economie Circulaire et à la future stratégie régionale de transition économique ;
- Développer et assembler une offre logistique complète de type « clé sur porte » pour le secteur de la construction (qui inclut l'aspect du « last mile décarboné ») couvrant les terres de chantier (évacuation des terres excavées, acheminement des terres de remblai), mais aussi d'autres besoins comme les besoins en eau (utilisation de l'eau du canal et réutilisation des eaux de pompage propres des chantiers dans le réseau) et l'approvisionnement des chantiers en matériaux de construction. Réaliser un projet pilote autour du bassin Biestebroek via une offre de service à tous les promoteurs ;
- Mettre à disposition des espaces dévolus, y compris de manière temporaire, au stockage pour le réemploi des matériaux de construction ;
- Etudier, en collaboration avec Bruxelles Environnement, des zones permettant le transbordement de terres, granulats et boues polluées (ou non) pour leur transport vers des lieux et centres de réutilisation en dehors de la Région par voie d'eau (ou par chemin de fer) ;
- Pour 2022, avoir revu les critères d'octroi des concessions et leur pondération afin de stimuler la création et la sélection de projets d'entreprises qui concrétisent le mouvement de transition économique et qui contribuent à l'atteinte des objectifs climatiques fixés par le Gouvernement, et qui présentent une

réelle valeur ajoutée pour l'activité économique et l'emploi dans la Région (construction durable, emplois locaux, production locale, circularité des flux, empreinte environnementale réduite, impact sur la mobilité à l'échelle régionale générale et locale, activités liées à la transition vers une consommation durable et plus urbaine (cfr. ferrailleurs, approvisionnement par voie d'eau,...) etc.) ;

- Dans les zones non affectées aux activités portuaires et logistiques situées le long de la voie d'eau, faciliter la cession de droits réels (mécanisme à définir) pour la mise en œuvre de projets à vocation régionale approuvés par le Gouvernement dans le cadre de l'économie circulaire dans le respect de l'article 5, 1°, al. 2 de l'Ordonnance du Port présentant les dérogations possibles moyennant accord du Conseil d'Administration et Gouvernement ;
- Prévoir l'occupation temporaire des sites inoccupés, en donnant la priorité aux projets qui s'inscrivent dans une dynamique durable ou circulaire et en particulier aux projets portés par des acteurs régionaux ;
- Gérer les concessions de manière proactive et mener des projets pilotes auprès de nouveaux concessionnaires (à titre d'exemples : COMET - économie circulaire), et lors de la renégociation des contrats de concession de LOXAM (CO<sub>2</sub> neutre) et Interbéton (intégration urbaine, utilisation de la voie d'eau et CO<sub>2</sub> neutre). Toute nouvelle concession imposera au minimum la participation au programme « Label Entreprises éco-dynamique » ou tout programme équivalent en recherchant une éco-gestion de

l'activité qui soit Climat Compatible 2030, puis Climat compatible 2050, ainsi que le système de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine qui sera mis en œuvre dans le cadre du Plan régional de Mobilité ;

- Mettre à disposition des entreprises portuaires un programme d'incitants et de soutien (financier, expertise, expert/facilitateur transport, etc.) afin d'accélérer la transformation de leurs activités vers un modèle de fonctionnement durable axé sur la circularité des flux d'approvisionnement, de production et de consommation, la réduction de leur empreinte carbone et la diminution des nuisances environnementales (mobilité, bruit, poussières, visuel, etc.) ou d'aménagements en faveur de la biodiversité en collaboration avec Bruxelles Environnement;
- Renforcer la connaissance et la gestion des flux totaux (y compris les flux route/route) en lien avec la logistique des concessions du domaine portuaire afin de mieux comprendre les besoins et les impacts environnementaux de l'action du Port ;
- Poursuivre la mise en œuvre des accords-cadres sectoriels dans lesquels le Port est impliqué, en particulier celui du secteur « Transport et Logistique<sup>8</sup> », en tenant compte du PREC et du Plan régional de Mobilité, du Plan industriel et du Masterplan 2040 du Port ;
- Le Port proposera, courant de l'année 2021 des scénarii pour l'avenir du centre TIR. Ce lieu stratégique de distribution urbaine doit être réinvesti ou, le cas échéant, faire l'objet d'une stratégie de repositionnement, conformément à la DPR. L'un des scénarii envisagera la transformation du centre TIR en espaces logistiques de distribution urbaine et fonctions productives, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, la SAU, Perspective.brussels, Bruxelles-Environnement et Hub.brussels, et en cohérence avec les objectifs du Plan régional de Mobilité ;

- Sur base d'une évaluation du fonctionnement des sites actuels à présenter au Conseil d'Administration, étudier un scénario de mise en œuvre du développement des centres de transbordement urbains (à Vergote et Biestebroek) et du centre de consolidation pour la construction ;
- Evaluer et adapter le cas échéant le système d'incitants financiers « modal shift » afin qu'il remplisse pleinement son rôle de stimulant à la transition économique et à la réduction de l'empreinte environnementale des activités économiques à l'échelle métropolitaine et ce, en lien avec l'évaluation de l'opportunité d'extension du terminal à conteneurs ;
- Concéder le terrain de 18.000m<sup>2</sup> sis sur le terrain adjacent au centre TIR (Port Business Park) en privilégiant le projet de construction d'une nouvelle caserne pour le SIAMU.

#### Art. 17 Pour la Région,

- Etudier l'opportunité de rendre obligatoire un plan logistique (flux et livraisons dans les permis de chantier ou les cahiers des charges régionaux (ex. métro Nord)), ainsi que l'analyse du recours à la voie d'eau dès lors que celle-ci présente un bénéfice environnemental par rapport à la route, en tenant compte de la qualité de vie des bruxellois et des impacts sur la mobilité locale et régionale ;
- Mettre en œuvre le Plan régional de Mobilité afin d'une part d'assurer l'accessibilité des zones industrielles et portuaires en camion, tout en redonnant de la place aux modes actifs dans les quartiers, et d'autre part mettre en place un système de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine ;
- Conclure les avenants nécessaires au Contrat de gestion pour permettre le cas échéant l'opérationnalisation du scénario retenu pour la transformation du centre TIR et le développement de Schaerbeek-Formation ;

<sup>8</sup> Dont notamment à la mise en œuvre de l'article 5 de l'accord qui vise la constitution et la gestion d'un groupe de travail multi-acteurs par le Port

- Examiner, avec les acteurs concernés, les possibilités de réduire l'entrée des camions dans le centre-ville ;
- Mettre en œuvre la transformation du CDR Iris-TL en pôle Formation-Emploi conformément à l'accord-cadre y relatif ;
- Faire aboutir les négociations en vue de l'acquisition du site de Schaerbeek-Formation, sur base d'une décision à prendre par le Gouvernement en la matière ;
- Acheter le cas échéant l'assiette de la future voirie de desserte régionale située sur la zone du centre TIR.
- Étudier le cas échéant l'impact de la nouvelle caserne du SIAMU et du redéploiement du centre TIR et du Port Business Park sur la reconfiguration de l'avenue du Port et modifier le cas échéant le permis d'urbanisme octroyé pour cette avenue.

## Coordination avec les autres acteurs publics bruxellois

**Art. 18** Pour la réalisation de ses engagements, le Port se coordonnera avec les acteurs publics concernés, parmi lesquels : Bruxelles Mobilité, la SAU, Perspective.brussels, urban.brussels, le bMa, Bruxelles Environnement, Hub.brussels, Bruxelles Economie Emploi, Actiris, Bruxelles Formation, Citydev.brussels et les communes.

## Indicateurs

**Art. 19** Le suivi de la réalisation des engagements du Port s'effectuera notamment au travers des indicateurs suivants :

- Evolution des trafics propres (par flux, par contenant, par type de marchandise) ;
- Evolution des trafics de transit (par flux, par contenant, par type de marchandise) ;

- Evolution du nombre d'entreprises hébergées qui contribuent au mouvement de transition vers un modèle durable de l'économie tel que défini par la Région ;
- Evolution du nombre de concessions répondant aux critères du label « CO<sub>2</sub> neutre », participant au programme « Label Entreprises éco-dynamique » ou tout programme équivalent en recherchant une éco-gestion de l'activité qui soit Climat Compatible 2030, puis Climat compatible 2050, ainsi que le futur système de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine qui sera mis en place dans le cadre du Plan régional de Mobilité ;
- Taux de réalisation du plan budgétaire pluriannuel ;
- Octroi des dotations au Port par la Région ;
- Satisfaction des usagers.

**Art. 20** En outre, la liste des indicateurs de suivi est complétée par les indicateurs suivants dont la responsabilité est partagée entre le Port et d'autres acteurs publics bruxellois :

- Evolution de la part modale du transport de marchandises sur le domaine portuaire et sur la RBC ;
- Evolution de l'emploi portuaire<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Production de l'indicateur tenant compte de la disponibilité des données, des outils et des méthodes



## Veiller à une intégration environnementale et urbaine de qualité des activités portuaires

### Objectif général poursuivi par le Port et la Région

L'objectif poursuivi est d'intégrer harmonieusement l'activité portuaire dans le tissu urbain, d'améliorer la résilience urbaine, de développer, dès que cela est possible, un maillage vert et bleu de qualité et de soutenir le potentiel de biodiversité en Région Bruxelloise. Les projets à soutenir dans ce sens se feront au bénéfice de l'identité et de l'image du Port, en cohérence avec le Plan Canal, le BKP, les CRU d'application sur la zone portuaire, le Plan régional de Mobilité, le Plan Nature et le Plan Eau.

### Engagements des parties

#### Art. 21 Pour le Port,

- Assurer une fonction de gestionnaire de l'eau du canal comme amortisseur de crue de la Senne (déviation d'Anderlecht, Porte de Ninove) et participer à la protection de la ville contre les inondations, l'ajustement des niveaux d'eau dans le réseau fluvial en collaboration avec les deux autres Régions ;
- Assurer en partenariat avec Bruxelles Environnement et les acteurs de la gestion de l'eau, la bonne gestion des eaux afin d'améliorer la qualité des eaux du canal, considéré comme une masse d'eau par la Directive Cadre sur l'Eau, avec objectif de bon état fixé au plus tard à l'horizon 2027<sup>10</sup>;
- Proposer une stratégie de nettoyage et de collecte des déchets sur le canal et mener des actions dans ce sens ;
- De soutenir les entreprises aux abords du canal qui s'inscrivent dans une démarche exemplaire en termes de gestion et d'aménagements en faveur de la biodiversité et d'inciter les concessionnaires à mettre en œuvre cette démarche ;
- Initier ou faciliter la mise en œuvre de projet de verdurisation du canal (verdunisation des berges, îles flottantes, ...);

- Travailler en concertation avec Bruxelles Environnement pour la mise à ciel ouvert et la renaturation des berges de la Senne au niveau de l'Avant-Port, entre la station d'épuration nord et Cérés ;
- Participer aux actions de valorisation du canal comme composante du maillage bleu ;
- Adopter et mettre en œuvre un plan de gestion différencié pluriannuel (biodiversité) pour le domaine portuaire en collaboration avec Bruxelles Environnement ;
- Etudier au préalable le potentiel d'augmentation du CBS+ (coefficient de potentiel de biodiversité par surface) des parcelles urbanisées du port et de ses concessionnaires et vérifier s'il est économiquement envisageable, et matériellement possible d'augmenter le CBS+ des parcelles urbanisées de manière telle que cela permette la poursuite du développement du Port ;
- Faciliter le contact entre les entreprises et l'expert biodiversité de Bruxelles Environnement ; Collaborer activement aux réflexions et à la réalisation des projets urbains menés par les divers opérateurs publics le long du canal ;
- Veiller à la cohérence avec la vision régionale en matière de développement territorial ;

<sup>10</sup> Le canal répond à la définition de masse d'eau artificielle telle que reprise à l'art.2 de la directive 2000/60/CE, à savoir une masse d'eau de surface créée par l'activité humaine. La finalité du Plan de Gestion de l'Eau (PGE) est de diminuer l'impact des pressions et des incidences de l'activité humaine sur les masses d'eau de surface et souterraine afin de

réaliser les objectifs environnementaux (le 'bon état' des masses d'eau) tels que visés par les législations européenne et bruxelloise.

- Intégrer dans les perspectives de développement les principes du BKP afin de renforcer l'intégration paysagère du canal et des espaces portuaires en veillant à la compatibilité avec le développement économique portuaire ;
- Dans les zones non affectées aux activités portuaires et logistiques situées le long de la voie d'eau, faciliter la cession de droits réels (mécanisme à définir) pour la mise en œuvre de projets à vocation régionale approuvés par le Gouvernement dans le cadre des projets de développement territorial (programme de revitalisation urbaine, ...) du Port présentant les dérogations possibles moyennant accord du Conseil d'Administration et Gouvernement ;
- Inciter les nouveaux concessionnaires à privilégier les concours d'architecture pour les nouveaux projets, en collaboration avec Urban.brussels ;
- Entretien et renforcer les quais contigus à des projets urbains pilotés par la Région ou une entité régionale ;
- Finaliser la construction du skate-park portuaire au niveau de la Chaussée de Vilvorde et transférer sa gestion à un organisme ad hoc ;
- Clarifier la gestion de l'amarrage des péniches habitation et redéfinir leur implantation et les règles et priorités en la matière ;
- Rénover la capitainerie et ses abords ;
- Accompagner Interbéton pour couvrir une partie de ses activités (en lien avec la renégociation du contrat de concession en 2023) ;
- Désaffecter le parking du siège social afin de permettre son intégration dans le futur parc régional et conclure un bail emphytéotique pour le terrain adjacent au siège social avec la Région pour que celle-ci y développe le centre Transit (accueil de toxicomanes), et l'extension du siège social du Port ;
- Etudier les possibilités de réaménagement de la rive droite du bassin Béco après la finalisation des travaux du musée d'art moderne ;

- Participer à la mise en œuvre progressive du pôle régional nautique au BRYC, en collaboration notamment avec la SAU, en respectant les activités de loisir sur le canal ;
- Faciliter le développement d'activité récréative liées à l'usage de la voie d'eau ;
- Collaborer aux projets d'organisation de baignade occasionnelle ou structurelle dans le canal sur base d'études de risque préalables réalisées par les candidats-organisateur et pour autant que la sécurité de la navigation et des personnes ne soit pas mise en péril.

## Art. 22 Pour la Région,

- Fournir les moyens financiers nécessaires au Port sous la forme de dotations d'investissement, sur base d'un programme détaillé dans le plan budgétaire pluriannuel (en ce compris le renforcement des quais nécessaires au développement de nouvelles zones d'activités récréatives) ;
- Assurer le financement du centre Transit et de l'extension du siège social du Port ainsi que du pôle régional nautique au BRYC ;
- Organiser avec tous les acteurs concernés une réflexion quant à l'avenir de la courbe de giration du bassin Vergote ;
- Conformément à la volonté régionale d'acquiescer le site, créer un cadre urbanistique stratégique et réglementaire pour la planification de la zone de Schaarbeek-Formation, piloté par Perspective.brussels à travers l'étude à mener ainsi qu'éventuellement le développement d'un plan d'aménagement directeur ;
- Ouvrir la Senne sur le site de COMET tout en permettant le développement de l'activité portuaire.

## Coordination avec les autres acteurs publics bruxellois

- Art. 23 Le Port et Bruxelles Mobilité s'engagent à prendre en compte les ambitions du Plan régional de Mobilité en matière d'espaces publics et de modes actifs (piétons et cyclistes) dans les connexions entre le domaine portuaire et la voirie, tout en veillant à garantir l'accessibilité à celui-ci.

Pour la réalisation de ses engagements, le Port se coordonnera avec les acteurs publics concernés, parmi lesquels : Bruxelles Mobilité, la SAU, Perspective.brussels, Urban.brussels, le bMa et Bruxelles Environnement.

Le Port poursuivra par ailleurs sa collaboration active au Comité de suivi du BKP.

### Indicateurs

**Art. 24** Le suivi de la réalisation des engagements du Port s'effectuera notamment au travers des indicateurs suivants :

- Evolution du patrimoine vert et de la biodiversité ;
- Taux de réalisation du plan budgétaire pluriannuel ;
- Octroi des dotations au Port par la Région ;
- Satisfaction des usagers.

## IV. COLLABORATIONS EXTERNES

### Collaborations internationales

Art. 25 La Région et le Port s'engagent à œuvrer ensemble pour renforcer le rôle du Port de Bruxelles en tant que nœud au sein des réseaux multimodaux européens RTE-T.

À ce titre, le Port poursuit sa participation active aux projets européens en vue de trouver des financements et de promouvoir la connectivité et le transport durable par une meilleure organisation logistique du fret et un développement spatial des ports intérieurs plus durable.

Le Port suivra en outre de manière générale les initiatives et réglementations qui sont prises au niveau européen, entre autres afin de soutenir le développement du transport par voie d'eau dans le cadre d'une vision multimodale intégrée.

Il informera la Région de toute évolution de la législation ou de tout élément émanant de ces initiatives qui revêtent un caractère contraignant pour le Port ou pour les usagers de la voie d'eau. De plus, le Port informera la Région de toute opportunité de cofinancement en vue d'améliorer l'infrastructure portuaire ou l'infrastructure liée à la voie d'eau. Le Port préparera ces projets en collaboration avec la Région.

L'intégration européenne et internationale du Port s'appuiera notamment sur le rôle actif qu'il continuera d'occuper au sein d'associations sectorielles telles que la Fédération Européenne des Ports Intérieurs (FEPI), l'Association Internationale Villes et Ports (AIVP), l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN), etc., ainsi que par des actions plus ponctuelles telles que la participation à des événements internationaux ou à des accords de coopération.

### Collaborations interrégionales et fédérales

Art. 26 En outre, la problématique du transport et de la logistique dépassant largement les frontières institutionnelles de la Région et de ses 19 communes, une concertation avec les autres Régions et le Gouvernement fédéral est essentielle en vue de développer des politiques cohérentes visant à optimiser le transport

de marchandises sur le territoire de l'aire métropolitaine en encourageant le transfert modal vers le rail et la voie d'eau.

Dans ce cadre, le Port et la Région s'engagent à :

- Poursuivre la coopération renforcée entre les ports de Bruxelles et d'Anvers sur la base de la convention signée le 27 octobre 2010 ;
- Maintenir des concertations annuelles dans le cadre de l'accord de coopération avec les 3 Régions et dans le cadre du memorandum conclu depuis 2005 entre le Port et De Vlaamse Waterweg nv, notamment dans une optique de complémentarité des outils logistiques à développer (Terminal à conteneurs, etc.) ;
- Poursuivre la réalisation de projets communs au niveau européen ou interrégional dans des secteurs prometteurs ;
- Poursuivre la concertation interrégionale en matière de mise à gabarit des ponts situés sur l'axe ABC ;
- Poursuivre la concertation interrégionale en matière de politique routière, afin d'évoluer vers un coût-vérité qui tient compte des impacts environnementaux, sociaux et sociétaux du transport routier et de stimuler le transfert modal vers la voie d'eau et le rail (cf. tarification routière poids lourds).

### Collaborations avec les associations représentant les usagers et les concessionnaires

Art. 27 Le Port de Bruxelles s'entoure des avis des usagers et des concessionnaires notamment au travers de l'ASBL « Communauté Portuaire » et de l'« Association des Usagers du Port de Bruxelles et de Vilvorde », afin notamment d'améliorer la qualité de ses prestations.

## V. PERFORMANCE DU FONCTIONNEMENT

### Intégration de la dimension climatique

**Art. 28** Le Port s'engage à intégrer la dimension climatique au sein de son organisation et dans l'ensemble de ses missions dans une optique de développement durable et de réduction des impacts environnementaux de ses activités. Dans ce cadre, le Port veillera à :

- Faciliter le recours aux aides régionales en matière d'emploi et d'économie pour les entreprises concessionnaires ;
- Participer à des programmes européens dans le domaine de l'efficacité énergétique, de la mobilité durable, de la résilience climatique, de l'économie circulaire, etc. ;
- Créer un réseau interne de volontaires en vue de susciter et accompagner l'engagement de l'ensemble des collaborateurs pour le développement durable et la lutte pour le changement climatique ;
- Mettre en place un plan global ambitieux de rénovation des bâtiments du Port, afin d'atteindre dans les 5 ans un taux de rénovation global de 3% ;
- Intégrer des clauses techniques durables adaptées au contexte portuaire et développées avec Bruxelles Environnement, pour les cahiers des charges des marchés de services et de travaux et poursuivre la collaboration avec Bruxelles Environnement concernant la gestion des eaux (pluviales et usées) et la pollution des sols ;
- Conscientiser les entreprises portuaires via la mise à disposition gratuite d'un expert climat afin qu'elles réduisent durablement leurs émissions de CO<sub>2</sub> ;
- Produire, si possible, de l'énergie décarbonée dans le domaine portuaire, sur base d'une étude de faisabilité à réaliser.

### Gestion des concessions

**Art. 29** Au travers de la gestion de ses concessions, le Port met en œuvre les objectifs stratégiques tels que définis à l'article 3 du présent Contrat. Dans ce cadre, le Port poursuivra sa politique de gestion active des concessions favorisant l'usage de la voie d'eau, ainsi que les activités à haute valeur ajoutée en termes d'emplois, d'impact environnemental, de mobilité durable et de distribution urbaine.

**Art. 30** Le mode d'octroi des concessions pour les plus grands terrains (de plus de 5.000 m<sup>2</sup>) privilégiera la mise en concurrence sur base d'une procédure d'appel à projets, sauf décision contraire dûment motivée du Conseil d'administration.

**Art. 31** Pour le début de l'année 2022 au plus tard, le Port fera au Conseil d'Administration une proposition de grille d'analyse proposant des critères d'attribution pour l'octroi des concessions de terrains tenant compte des éléments évoqués à l'article 33. Cet outil fournira une analyse qualitative et quantitative permettant d'évaluer la pertinence de la mise en concession à octroyer sur le domaine portuaire en intégrant les plus-values et synergies locales et globales des projets au niveau de l'environnement, du développement économique et de l'emploi, de la mobilité et de l'intégration urbaine.

**Art. 32** Le Port s'efforce d'intégrer des objectifs minima aux contrats de concession des entreprises en termes de trafic voie d'eau, emploi, et montant des investissements dans les contrats de concession et d'en évaluer le respect.

**Art. 33** Le Port octroie ses concessions sur la base d'une grille d'évaluation, qu'il mettra à jour, conformément aux prescrits de l'article 16, et qui tient compte a minima des éléments suivants :

- L'utilisation de la voie d'eau ;
- Le nombre, la densité et type d'emplois en fonction de la nature des activités portuaires et logistiques ainsi que des retombées sur l'emploi local ;
- L'inscription dans une démarche de transition économique ;

- L'intégration urbaine conformément aux dispositions du Plan Canal et du BKP en la matière ;
- La robustesse économique et financière du projet (y compris la durée de la concession en fonction du permis d'environnement et du montant des investissements ainsi que les garanties de solvabilité de l'entreprise) ;
- Les flux de marchandises d'entrée et de sortie, leur répartition modale et le caractère urbain de la logistique ;
- La gestion des eaux (pluviales et usées) ;
- La contribution du projet au développement durable de la Région.

**Art. 34** L'atteinte de l'objectif stratégique de transition économique pourra se concrétiser notamment par l'introduction d'une pondération des critères d'octroi des concessions en fonction de l'impact environnemental (dont bilan carbone) et social des activités économiques, complété si nécessaire d'un plan d'action de réduction des émissions de GES.

**Art. 35** Le Port informera, au préalable et sur une base régulière en tenant compte du caractère confidentiel et commercial de l'information, son Conseil d'Administration de l'octroi des concessions importantes ainsi que de sa politique de concession en général. Un reporting adapté sur ce point sera transmis au Comité de suivi du Contrat de gestion, visé à l'article 56.

### Stratégie foncière et immobilière

**Art. 36** Le Port élaborera une stratégie foncière et immobilière en fonction des objectifs du présent Contrat. Le Port se développera en fonction des opportunités d'achat le long du canal et agira pour mettre l'affectation du sol en concordance avec ses projets de développement.  
Le Port agira en priorité pour mettre à jour son patrimoine au vu des politiques/objectifs développés dans ce Contrat de gestion et de l'état de vétusté des bâtiments.

### Sécurisation et sûreté portuaire

**Art. 37** Le Port recherche un renforcement continu de la sécurité et de la sûreté du domaine et des activités portuaires (personnes, infrastructures et matériel situés dans le Port et les zones adjacentes).

À ce titre, le Port continue à suivre de manière proactive les nouvelles initiatives de l'Union européenne en matière de sécurisation et de sûreté portuaires. Il continue à respecter scrupuleusement le code ISPS (International Ship and Port Security) et la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime.

### Plan de simplification administrative et de digitalisation

**Art. 38** Le Port doit renforcer son orientation client afin de construire et de maintenir des relations commerciales durables et de qualité avec ses concessionnaires. Pour ce faire, le Port poursuit dans l'année de la signature du présent Contrat son plan de simplification administrative et élabore et adopte un plan de digitalisation de ses canaux de communication visant notamment à :

- Améliorer la réactivité du Port vis-à-vis de ses usagers ;
- Accroître la transparence et la rapidité du processus de facturation, y compris la perception des droits de navigation ;
- Améliorer la visibilité et l'accès des usagers aux services du Port ;
- Renforcer les liens entre les entreprises portuaires ;
- Faciliter le traitement des plaintes et la gestion des incidents.

**Art. 39** Dans le cadre de la politique d'open data voulue par le Gouvernement, le Port formalisera en partenariat avec le CIRB et Easy.Brussels un protocole de partage de données publiques avec Bruxelles Mobilité, Perspective.brussels, Bruxelles Environnement, en ce qui concerne les données statistiques brutes dont il est la source de référence : flux de marchandises et de matières/matériaux via la voie d'eau.

### Renforcement des fonctions expertes

**Art. 40** En fonction des moyens budgétaires alloués par la Région, le Port veillera à renforcer son organigramme dans des fonctions expertes (logistique, analyse des flux, économie circulaire, environnement, informatique, etc.) lui permettant

de développer davantage sa valeur ajoutée dans les domaines de la logistique, de l'analyse des flux et de l'économie circulaire tant pour les entreprises portuaires que pour son propre développement.

### Évaluation de la relation du Port avec ses usagers

- Art. 41 Le Port élaborera en collaboration avec Bruxelles-Mobilité une nouvelle méthode d'évaluation de la satisfaction des usagers ayant pour objectif l'évaluation et l'identification des pistes d'amélioration des services portuaires. Cette nouvelle méthode sera approuvée par le Comité de suivi du Contrat de gestion fin 2021 au plus tard.

### Clauses sociales

- Art. 42 Le Port s'engage à intégrer la dimension sociale dans la passation et l'exécution des marchés publics en intégrant des clauses sociales pour tous les marchés publics répondant aux conditions de la circulaire du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relative à l'obligation d'insertion de clauses sociales dans les marchés publics régionaux.

### Reprise par le Port de l'exercice de compétences issues de la 6<sup>ème</sup> réforme de l'Etat relatives à la navigation intérieure

- Art. 43 L'article 23 de la loi spéciale du 6 janvier 2014 relative à la Sixième Réforme de l'Etat transfère aux Régions une série de compétences en matière de règles de police et de sécurité pour la navigation intérieure. L'exercice de ces compétences impliquent la participation à des réunions et commissions interrégionales et internationales, la rédaction d'avis sur des modifications réglementaires, etc. Ces tâches étaient prises en charge par Bruxelles Mobilité, avec le soutien du Port de Bruxelles qui dispose de l'expertise technique nécessaire. Afin d'être plus efficient dans la gestion de ces compétences, le Port assure la représentation de la Région à la CIVH (Commission Interrégionale des Voies Hydrauliques), à l'ITB (Institut du Transport et de la Batellerie). Bruxelles Mobilité prépare les projets de textes relatifs aux réglementations (comme par exemple les transpositions de directives) en concertation avec le Port. Bruxelles Mobilité formule les avis relatifs

aux modifications réglementaires, après avoir consulté le Port. Bruxelles Mobilité assure la représentation de la Région aux réunions plénières du Benelux.

## VI. FINANCEMENT

### Principes généraux liés au financement

#### Coordination Port-Région

**Art. 44** Le Port et la Région fixent selon le calendrier budgétaire et les circulaires budgétaires le budget annuel du Port.

Le Port s'engage à atteindre chaque année un solde SEC positif calculé sur base des normes définies dans le règlement européen.

Le Port s'inscrit dans le cadre de la gestion d'une trésorerie performante en collaboration avec la Région.

#### Dépenses d'investissement

**Art. 45** Le Port couvre ses dépenses d'investissement par :

- les dotations telles que définies dans le présent Contrat ;
- tous financements complémentaires externes (fonds européen, PPP, etc.) ;
- tout emprunt, conformément à l'article 16 de l'Ordonnance ;
- ses fonds propres, et en particulier l'autofinancement ;
- les augmentations de capital décidées par ses actionnaires.

Le Port réalisera un cadastre des infrastructures du Port et des concessions (ouvrages d'art et bâtiments) afin d'améliorer la programmation des travaux de maintenance et de permettre l'élaboration d'un programme d'investissements spécifiques.

#### Plan budgétaire pluriannuel

**Art. 46** Conformément à l'article 5, 2° de l'ordonnance, le Port établit un plan budgétaire pluriannuel pour la période 2021-2025.

Le Port présentera au Conseil d'Administration dans les 12 mois de l'entrée en vigueur du présent Contrat, un document détaillant les investissements en distinguant les projets financés par dotation régionales ou sur fonds propres. Ce

plan devra intégrer les différents objectifs du Contrat de gestion ainsi que les dispositions spécifiques à l'utilisation de certaines recettes.

**Art. 47** Le plan budgétaire pluriannuel est revu annuellement dans le cadre des travaux budgétaires et transmis annuellement en parallèle avec l'évaluation annuelle du Contrat de gestion. Après approbation du Conseil d'Administration, les résultats de cette évaluation sont communiqués au Ministre compétent, qui les transmet au Comité de suivi du Contrat de gestion.

#### Outil de transparence financière

**Art. 48** Le Port utilise un système de comptabilité analytique permettant d'identifier les dépenses et les recettes directes et indirectes relatives à ses différentes activités en distinguant celles qui relèvent de la gestion de la voie d'eau (canal) de celles relatives à la gestion du domaine. Pour cette dernière catégorie, le Port opère une distinction entre les différentes sections du domaine (Avant-Port, Port, Port-Sud, TIR/Port Business Park).

Les résultats de la comptabilité analytique seront présentés au Comité de suivi.

La mise en place définitive de cette comptabilité analytique, de manière opérationnelle, interviendra au plus tard à la fin du premier semestre 2021.

#### Politique tarifaire

**Art. 49** Le Port offre des tarifs concurrentiels et transparents. Ces tarifs doivent pouvoir facilement être consultés, notamment sur le site internet du Port. Des dérogations à la grilles tarifaires pourront être envisagées dans le respect des différentes réglementations existantes sur la concurrence et sous réserve de l'approbation du Conseil d'Administration.

**Art. 50** Le Port cherche activement à développer le trafic par la voie d'eau et à renforcer le transfert modal vers la voie d'eau au travers des mesures suivantes :

- Le Port poursuit sa politique d'incitants tarifaires, à savoir, des droits de navigation de 0,00025€/t km et une exonération des



droits d'accostage pour le trafic maritime, les nouveaux trafics et les trafics en augmentation ;

- Le Port renforce la promotion de l'usage de la voie d'eau auprès des entreprises sises sur son domaine, mais aussi de manière proactive auprès de celles situées en dehors de son domaine, sélectionnées sur base d'un profil répondant à des critères précis (secteur d'activités, localisation, manipulation de marchandises, flux de camions in et out, etc.). Dans ce cadre :
  - Le Port pratique des ristournes sur les redevances de concession de ses terrains aux entreprises les plus utilisatrices de la voie d'eau. Les ristournes sont accordées sur base de critères transparents et conformément à la grille tarifaire du Port ;
  - Le Port veille à négocier à la hausse le trafic minimum garanti par voie d'eau en fonction du type de marchandises transportées à l'occasion de chaque renouvellement des contrats de concession des terrains situés le long de la voie d'eau.

A la demande d'un opérateur public local ou régional exerçant une mission d'intérêt général, une tarification différenciée peut être sollicitée au cas par cas et par écrit auprès du CA du Port. Celui-ci évaluera dans quelle mesure la demande peut être rencontrée.

## Dotations générales

**Art. 51** Les dotations générales de fonctionnement et d'investissement servent à couvrir les missions de service public et d'intérêt général définies dans le Cahier des charges ainsi que toute autre mission définie dans le présent Contrat qui n'est pas financée par une dotation spécifique.

Les montants indicatifs accordés pour ces deux dotations sont repris dans le tableau suivant et détaillé dans le plan budgétaire pluriannuel repris en annexe:

	2021	2022	2023	2024	2025
Dotation générale de fonctionnement (k €)	11.162	11.106	11.299	11.499	11.706

Dotation générale d'investissement (k €)	6.217	5.353	5.616	5.513	4.870

Le montant de la dotation de fonctionnement est indexé annuellement selon l'évolution de l'indice santé pour la partie des frais de fonctionnement autre que les salaires, et selon l'évolution réelle de la masse salariale pour la partie concernant les charges salariales.

Le montant de la dotation d'investissement est adapté annuellement sur base des investissements qui seront effectivement réalisés.

## Dotations spécifiques

**Art. 52** Les dotations spécifiques sont destinées à couvrir les dépenses relatives aux missions du Port qui ne sont pas visées à l'article 47 du présent Contrat. Ces dotations peuvent revêtir un caractère récurrent ou non récurrent. Les montants des dotations spécifiques repris à partir de 2021 seront revus sur une base annuelle en fonction de la réalisation des missions qu'ils permettent de financer et des disponibilités budgétaires, mis à part pour les éléments qui font l'objet de conventions spécifiques.

**Art. 53** De nouvelles dotations spécifiques peuvent être accordées au Port par la Région durant la période du présent Contrat afin de permettre la réalisation de projets structurants. Les éventuelles nouvelles dotations spécifiques font l'objet d'un accord entre Parties.

## Dotation spécifique relative au site ex-Carcoke

**Art. 54** Cette dotation octroyée par la Région au Port, conformément à la convention du 18 avril 2007 entre le Port et la Région et à son avenant du 11 octobre 2012, est une dotation destinée à contribuer aux frais d'assainissement du terrain Carcoke, en ce compris le remboursement des annuités de l'emprunt contracté auprès de la Banque Européenne d'Investissement.

Les montants accordés annuellement pour cette dotation sont repris dans le tableau suivant :

	2021	2022	2023	2024	2025
Montant de la dotation (k €)	1.180	1.209	1.240	1.270	1.302

## Dotation spécifique relative au droit de réservation pour Schaerbeek-Formation

Art. 55 Cette dotation octroyée par la Région est une dotation spécifique pour la couverture d'une partie des charges liées au paiement par le Port à Citydev d'un droit de réservation pour le terrain de Schaerbeek-formation qui sera géré par le Port. La dotation est accordée au Port par la Région en fonctionnement pour le paiement à Citydev du droit de réservation. Dans le cas où la convention ne serait pas signée, ce montant serait intégré dans les dotations générales du Port. Les montants indicatifs accordés pour cette dotation sont repris dans le tableau suivant :

	2021	2022	2023	2024	2025
Montant de la dotation (k €)	600	600	600	600	600

Le droit de réservation s'élevant à 800.000 EUR alors que la dotation octroyée par le Gouvernement s'élève à 600.000 EUR, le Port de Bruxelles puisera annuellement dans sa trésorerie un montant de 200.000 EUR et pourra dans ce cas, présenter un solde budgétaire négatif du même montant (200.000 EUR). Le solde SEC du Port de Bruxelles restera quant à lui positif.

## Modalités de paiement des dotations

Art. 56 Les paiements des dotations sont effectués sur le compte de transit n° BE53 0912 3102 7353 (BIC-CKCC BE BB) ouvert par la Région au Centre de

Coordination des Finances Bruxellois de la Région Bruxelles Capitale (CCFB) pour le compte du Port, selon le schéma suivant :

- 3/12ème de la dotation de l'année au plus tard le 20 janvier,
- ensuite, dès le mois de février, chaque mois 1/12ème de la dotation de l'année au plus tard le 20 du mois jusqu'au moment où le montant global (12/12ème) de la dotation de l'année aura été versé.

Le Port bénéficie de l'autorisation d'effectuer des tirages de façon automatique sur le compte susmentionné à concurrence de 1/12ème de la dotation de l'année, le 20 de chaque mois. Afin d'éviter que le Port ne doive financer d'éventuels découverts de trésorerie ponctuels par ligne de crédit bancaire sans garantie régionale (d'où une majoration du coût), le Port est autorisé à tirer gratuitement sur ce compte de manière anticipée, lors d'un découvert de trésorerie, selon la procédure fixée par le Ministre compétent et le Ministre des Finances et du Budget.

Dans le cadre des dotations générales, les retards de versement par la Région ou les avances de tirage non justifiées par le Port, par rapport à un rythme de 1/12ème de la dotation au 20 de chaque mois sont comptabilisés. Le coût généré par les éventuels retards ou avances de paiement sur le compte du Port sera supporté par la partie qui a joui de l'échéancier le plus favorable.

Ce coût est calculé au jour le jour en référence au taux Euribor flat majoré de 100 points de base, à dater du premier jour qui suit l'échéance, jusqu'à la date valeur de réception du paiement concerné.

La dotation spécifique d'assainissement du terrain Carcoke est versée au Port en une seule tranche, au plus tard le 1er mars de chaque année.

Le coût généré par les éventuels retards de paiement des dotations spécifiques sur le compte du Port sera supporté par la Région. Ce coût est calculé au jour le jour en référence au taux Euribor flat majoré de 100 points de base, à dater du premier jour qui suit l'échéance jusqu'à la date valeur de réception du paiement concerné.

## VII. SUIVI, MODIFICATION ET FIN DU CONTRAT

### Comité de suivi du Contrat

Art. 57 Le suivi de la réalisation des objectifs établis dans le cadre du présent Contrat est confié au Comité de suivi du Contrat de gestion, composé des délégués du Ministre compétent, de Bruxelles Mobilité, de Bruxelles Economie-Emploi, de Bruxelles Environnement, de Perspective.brussels, de Hub.brussels et du Port.

Ce comité se réunit deux fois par an pour les réunions suivantes :

- La réunion de suivi annuelle, qui aura lieu au mois de juin, chaque année à partir de 2022, en vue de procéder au suivi annuel du présent Contrat. Lors de cette réunion, le Port présentera le tableau de bord de suivi du Contrat de gestion ainsi que l'évaluation annuelle du plan budgétaire pluriannuel visé à l'Art. 46 et l'exécution du budget. Les différents partenaires présenteront leurs réalisations, leurs projets en cours et leurs stratégies en lien avec l'action du Port. Sur la base de ces informations, le Comité de suivi réévaluera les indicateurs du Contrat de gestion repris dans le tableau de bord du Contrat de gestion visé à l'Art. 58, pour déterminer leur pertinence au regard des objectifs des missions mentionnées au Contrat de gestion et de leur praticabilité en termes de pilotage. Le Comité de suivi définira, le cas échéant, les additions, modifications ou suppression d'indicateurs qui s'imposent et validera la méthodologie de récolte des données ;
- Une réunion de suivi intermédiaire, qui ont lieu aux mois de septembre, en vue de procéder au suivi de l'exécution du présent Contrat, au suivi des différentes dotations régionales, et à l'examen de l'évolution des projets en cours, menés par le Port et par la Région.

### Tableau de bord de suivi du Contrat

Art. 58 Le Port tient à jour le tableau de bord de suivi du Contrat de gestion tel que repris en annexe et tel que mis à jour annuellement par le Comité de suivi du Contrat de gestion.

### Rapports de suivi de la mise en œuvre du Contrat

Art. 59 La réalisation et les résultats des obligations découlant du présent Contrat sont évalués en interne par les parties lors de la réunion d'évaluation annuelle du Comité de suivi visée à l'Art. 57., chacune pour ce qui la concerne.

Sur cette base, le Port dresse un rapport d'évaluation annuel du Contrat de gestion, qui reprend notamment le tableau de bord des indicateurs visé à l'Art. 58 ainsi que les réalisations des parties.

Après consultation du Comité de concertation de base du Port, le rapport d'évaluation annuel du Contrat de gestion est soumis à l'approbation du Conseil d'Administration du Port.

Art. 60 Au plus tard six mois avant l'échéance du Contrat de gestion, le Comité de suivi établit un rapport d'évaluation générale synthétisant les grandes évolutions observées dans le secteur portuaire et logistique à Bruxelles entre 2021 et 2025, ainsi que l'évaluation des mécanismes mis en place par le présent Contrat au moyen de tableaux de bord d'actions et d'indicateurs choisis de commun accord.

Ces rapports pluriannuels constituent des documents de référence pour l'élaboration de la note stratégique de cadrage visée à l'Art. 64 et le Contrat de gestion suivant.

### Non-respect des clauses du Contrat

Art. 61 Dans l'éventualité où une des deux parties constate un manquement dans l'application d'une ou plusieurs dispositions du présent Contrat, ces

manquements seront signifiés par lettre recommandée, à l'initiative de la partie la plus diligente et, dans un délai de 30 jours, une concertation sera établie.

### Adaptation du Contrat suite à une évolution du contexte

- Art. 62** Lorsque l'évolution de certains éléments du contexte de conclusion du présent Contrat de gestion ou lorsque le contenu des dispositifs réglementaires que le Port est chargé d'appliquer ou qui le concernent nécessitent une modification substantielle du Contrat, la Partie la plus diligente peut demander la révision du Contrat.

### Avenant du Contrat

- Art. 63** Aucune modification substantielle du présent Contrat, à l'exception des annexes au Contrat ne peut intervenir sans être consignée préalablement par voie d'avenant.
- Toute modification des missions déléguées du Port fait l'objet d'un avenant au présent Contrat.

### Fin du Contrat

- Art. 64** Au plus tard six mois avant le terme du présent Contrat, Bruxelles Mobilité en association avec les autres membres du Comité de suivi désigne un prestataire externe pour l'accompagnement dans la rédaction d'une note stratégique de cadrage et du nouveau Contrat de gestion. La note stratégique est soumise au Ministre compétent qui la soumet sans délai au Gouvernement de la Région.

## ANNEXES

### Liste des indicateurs et des objectifs stratégiques du Port

Indicateur	Description	Fréquence	Objectif	Type d'indicateur
Taux de réalisation du plan dragage	Montant de travaux de dragage (en €) réalisés sur le montant de travaux de dragage prévus dans le plan (en €)	Annuel	>90%	Performance
Durée des interruptions de navigation non prévues	Durée totale d'heures d'interruptions de navigation non prévues. hors travaux et entretiens programmés, hors utilisation programmée de la voie d'eau à des fins récréatives (fête du Port, etc.) et hors interruptions pour cause de force majeure (par exemple, pour cause d'inondations, de cadavres ou de véhicules dans le canal, etc.)	Trimestriel	< 30 heures	Performance
Taux de réalisation du plan budgétaire pluriannuel	Montants (en €) réalisés sur le montant prévus dans le plan budgétaire pluriannuel (en €) pour la partie investissements	Annuel	>90%	Performance
Evolution de l'étendue du domaine portuaire	Superficie (ha) du domaine portuaire (utile, acquis, vendus, assainis). La superficie totale du domaine correspond au nombre d'hectares gérés directement par le Port (soit propriété du Port soit propriété de la Région mais dont la gestion a été confiée par la Région au Port), tandis que la superficie utile du domaine correspond au nombre d'hectares, hors terrains en cours d'assainissement, de viabilisation ainsi que les superficies données en concession et faisant l'objet d'une faillite, de même que les surfaces relatives aux infrastructures communes (voirie par exemple) et ne tenant compte que de la superficie commercialement rentable. Détail par zone	Annuel	N/A	Résultat
Evolution de la longueur de quais utiles	Longueur totale de quais utiles en mètres et par zone	Annuel	N/A	Résultat
Evolution du patrimoine vert et de la biodiversité	Adoption et mise en œuvre du Plan de gestion différencié	N/A	Etude CBS+ et adoption d'un plan de gestion différencié	Moyens
Evolution du niveau de performance énergétique des bâtiments propriété du Port	Consommations d'énergies (KW/m²/an)	Annuel	N/A	Résultat
Evolution du nombre d'entreprises hébergées qui contribuent au mouvement de transition vers un modèle durable de l'économie tel que défini par la Région dans le futur plan de transition économique	Nombre et Superficie en m² des concessions actives dans l'économie circulaire	Annuel	N/A	Résultat
Evolution du nombre de concessions répondant aux critères du label « CO <sub>2</sub> neutre », participant au programme « Label Entreprises éco-dynamique » ou tout programme équivalent en recherchant une éco-gestion de l'activité qui soit Climat Compatible 2030, puis Climat compatible 2050 Performance	Nombre et superficie en m² de concessions répondant aux critères du label « CO <sub>2</sub> neutre », participant au programme « Label Entreprises éco-dynamique » ou tout programme équivalent en recherchant une éco-gestion de l'activité qui soit Climat Compatible	Annuel	N/A	Résultat

Indicateur	Description	Fréquence	Objectif	Type d'indicateur
2030, puis Climat compatible 2050 Performance				
Evolution des trafics propres (par flux, par contenant, par type de marchandise)	Tonnage des trafics propres	Annuel	N/A	Résultat
Evolution des trafics de transit (par flux, par contenant, par type de marchandise)	Tonnage de trafics de transit	Annuel	N/A	Résultat
Evolution de la part modale voie d'eau dans le transport de marchandises sur le domaine portuaire et sur la RBC	Proportion du trafic par route – voie d'eau – rail sur le domaine portuaire et en RBC	Annuel	N/A	Résultat
Evolution de l'emploi portuaire	Nombre d'emplois (ETP) directs et indirects générés par les activités portuaires	Tous les 4 ans	N/A	Résultat
Evolution du taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes commerciales	Recettes commerciales / charges d'exploitation	Annuel	N/A	Résultat
Octroi des dotations au Port par la Région	Montant des dotations octroyées au Port par la Région par rapport aux engagements du ppi	Annuel	100%	Résultat (Région)
Satisfaction des usagers	Nouvelle méthode à définir	A définir	A définir	Résultat

## Plan budgétaire pluriannuel 2021-2025

Cfr Annexe





**BEHEERSCONTRACT**  
tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
en de Haven van Brussel

**2021 - 2025**



## Inhoudsopgave

<b>Inleiding</b> .....	<b>4</b>	Verbintenissen van de partijen.....	14
<b>I. Context en strategische doelen</b> .....	<b>5</b>	Coördinatie met de andere publieke actoren in Brussel.....	16
De taken van de Haven en haar rol in het regeeringsbeleid .....	5	Indicatoren .....	16
De rol van het Gewest.....	6	Toezen op een kwaliteitsvolle ecologische- en stedelijke integratie van de havenactiviteiten .....	17
Strategische doelen van het Gewest en de Haven .....	6	Algemene doelstelling van de Haven en het Gewest .....	17
<b>II. Algemene bepalingen</b> .....	<b>8</b>	Verbintenissen van de partijen.....	17
De partijen en het voorwerp van het Contract .....	8	Coördinatie met de andere publieke actoren in Brussel.....	19
Samenstelling van het Contract .....	8	Indicatoren .....	19
Duur van het Contract .....	8	<b>IV. Externe samenwerkingen</b> .....	<b>20</b>
Algemene verbintenissen van de Haven .....	8	Internationale samenwerkingen.....	20
Algemene verbintenissen van het Gewest.....	9	Intergewestelijke en federale samenwerkingen .....	20
Informatie-uitwisseling en coördinatie met de andere publieke actoren.....	10	Samenwerking met verenigingen die gebruikers en concessiehouders vertegenwoordigen.....	20
<b>III. Ondersteuning van de overgang naar een duurzaam economisch model</b> .....	<b>11</b>	<b>V. Performantie van de werking</b> .....	<b>21</b>
Optimaliseren van het gebruik van het kanaal en het spoor ter concretisatie van een duurzaam economisch model in verband met de TEN-T .....	11	Integratie van het klimaataspect .....	21
Algemene doelstelling van de Haven en het Gewest.....	11	Concessiebeheer .....	21
Verbintenissen van de partijen.....	11	Land- en vastgoedstrategie.....	22
Coördinatie met de andere publieke actoren .....	12	Havenbeveiliging en -veiligheid.....	22
Indicatoren .....	12	Plan voor administratieve vereenvoudiging en digitalisering .....	22
Een efficiënte motor zijn voor het gebruik van duurzame stedelijke logistiek en de ontwikkeling van de circulaire economie.....	14	Versterking van expertfuncties.....	23
Algemene doelstelling van de Haven en het Gewest.....	14	Evaluatie van de relatie tussen de Haven en haar gebruikers .....	23

# Beheerscontract 2021-2025

Overname door de Haven van bevoegdheden die voortvloeien uit de Zesde Staatshervorming met betrekking tot de binnenvaart.....	23
<b>VI. Financiering .....</b>	<b>24</b>
Algemene beginselen van financiering.....	24
Coördinatie Haven-Gewest .....	24
Investeringsuitgaven.....	24
Meerjarenplan voor inkomsten en uitgaven .....	24
Tool voor financiële transparantie.....	24
Tariefbeleid .....	25
Algemene dotaties .....	25
Bijzondere dotaties.....	25
Bijzondere dotatie voor het voormalige Carcoke-terrein (deel leningen) .....	26
Bijzondere dotatie voor het reserveringsrecht van Schaarbeek-Vorming .....	26
Betalingsmodaliteiten van de dotaties.....	26
<b>VII. Opvolging, wijziging en einde van het Contract.....</b>	<b>28</b>
Opvolgingscomité van het Contract.....	28
Boordtabel voor opvolging van het Contract.....	28
Opvolgingsverslagen van de uitvoering van het Contract .....	28
Niet-naleving van de bepalingen van het Contract .....	29
Aanpassing van het Contract als gevolg van een gewijzigde context .....	29
Aanhangsel bij het Contract.....	29
Einde van het Contract.....	29
<b>Bijlagen .....</b>	<b>30</b>
Lijst van indicatoren en strategische doelstellingen van de Haven .....	30
Budgettaire meerjarenplan 2021-2025 .....	32

## INLEIDING

Het Beheerscontract 2021-2025 van de Haven van Brussel is het vijfde Beheerscontract dat werd afgesloten tussen het Gewest en de Haven sinds de oprichting ervan. Het beantwoordt aan het politieke en strategische kader dat is vastgelegd in het EU-programma voor de ontwikkeling van de transportinfrastructuur (TEN-T), de algemene beleidsverklaring (ABV) 2019 en de gewestelijke strategische plannen, zoals het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie, het Kanaalplan 2014-2025, het Waterbeheerplan, het Industrieel Plan en het Gewestelijk Mobiliteitsplan.

Het contract maakt ook deel uit van een wettelijk kader dat is vastgelegd in de organieke ordonnantie van de Haven van Brussel van 3 december 1992 (hierna "de ordonnantie"), in het Bestek waaraan de Haven van Brussel onderworpen is, aangenomen door de Brusselse Regering op 27 mei 1993 (hierna "het Bestek") en in de statuten van de Haven<sup>1</sup>, eveneens aangenomen door de Brusselse Regering.

Bij de uitvoering van het Beheerscontract 2014-2018 (verlengd tot 31 december 2019) heeft de Haven onder meer haar gebied uitgebreid met 4,6 ha ter hoogte van de voorhaven en het TIR-centrum (Port Business Park), het Bouwmaterialendorp rond het Vergotedok ontwikkeld, het gebied dat grenst aan het TIR-centrum ingericht en gecommmercialiseerd en twee stedelijke overslagcentra (Vergote en Biestebroek) gecreëerd. De nieuwe passagiersterminal, gelegen in de voorhaven, werd in april 2018 in gebruik genomen. Wat de interne werking betreft, heeft de Haven onder meer haar organigram grondig herzien om de synergieën tussen de diensten te bevorderen, een beheerscontrole ontwikkeld en een duurzaam beheer van haar activiteiten doorgevoerd.

Dit nieuwe Beheerscontract vertegenwoordigt de kortetermijnvisie voor de Haven van Brussel. Deze kortetermijnvisie is de concrete vertaling, over een horizon van vijf jaar, van de langetermijnvisie van de Raad van Bestuur van de Haven zoals geformuleerd in het Masterplan 2040<sup>2</sup>, en van de gewestelijke prioriteiten in de ABV en de regionale strategische plannen met betrekking tot de activiteiten van de Haven.

Dit nieuwe Beheerscontract is bedoeld als strategisch instrument dat op dit niveau de doelstellingen van de Haven en het Gewest vastlegt en de voorwaarden voor het behalen van de doelen bepaalt door de respectieve verbintenissen van elk van de contractpartijen en de noodzakelijke samenwerking met de andere publieke actoren. In het kader daarvan en met respect voor de beheersautonomie van de instelling zullen operationele overwegingen zoveel mogelijk worden vermeden in dit nieuwe Beheerscontract.

<sup>1</sup> Gewijzigd bij de besluiten van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 23 juni 1994, 5 oktober 1995, 10 juli 1997, 13 januari 2000, 7 september 2000 en gecoördineerd op

27 januari 2006 door middel van een notariële akte tot verhoging van het maatschappelijk kapitaal van de vennootschap

<sup>2</sup> Goedgekeurd door de raad van bestuur van de Haven op datum van 25 oktober 2019

## I. CONTEXT EN STRATEGISCHE DOELEN

### De taken van de Haven en haar rol in het overheidsbeleid

Art. 1 De Haven van Brussel heeft verschillende taken die van haar een unieke speler maken in het Brusselse institutionele landschap:

- Het is de beheerder bij uitstek van het kanaal in samenwerking met andere Vlaamse, Waalse en Europese actoren. In die hoedanigheid onderhoudt de Haven de Brusselse waterweg als schakel in het Europese riviernetwerk TEN-T en beheert het de infrastructuur die rechtstreeks verband houdt met de scheepvaart op het kanaal: sluisen, bruggen<sup>3</sup>, oevers, en dokken. De Haven is ook de waterbeheerder van het kanaal als inzamelaar (afwatering) en waterleverancier voor de nabijgelegen bedrijven en neemt deel aan de correctie van de waterstanden in het rivierenstelsel in samenwerking met de andere twee Gewesten.
- Het beheert en ontwikkelt de zeehaven en het havendomein waarop projecten worden verwezenlijkt (ontwikkeling van infrastructuur, concessieonderhandelingen, enz.) in het kader van economische, industriële en logistieke ontwikkeling. Ze heeft ook een rol als facilitator voor de ontwikkeling van duurzame logistieke oplossingen.

In termen van trafiek, is dit 6.6<sup>4</sup> miljoen ton goederen die op het kanaal werden vervoerd in 2019 (5.2 miljoen ton eigen trafiek en 2,4 miljoen ton transittrafiek). Deze trafiek betreft hoofdzakelijk de volgende goederenstromen:

- Bouwmaterialen: meer dan 60% van de trafiek;
- Energieproducten: ongeveer 20% van de trafiek;

- Containers: bijna 10%;
- De rest van de trafiek betreft metaalproducten, erts en schroot, landbouwproducten en andere voedingsmiddelen en chemische producten.

Het havendomein beslaat een totale oppervlakte van 107,6 ha<sup>5</sup> en telt ongeveer 200 concessies, waarvan een groot deel zich in het TIR-centrum bevinden (ongeveer 100 concessies). Deze economische activiteit levert bijna 11.800 banen<sup>6</sup> op die direct en indirect verband houden met de activiteiten in het havengebied.

De veelzijdigheid van haar taken en actieterrain (het kanaal) maken van de Haven van Brussel een belangrijke speler bij de uitvoering van de gewestelijke ontwikkelingsstrategie.

Voor het Gewest is de Haven een belangrijk onderdeel voor het bereiken van zijn doelstellingen met betrekking tot de overgang naar een duurzaam economisch model (decarbonisatie doelstelling in 2050 waarbij op progressieve wijze – en vanaf 2030 uitsluitend – hulp aan de bedrijven wordt gegeven die zich in deze visie inschrijven). Conform het regeerakkoord van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de Europese doelstellingen vastgelegd in het Witboek "Transport 2050", goedgekeurd door de Europese Commissie op 28

<sup>3</sup> In samenwerking met Brussel Mobiliteit, Infrabel en de MIVB

<sup>4</sup> Bron: Raad van Bestuur, 31 januari 2020

<sup>5</sup> 72 ha is eigendom van de Haven van Brussel (overgedragen van de nv Zeekanaal) met een recht van terugkeer naar Brussel-stad in geval van ontbinding van de Haven, 12 ha werd verworven na de oprichting van de Haven van Brussel door de Haven zelf en is dus

eigendom van de Haven en 23,6 ha betreft bezittingen die toebehoren aan het Gewest, waarvan het beheer is toevertrouwd aan de Haven van Brussel.

<sup>6</sup> Sociaaleconomisch gewicht van bedrijven in de havencluster van Brussel, mei 2015, Actiris-BNB, 4.600 directe banen en 7.200 indirecte banen, voor een totaal van 11.800 banen

maart 2011<sup>7</sup>, zal de Haven via concrete en meetbare doelstellingen bijdragen aan de klimaatverbintenissen van het Gewest. Dit is, in vergelijking met 2005 en tegen 2030, de uitstoot van broeikasgassen met ten minste 40% te verminderen, direct en indirect, om de Europese doelstelling van koolstofneutraliteit tegen 2050 te benaderen.

De Haven is ook een belangrijke gewestelijke speler voor de realisatie van een duurzame gewestelijke economische ontwikkeling die de circulaire economie en de creatie van duurzame en kwaliteitsvolle banen voor alle inwoners van Brussel bevordert.

## De rol van het Gewest

### Art. 2 De rol van het Gewest is:

- Het bepalen van een gewestelijk beleidskader waarbinnen de acties van de Haven worden uitgevoerd, meer bepaald het regionale vervoersbeleid (en bij uitbreiding het mobiliteitsbeleid), het economische beleid, de ontwikkeling van regionale werkgelegenheid en het regionale beleid inzake milieu en ruimtelijke ordening;
- Het bepalen van de openbare dienstverplichtingen van de Haven en haar de nodige financiële middelen voor exploitatie- en investering toekennen die nodig zijn om deze taken te realiseren;
- Het beheren en de ontwikkelen van de mobiliteitsinfrastructuur in verband met de Haven (bruggen, wegen, enz.) waarvoor deze verantwoordelijk is, teneinde een perfecte verbinding van het havengebied met de logistieke knooppunten voor weg- en spoortransport en een capaciteit en beschikbaarheid van het instrument te garanderen die in overeenstemming is met de doelstellingen van de EU voor het trans-Europees vervoersnetwerk;
- Het opvolgen en evalueren van de verwezenlijking van de taken en doelstellingen van de Haven volgens de modaliteiten van dit contract;

<sup>7</sup> In het kader daarvan streeft Europa er onder meer naar om 50% van het middellangeafstandsvervoer van personen en goederen over de weg nu per spoor en via

- Het ondersteunen van het behoud van GHAV-activiteiten voor commerciële economische doeleinden.

## Strategische doelen van het Gewest en de Haven

Art. 3 Het ondersteunen van de overgang naar een duurzaam economisch model staat centraal in de strategie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zoals uitgedrukt in de algemene beleidsverklaring van de nieuwe Regering. In deze context heeft het Gewest tot doel het haveninstrument te gebruiken om acties te concretiseren die deze beweging ondersteunen.

Voor het Gewest, betreft het voornamelijk:

- Het bevorderen van goederentransport over water, zowel voor de levering van goederen als voor het beheer van bouwmaterialen ter vermindering van het aantal vrachtwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en door een rol van logistieke facilitator op te nemen met bijzondere aandacht voor de koolstofvrije "last mile";
- Het uitbreiden en optimaliseren van het gebruik van het havengebied, alsook het aanleggen van nieuwe dokken voor de logistieke activiteiten van de Haven en het opwaarderen van de bestaande dokken (versterking, elektrificatie);
- Het prioritair ondersteunen van bedrijven die deel uitmaken van een economisch overgangsproces en zich positioneren als facilitator voor de ontwikkeling van de circulaire economie in Brussel, om bij te dragen aan een Brusselse kwalitatieve aanpak op dit domein;
- Het ontwikkelen en bewerkstelligen van een nieuwe visie voor het TIR-centrum door het centrum te mobiliseren tot een hefboom voor een voorbeeldige groene stedelijke distributie of een volledig strategische herpositionering van het TIR-centrum uitvoeren;
- Het verwerven van het grondbeheer van Schaarbeek-Vorming op grond van een beslissing die de Regering hieromtrent moet nemen;

de binnenwateren te lagen verlopen. Door middel van deze maatregelen wil het zo tegen 2050 de uitstoot door transport met 60% verlagen ten opzichte van 1990.

- Het ontwikkelen en vervolgens operationaliseren van een multimodaal logistiek platform (water-spoor-weg), rekening houdend met een eventuele nieuwe openlegging van de Zenne dankzij een nieuwe groene en blauwe infrastructuur en de economische en planologische vereisten geïdentificeerd door de studies gecoördineerd door Perspective.brussels, Citydev.brussels en de Haven;
  - Het oprichten van een expertisecentrum voor opleiding en werkgelegenheid (voorheen CDR Iris-TL) dat de inwoners van Brussel de mogelijkheid biedt om opleidingen te volgen en aan de slag te gaan in de duurzame transport- en logistieke sector van de toekomst;
  - Bijdragen tot een stedelijke veerkrachtstrategie die een antwoord biedt op de ecologische verstoring door acties die ertoe strekken de biodiversiteit te herstellen, de ecologische netwerken te versterken, de waterkwaliteit te verbeteren en de overstromingsrisico's te voorkomen (geïntegreerd regenwaterbeheer en uitvoering van het Natuur- en Waterplan);
  - Het integreren van de klimaatproblematiek binnen de organisatie, met name door het opzetten van een ambitieus plan voor de volledige renovatie van de gebouwen die eigendom zijn van de Haven;
  - Het integreren van de biodiversiteitsproblematiek binnen de Haven via een meerjarig beheersplan ter uitvoering van de partnerschapsovereenkomst van 29/11/2019 tussen de Haven en Leefmilieu Brussel;
  - Samenwerken bij de ontwikkeling van gewestelijke projecten ter uitvoering van het Kanaalplan, de BKP en de CRU's goedgekeurd door de Regering in het havengebied;
  - De ontwikkeling van de stedelijke industrie ondersteunen met een combinatie van functies, en tegelijkertijd het behoud van de economische activiteit in de haven;
  - Het ondersteunen en begeleiden van de ontwikkeling van recreatieve activiteiten op het kanaal en zijn omgeving, met behoud van de economische activiteit;
- Acties verder ondernemen om het algemene bestuur van de Haven te verbeteren na de audits en in overeenstemming met de overheidsbeslissingen i.v.m. het bestuur binnen regionale ION's;
  - Ervoor zorgen dat de gestelde doelen, de middelen en de financiële instrumenten adequaat zijn.



## II. ALGEMENE BEPALINGEN

### De partijen en het voorwerp van het Contract

Art. 4

Dit Beheerscontract wordt gesloten tussen de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, vertegenwoordigd door de heer Alain Maron, Minister bevoegd voor Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie (hierna “het Gewest” genoemd) en de Haven van Brussel, een publiekrechtelijke rechtspersoon waarvan de statuten werden aangenomen bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve van 15 januari 1993, vertegenwoordigd door de heer Yassine Akki voorzitter van de raad van bestuur, de heer Anthony Baert ondervoorzitter van de raad van bestuur, de heer Alfons MOENS, directeur-generaal, en de heer Philippe MATTHIS, adjunct-directeur-generaal, met zetel te 1000 Brussel, Place des Armateurs 6, hierna “de Haven” genoemd.

Het Contract wordt gesloten krachtens artikel 5 van de ordonnantie van 3 december 1992 betreffende de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de Haven, de voorhaven en de aanhorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals gewijzigd bij de ordonnantie van 29 maart 2001 betreffende bepaalde instellingen van openbaar nut van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en bij de ordonnantie van 6 november 2003, en onverminderd deze laatste, de statuten en het bestek waaraan de Haven is onderworpen.

Het doel van dit Contract is om de rechten en plichten van de partijen vast te leggen voor de periode 2021-2025 in overeenstemming met de ordonnantie.

Het Contract bepaalt:

- De gemeenschappelijke doelen en verbintenissen van de Partijen;
- De opdrachten toegekend aan de Haven;
- De taken en activiteiten die de Haven op zich moet nemen om deze opdrachten uit te voeren;
- De middelen van de Haven om haar doelstellingen te bereiken;

- De uitvoerings-, opvolgings-, controle- en herzieningsmodaliteiten van het Contract.

### Samenstelling van het Contract

Art. 5

Het Contract en de bijlagen omvatten alle overeenkomsten van de Partijen met betrekking tot het voorwerp van het contract.

De in de inhoudsopgave vermelde documenten die als bijlage bij dit Contract zijn gevoegd, maken er integraal deel van uit.

Bij tegenstrijdigheid tussen de Franse en Nederlandse versie van dit Contract, is de Franse brontekst bindend.

### Duur van het Contract

Art. 6

Dit Beheerscontract is geldig voor een periode van 5 jaar vanaf 1 januari 2021.

Als aan het einde van het Contract geen nieuw Beheerscontract is afgesloten, wordt dit Contract automatisch verlengd tot de inwerkingtreding van het nieuwe Beheerscontract.

### Algemene verbintenissen van de Haven

Art. 7

De Haven van Brussel voert de openbare dienstverplichtingen uit die zijn vastgelegd in de wettelijke referentieteksten van de Haven, alsook alle taken die haar uit hoofde van dit Contract zijn toevertrouwd, in overeenstemming met de beginselen van zuinigheid, efficiëntie en doeltreffendheid en met inachtneming van alle wet- en regelgeving die op haar van toepassing zijn.

De Haven implementeert een actiebenadering die alle belanghebbenden in het havenecosysteem integreert: bedrijven, burgers, aandeelhouders van de Haven en de andere openbare instellingen.

De Haven versterkt en ontwikkelt alle noodzakelijke samenwerkingsverbanden met publieke en private actoren in het kader van hun respectieve taken om hun doelstellingen te realiseren. Ze streeft ernaar haar werking te vereenvoudigen, te moderniseren en begrijpelijker te maken door middel van een doeltreffende interne en externe communicatie die de nadruk legt op de beleidskeuzes geformuleerd door het Gewest, volgens duidelijke en transparante regels inzake financieel en besluitvormend bestuur. De Haven voert een proactief beleid op het gebied van goed bestuur door de lijst van acties die voortvloeiën uit externe audits uit te voeren.

De Haven respecteert en waarborgt de naleving van de interregionale en Europese samenwerkingsakkoorden die op haar van toepassing zijn en zorgt voor de opvolging en tijdige vernieuwing van deze akkoorden.

De Haven bezorgt het Gewest alle nuttige informatie voor de analyse en de opvolging van het havenbeleid en brengt regelmatig verslag uit over de uitvoering van haar taken.

De Haven informeert het Gewest over alle acties die het uitvoert en die rechtstreeks of onrechtstreeks een impact hebben op de gewestelijke strategie in termen van mobiliteit, logistiek, economie, milieu of territoriale ontwikkeling. De Haven associeert het Gewest bij het opstellen van bestekken voor studies die betrekking hebben op elementen vermeld in de ABV, evenzo associeert het Gewest de Haven bij het schrijven van bestekken voor studies die haar rechtstreeks of onrechtstreeks aangaan.

De Haven zal in het algemeen zorgen voor de uitvoering van het huidige (2016-2021) en toekomstige gewestelijke Waterbeheerplan voor de maatregelen die zij uitprobeert. In dit kader zal de Haven haar samenwerking met Leefmilieu Brussel voortzetten om een opvolging van de acties op te zetten en nauw betrokken worden bij de voorbereiding van het nieuwe gewestelijke Waterbeheerplan

## Algemene verbintenissen van het Gewest

**Art. 8** Het Gewest verbindt zich ertoe om de Haven van Brussel, haar domein en infrastructuur in stand te houden en te consolideren in overeenstemming met de Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende de richtsnoeren van de Europese Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk. Het Gewest zal er dan ook op toezien dat de Haven efficiënt wordt aangesloten op de weg- en spoorweginfrastructuur.

Het Gewest verbindt zich ertoe om, op basis van de jaarlijkse ramingen, de financiële middelen voor exploitatie en investeringen ter beschikking te stellen van de Haven die nodig zijn voor de uitoefening van haar taken.

Het Gewest verstrekt de Haven alle nuttige informatie waarover het beschikt en die de Haven in staat stelt de haar toevertrouwde statutaire opdracht zo goed mogelijk uit te voeren en/of die het vervoer over de waterweg en de havenactiviteit in de ruimste zin van het woord kan beïnvloeden.

Het Gewest geeft alle regeringsbesluiten die betrekking hebben op de havenactiviteiten door aan de Haven, alsook alle informatie over de reglementering en de beslissingen van de federale en Europese overheden.

De partijen verbinden zich er met name toe om deel te nemen aan elkaars Studiebegeleidings- en stuurcomités.

Het Gewest pleegt overleg met de Haven over alle aangelegenheden die verband houden met de statutaire opdracht van deze laatste en met de taken die in het kader van dit Beheerscontract zijn bepaald, met name voor elke actie die door het Gewest of een gewestelijke instelling wordt uitgevoerd.

Het Gewest raadpleegt de Haven in het bijzonder bij het opstellen van regelgevingen met betrekking tot het transport over de waterweg of de havenactiviteit in het algemeen. Ook wanneer het Gewest advies uitbrengt over maatregelen die door andere bestuursniveaus worden overwogen, betreft het de Haven bij de voorbereiding van dit advies.

Het Gewest verbindt zich er met name toe de Haven te raadplegen voor elk Europees en federaal project dat gevolgen kan hebben voor haar taken.

Het Gewest verbindt zich ertoe te zorgen voor een evenwichtige vertegenwoordiging van de Haven in de regionale overlegorganen met betrekking tot haar sociaal doel, met name inzake mobiliteit, economie, werkgelegenheid en milieu.

Het Gewest betreft de Haven bij de actualisering van de verschillende gewestelijke plannen die haar aanbelangen en bij de uitvoering van de bijbehorende projecten.

Tot slot overlegt het Gewest met de andere aandeelhouders van de Haven over alle aangelegenheden die hen aanbelangen bij de uitoefening van de taken van de Haven.

### **Informatie-uitwisseling en coördinatie met de andere publieke actoren**

**Art. 9** Het Gewest en de Haven verbinden zich ertoe de studies en databanken die zij beheren uit te wisselen.

Het Gewest en de Haven streven ernaar om elkaar te informeren en hun studies te coördineren.

De Haven zal alle belanghebbende publieke partners (op gewestelijk, gemeentelijk, federaal niveau, enz.) uitnodigen voor een jaarlijkse vergadering waarin alle partijen hun respectievelijke verzoeken kunnen indienen.

### III. ONDERSTEUNING VAN DE OVERGANG NAAR EEN DUURZAAM ECONOMISCH MODEL

#### Optimaliseren van het gebruik van het kanaal en het spoor ter concretisatie van een duurzaam economisch model in verband met de TEN-T

##### Algemene doelstelling van de Haven en het Gewest

Art. 10 Het doel is het behouden en ontwikkelen van zowel het gebied als de haveninfrastructuur en het toezien op haar prestaties en multimodaliteit om een kwalitatief instrument te verstrekken die de transformatie van de economie naar een duurzamer model ondersteunt.

##### Verbintenissen van de partijen

Art. 11 Voor de Haven,

- Uitvoeren, eventueel na een revaluatie, van het baggerplan 2013-2032, het recyclen van het kanaalslib en het leiden van een proefproject inzake biobagging;
- Uitvoeren van het onderhoudsplan voor bruggen, civieltechnische werken en interne dienstwegen in samenwerking met de betrokken publieke actoren (Brussel Mobiliteit, de MIVB en Infrabel);
- Uitvoeren van het onderhoudsplan van het gebied in overeenstemming met het Biodiversiteitsverdrag van 29/11/2019 tussen de Haven en Leefmilieu Brussel en het onderzoeken van de haalbaarheid van de vergroening en van de permeabiliteit van bepaalde oevers, alsook de creatie van een landschapsstructuur zoals vooropgesteld in het Beeldkwaliteitsplan;
- Bouw van nieuwe dokken op de rechteroever in de voorhaven tussen Cérés en de zuiveringsinstallatie om het gebruik van de waterweg te bevorderen;
- Versterken van de aangrenzende dokken ter hoogte van de containerterminal om de capaciteit van de terminal uit te breiden;
- Onderzoek voeren naar de verlaging van de dokken om het contact met de openbare ruimte, het water en de natuur te versterken en de biodiversiteit te bevorderen;

- Uitvoeren van het vijfjarenplan met betrekking tot de elektrificatie van de dokken zodat wachtende schepen hun verbrandingsmotoren kunnen uitzetten;
- Uitvoeren van de aankoop of de verhuur van de terreinen gelegen aan de rechteroever in de voorhaven om ze te verbinden met de waterweg via de voormelde nieuwe kaaimuren (terrein Interroof, terrein DVS en terrein CCB) om het gebruik van de waterweg te bevorderen;
- Toezien op de uitvoering van het onderhoudsplan voor de omgeving van de spoorwegen in het havengebied in samenwerking met Infrabel;
- Opmaken van een kadaster van de haveninfrastructuur en concessies (civieltechnische werken en gebouwen) om de planning van onderhoudswerken te verbeteren en de ontwikkeling van een specifiek investeringsprogramma mogelijk te maken dat gericht is op het verminderen van de energieconsumptie en het gebruik van fossiele brandstoffen (gedragsveranderingen van gebruikers, isolatie, installatie van koolstofarme energieproductie-eenheden, enz.);
- Onderzoek voeren in samenwerking met Leefmilieu Brussel van het geothermische potentieel van het kanaal en de windenergie potentieel in havenlanden om alternatieven voor grijze energie aan te bieden;
- Houd toezicht op de concessiehouders om de uitstoot van schadelijke stoffen naar de Zenne of het kanaal te minimaliseren. Bij niet-naleving

dient een vroegtijdige beëindiging van de concessie te worden overwogen;

- De haven verbindt zich ertoe om nauwlettend aandacht te besteden aan de verbetering van het rioleringsnetwerk op haar terrein (met name in de Vilvoordelaan, voorhaven-gebied, enz.) en, met dit in gedachten, een globale aanpak voor te stellen om de werkzaamheden te prioriteren en te plannen, in overleg met de concessiehouders of de verzoekers. De Haven ondersteunt de realisatie van een inventarisatie van alle inzamel- en stroomnetten (riolering / gescheiden net / lozingen) in het havengebied om nieuwe data te verwerven en een beter beheer van afvalwater mogelijk te maken. ;
- Leefmilieu Brussel wenst ook, in overleg met de Haven, de haalbaarheid te bestuderen van een terugkeer van schoon water, tijdens laagwaterperiodes, als maatregel "crisisbeheer" om te allen tijde een bevredigende ecologische minimumstroom voor de Zenne;
- Zorgen voor de nodige sanering van de terreinen voor het einde van de concessies, op voorwaarde dat de behandeling van weesverontreinigingen wordt gefinancierd door het Gewest.

## Art. 12 Voor het Gewest,

- De nodige financiële middelen ter beschikking stellen van de Haven in de vorm van dotaties;
- Bevestigen dat de Haven de prioritairere voorkeurechthebbende overheid is van terreinen langs het Kanaal in het havengebied via een nieuw Besluit van de Regering (De Haven dient een aanvraag in met de juridische en feitelijke motivering van de nieuwe voorkeursperimeter);
- Instaan voor het behoud bij het GBP van alle GHAV's en alle havenoppervlakken die vandaag door de Haven worden beheerd;
- Overleg plegen met de Haven en de andere betrokken partijen bij de uitvoering van ontwikkelingsprojecten aan de rand van de GHAV's;
- Regelgeving opstellen omtrent de opname en de afvoer van water in het kanaal;
  - Directe en indirecte lozingen van afvalwater in het kanaal elimineren door dynamisch beheer van de stuwen, in

samenwerking met wateroperatoren (Vivaqua, SBGE en Leefmilieu Brussel). Deze lozingsverwijderingen worden echter niet overgedragen naar het hydrografisch netwerk (Zenne);

- In de milieuvergunningen voor activiteiten langs het Kanaal de lozing van overstorten van hemelwater in het kanaal verplichten, mede rekening houdend met de beste beschikbare technieken om de kwaliteit van deze lozingen te waarborgen (voorbehandeling te voorzien op industrieterreinen);
- Waarborgen van de bereikbaarheid van de Haven voor vrachtwagens via de regionale verbindingswegen;
- Om de spoorwegen in de voorhaven te behouden, met Infrabel onderhandelen over de bouw van een nieuwe wachtpoorlijn achteraan de site van 40 ha op Schaarbeek-Vorming, onafhankelijk van de aankoop van de site door het Gewest.

## Coördinatie met de andere publieke actoren

- Art. 13 Om haar verbintenissen na te komen zal de Haven samenwerken met de betrokken publieke actoren, onder wie: Leefmilieu Brussel, Vivaqua, de MSI, Citydev, Brussel Mobiliteit, de MIVB en Infrabel.

## Indicatoren

- Art. 14 Het toezicht op de naleving van de verbintenissen aangegaan door de Haven zal met name gebeuren aan de hand van de volgende indicatoren:
- De vorderingsgraad van het baggerplan
  - Duur van de onvoorziene scheepvaartonderbrekingen
  - Evolutie van de omvang van het havengebied
  - Evolutie van de lengte van de dokken
  - Evolutie van het energieprestatieniveau van de gebouwen die eigendom zijn van de Haven
  - Evolutie van de dekkingsgraad van de exploitatiekosten door de handelsinkomsten

# Beheerscontract 2021-2025



- De vorderingsgraad van het meerjarenplan voor investeringen (begrotingsuitvoering)
- Door het Gewest toegekende dotaties aan de Haven
- Tevredenheid van de gebruikers

## Een efficiënte motor zijn voor het gebruik van duurzame stedelijke logistiek en de ontwikkeling van de circulaire economie

### Algemene doelstelling van de Haven en het Gewest

Art. 15 Het doel van dit onderdeel is om van de Haven een toonaangevende speler te maken die de ontwikkeling van duurzame stedelijke logistiek en economische transitie stimuleert en concreetiseert door de groepering van goederen.

### Verbintenissen van de partijen

Art. 16 Voor de Haven,

- Actief bijdragen aan het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie en aan de toekomstige regionale strategie voor economische transitie;
- Ontwikkelen en bundelen van een volledig logistiek aanbod van het type “sleutel op de deur” voor de bouwsector (waarin rekening wordt gehouden met de koolstofvrije “last mile”) met betrekking tot grondafvoer (ontruiming van uitgegraven aarde, dijkgrond) maar ook andere behoeften zoals waterbehoeften (gebruik van kanaalwater en hergebruik van proper pompwater van bouwerven in het netwerk) en het leveren van bouwmaterialen aan bouwerven. Uitvoeren van een pilootproject rond het Biestebroek-bekken via een serviceaanbod aan alle promotors;
- (Tijdelijk) ter beschikking stellen van opslagruimte voor het hergebruiken van bouwmaterialen;
- Onderzoeken, in samenwerking met Leefmilieu Brussel, naar gebieden die de overslag van grond, aggregaten en vervuild slib (of niet) toelaten voor hun transport naar hergebruikcentra buiten het Gewest via water of spoorweg;
- Voor 2022, herziening van de criteria voor het verlenen van concessies en hun weging om de oprichting en keuze van bedrijfsprojecten die de economische transitiebeweging stimuleren, bijdragen aan het bereiken van de klimaatdoelstellingen van de overheid en een daadwerkelijke meerwaarde voor het Gewest vertegenwoordigen (duurzaam bouwen, lokale banen, lokale productie, circulaire stroom, verminderde ecologische voetafdruk, impact op de gewestelijke,

algemene en lokale mobiliteit, activiteiten in verband met de overgang naar een duurzame en stedelijke consumptie [cf. schroothandelaars, watervoorziening] enz.);

- In gebieden die niet bestemd zijn voor haven- en logistieke activiteiten gelegen langs de waterweg, de overdracht van zakelijke rechten vergemakkelijken (mechanisme nader te bepalen) voor de uitvoering van regionale projecten die door de regering zijn goedgekeurd in het kader van de circulaire economie overeenkomstig artikel 5, 1 °, par. 2 van de Ordonnantie Haven waarin de mogelijke vrijstellingen worden gepresenteerd met instemming van de Raad van bestuur en de Regering;
- Zorg voor de tijdelijke bezetting van leegstaande sites, waarbij prioriteit wordt gegeven aan projecten die deel uitmaken van een duurzame of circulaire dynamiek en in het bijzonder aan deze projecten geleid door regionale spelers;
- Proactief beheren van de concessies en het leiden van pilootprojecten met nieuwe concessiehouders (bijvoorbeeld: COMET (circulaire economie) en bij het heronderhandelen van de concessie LOXAM (CO<sub>2</sub>-vrij) en Interbeton (stedelijke integratie, gebruik van de waterweg en CO<sub>2</sub>-vrij). Elke nieuwe concessie vereist ten minste de deelname aan het programma “Label Ecodynamische Onderneming” of een gelijkwaardig programma door te streven naar een ecobeheer van de activiteit die Klimaat Compatibel 2030 is en vervolgens Klimaat Compatibel 2050, en naar het labelsysteem voor de stedelijke distributiesector dat in het kader van het Gewestelijk Mobiliteitsplan zal worden geïmplementeerd;

- Een stimulerings- en ondersteuningsprogramma ter beschikking stellen aan de havenbedrijven (financieel, expertise, expert/facilitator transport, enz.) om de transitie van hun activiteiten te versnellen naar een duurzaam bedrijfsmodel gericht op de circulariteit van leverings-, productie- en consumptiestromen, waardoor hun ecologische voetafdruk en milieuhinder wordt verminderd (mobiliteit, lawaai, stof, visueel, enz.) of ontwikkelingen ten voordele van de biodiversiteit in samenwerking met Leefmilieu Brussel ;
- De kennis en het beheer van de totale stromen aanscherpen (inclusief het verkeer) in verband met de logistiek van de concessies in het havengebied om de behoeften en milieueffecten van de Haven beter te begrijpen;
- De tenuitvoerlegging van de sectorale kaderakkoorden waarin de Haven betrokken is voortzetten, zoals met name die van de "Logistieke en Transportsector"<sup>8</sup>, rekening houdend met het GPCE en het Gewestelijk Mobiliteitsplan, het Industrieel Plan en het Masterplan 2040 van de Haven;
- Identificeren, evalueren en selecteren van een scenario tegen het einde van 2021 voor de transformatie van het TIR-centrum. Deze strategische plaats van stedelijke distributie moet opnieuw worden geïnvesteerd of, in voorkomend geval, het voorwerp uitmaken van een herpositioneringsstrategie, in overeenstemming met de ABV. Een van de scenario's betreft de transformatie van het TIR-centrum tot logistieke ruimtes en productieve functies voor stedelijke distributie, in samenwerking met Brussel Mobiliteit, de MSI, perspective.brussels en hub.brussels en in lijn met de doelstellingen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan;
- De ontwikkeling van stedelijke overslagcentra (in Vergote en Biestebroek) en het Brussels Construction Consolidation Centre verder implementeren op basis van een evaluatie van de huidige werking van deze sites;

- Evalueren en indien nodig aanpassen van het financiële stimuleringssysteem "modal shift" zodat het een stimulerende rol vervult in de economische transitie en in het verkleinen van de ecologische voetafdruk voortkomend uit de economische activiteiten op grootstedelijk niveau en dit in verband met de beoordeling van de mogelijkheid om de containerterminal uit te breiden;
- Het terrein van 18.000 m<sup>2</sup> dat grenst aan het TIR-centrum (Port Business Park) afstaan met als prioriteit het bouwproject van een nieuwe DBDMH -kazerne

## Art. 17 Voor het Gewest,

- Onderzoeken of het wenselijk is om een logistiek plan (stromen en leveringen in de bouwvergunningen of de gewestelijke specificaties (bijv. metro Noord)) verplicht te maken, evenals de analyse van het gebruik van de waterwegen vanaf het moment dat dit een milieuvoordeel heeft ten opzichte van de weg, rekening houdend met de levenskwaliteit van de Brusselaars en de impact op de lokale en gewestelijke mobiliteit;
- Het Gewestelijk Mobiliteitsplan implementeren om enerzijds de bereikbaarheid van de industriële zones en het havengebied per vrachtwagen te verzekeren terwijl er meer ruimte wordt gegeven aan de actieve modi in de wijken, en anderzijds een labelsysteem ontwikkelen voor de stedelijke distributiesector;
- De nodige wijzigingen in het Beheerscontract aanbrengen om indien nodig het gekozen scenario voor de transformatie van het TIR-centrum en de ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming (bijkomende dotaties) mogelijk te maken;
- Onderzoek voeren met de belanghebbenden naar de mogelijkheden om de toegang van vrachtwagens tot het stadscentrum te minderen;
- CDR Iris-TL omvormen tot een werkgelegenheids- en opleidingspool in overeenstemming met het desbetreffende kaderakkoord;

<sup>8</sup> Met name de uitvoering van artikel 5 van de overeenkomst met het oog op de oprichting en het beheer van een werkgroep voor verschillende actoren door de Haven



- De onderhandelingen over de aankoop van de site van Schaarbeek-Vorming tot een goed einde brengen, op grond van een beslissing die de Regering hieromtrent moet nemen;
- Het deel aankopen van de toekomstige gewestelijke dienstweg in het TIR-centrumgebied (indien toepasselijk);
- Bestudeer, indien van toepassing, de impact van de nieuwe DBDMH-kazerne en de herinrichting van het TIR-centrum en het Port Business Park op de herconfiguratie van de Havenlaan en wijzig, indien nodig, de bouwvergunning die voor deze laan is verleend

## Coördinatie met de andere publieke actoren in Brussel

- Art. 18** Om haar verbintenissen na te komen zal de Haven samenwerken met de betrokken publieke actoren, onder wie: Brussel Mobiliteit, de MSI, perspective.brussels, Brussels Economie en Werkgelegenheid, urban.brussels, hub.brussels, Actiris, Bruxelles Formation, Citydev.brussels en de gemeenten.

## Indicatoren

- Art. 19** Het toezicht op de naleving van de verbintenissen aangegaan door de Haven zal met name gebeuren aan de hand van de volgende indicatoren:
- Evolutie van het eigen verkeer (per stroom, inhoud en type goederen);
  - Evolutie van het transitoverkeer (per stroom, inhoud en type goederen);
  - Evolutie van het aantal gehuisveste bedrijven dat bijdraagt aan de overgang naar een duurzaam economisch model zoals bepaald door het Gewest;
  - Evolutie van het aantal concessies die voldoen aan de criteria van het "Co2-neutraal"-label en deelnemen aan het programma "Label Ecodynamische Onderneming" of een gelijkwaardig programma door te streven naar een ecobeheer van de activiteit die Klimaat Compatibel 2030 is en vervolgens Klimaat Compatibel 2050, en naar het

toekomstige labelsysteem voor de stedelijke distributiesector dat in het kader van het Gewestelijk Mobiliteitsplan zal worden geïmplementeerd;

- De vorderingsgraad van het meerjarenplan voor investeringen (begrotingsuitvoering);
- Door het Gewest toegekende dotaties aan de Haven;
- Tevredenheid van de gebruikers;

- Art. 20** De volgende indicatoren, die onder de gedeelde verantwoordelijkheid vallen van de Haven en andere Brusselse publieke belanghebbenden, vullen de lijst van opvolgindicatoren aan:

- Evolutie van het modale aandeel van het goederentransport in het havengebied en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Evolutie van de werkgelegenheid in de Haven<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Ontwikkeling van de indicator afhankelijk van de beschikbaarheid van gegevens, instrumenten en methoden

## Toezen op een kwaliteitsvolle ecologische- en stedelijke integratie van de havenactiviteiten

### Algemene doelstelling van de Haven en het Gewest

Dit deel heeft als doel het harmonieus integreren van de havenactiviteiten in de stedelijke structuur en het verbeteren van de stedelijke veerkracht, alsook een groen-blauw netwerk van hoge kwaliteit te ontwikkelen van zodra dat mogelijk is om het biodiversiteitspotentieel in het Brussels Gewest te ondersteunen. De te ondersteunen projecten staan ten dienste van de identiteit en het imago van de Haven, in overeenstemming met het Kanaalplan, het BKP, de CRU's die van toepassing zijn op het havengebied, het Gewestelijk Mobiliteitsplan, het Natuurplan en het Waterplan.

### Verbintenissen van de partijen

#### Art. 21 Voor de Haven,

- Voer een functie uit van waterbeheerder van het kanaal als overstromingsdemper voor de Zenne (omleiding van Anderlecht, Ninovepoort) en neem deel aan de bescherming van de stad tegen overstromingen, de aanpassing van de waterstanden in de rivierennetwerk in samenwerking met de andere twee gewesten;
- In samenwerking met Leefmilieu Brussel en degenen die betrokken zijn bij het waterbeheer, zorgen voor een goed waterbeheer om de kwaliteit van het kanaalwater te verbeteren met als doel 'goede staat' uiterlijk in 2027<sup>10</sup>;
- Een strategie voor de reiniging en de afvalinzameling op het kanaal voorstellen en acties uitvoeren;
- Bedrijven in de buurt van het kanaal ondersteunen die deel uitmaken van een voorbeeldige aanpak in termen van beheer en ontwikkeling ten gunste van de biodiversiteit, en concessiehouders aanmoedigen om deze aanpak te implementeren;
- Het initiëren of faciliteren van de uitvoering van projecten die bijdragen aan het vergroenen van de omgeving van het kanaal (vergroening van de oevers, drijvende eilanden, enz.);

- Werken in overleg met Leefmilieu Brussel voor de ontsluiting en renaturatie van de oevers van de Zenne aan de voorhaven, tussen de afvalwaterzuiveringsinstallatie Noord en Cérés;
- Deelnemen aan acties om het kanaal te promoten als onderdeel van het blauwe netwerk;
- Goedkeuring en uitvoering van een meerjarig gedifferentieerd beheersplan (biodiversiteit) voor het havengebied in samenwerking met Leefmilieu Brussel;
- Bestudeer het potentieel voor het vergroten van de CBS + (biodiversiteitspotentieel-oppevlaktefactor) van verstedelijkte kavels van de haven en haar concessiehouders en check of het economisch haalbaar en materieel mogelijk is om het CBS + van verstedelijkte kavels zo te verhogen dat dit ook de verdere ontwikkeling van de haven mogelijk maakt;
- Het contact tussen bedrijven en de biodiversiteitsexpert van Leefmilieu Brussel vergemakkelijken;
- Actief deelnemen aan denkoefeningen, het ontwerp en, waar nodig, de uitvoering van stadsprojecten die langs het kanaal worden uitgevoerd door de verschillende openbare exploitanten;

<sup>10</sup> Het kanaal voldoet aan de definitie van een kunstmatig waterlichaam zoals uiteengezet in artikel 2 van Richtlijn 2000/60/EG, namelijk een oppervlaktewaterlichaam dat is tot stand gekomen door menselijke activiteit. Het doel van het Waterbeheerplan (WBP) is het

verminderen van de impact van de druk en de effecten van menselijke activiteit op oppervlakte- en grondwaterlichamen om de milieudoelstellingen (de goede toestand van waterlichamen) zoals bedoeld in de Europese en Brusselse wetgeving te bereiken.

- Zorgen voor samenhang van territoriale ontwikkeling met de regionale visie;
- De principes van het BKP integreren in de ontwikkelingsperspectieven om de landschappelijke integratie van het kanaal en de havengebieden te versterken en tegelijkertijd de compatibiliteit met de economische ontwikkeling van de haven te verzekeren;
- In gebieden die niet zijn toegewezen aan haven- en logistieke activiteiten langs het kanaal, de overdracht van zakelijke rechten vergemakkelijken (mechanisme nader te bepalen) voor de uitvoering van regionale projecten die door de regering zijn goedgekeurd in het kader van projecten voor territoriale ontwikkeling (programma voor stadsvernieuwing, enz.) van de haven die mogelijke vrijstellingen voorstellen met instemming van de Raad van bestuur en de Regering;
- Nieuwe concessiehouders aanmoedigen om voorrang te geven aan architectuurwedstrijden voor nieuwe projecten, in samenwerking met urban.brussels;
- De dokken naast stadsprojecten die door het Gewest of een gewestelijke entiteit worden bestuurd onderhouden en versterken;
- Het skatepark in de haven ter hoogte van de Vilvoordsesteenweg afwerken en het beheer ervan overdragen aan een ad-hoc instantie;
- Het beheer van het aanmeren van woonschepen verduidelijken en hun locatie en de regels en prioriteiten op dit gebied opnieuw definiëren;
- Het havenkantoor en zijn omgeving renoveren;
- Interbeton ondersteunen bij het afdekken van een deel van haar activiteiten (in verband met de heronderhandeling van het concessiecontract in 2023);
- De parking van het hoofdkantoor buitenbedrijfstellen om de integratie ervan in het toekomstige gewestelijk park mogelijk te maken en een erfpachtovereenkomst sluiten voor het terrein aangrenzend aan het hoofdkantoor met het Gewest, zodat zij er het transitcentrum (ontvangst van drugsverslaafden) en de uitbreiding van het hoofdkantoor van de Haven kunnen ontwikkelen;

- De herinrichtingmogelijkheden onderzoeken voor de rechteroever van het Bécodok na het voltooiën van de werken van het museum voor moderne kunst;
- Deelnemen aan de geleidelijke implementatie van de regionale nautische pool aan het BRYC, in samenwerking met de MSI, met respect voor de vrijetijdsactiviteiten op het kanaal;
- De ontwikkeling van recreatieve activiteiten die verband houden met het gebruik van de waterweg vergemakkelijken;
- Meewerken aan organisatieprojecten voor het occasioneel of structureel baden in het kanaal op basis van voorafgaande risicoanalyses door de kandidaat-organisatoren en op voorwaarde dat de veiligheid van de scheepvaart en de mensen niet in gevaar wordt gebracht.

## Art. 22 Voor het Gewest,

- De Haven van de nodige financiële middelen voorzien in de vorm van investeringsdotaties, op basis van een gedetailleerd programma in het meerjareninvesteringsplan (inclusief de versterking van de kades die nodig zijn voor de ontwikkeling van nieuwe recreatiegebieden);
- Waarborgen van de financiering voor het Transit Center, de uitbreiding van het hoofdkantoor van de Haven en van de regionale nautische pool aan het BRYC;
- Met alle betrokken partijen een denkoefening organiseren over de toekomst van de zwaairom van het Vergotedok.
- In overeenstemming met de wens van het Gewest om de site aan te kopen, een strategisch en reglementair stedenbouwkundig kader creëren voor de planning van de zone Schaarbeek-Vorming, aangestuurd door perspective.brussels via de door deze laatste uit te voeren studie en de eventuele ontwikkeling van een masterplan voor de inrichting van de site;
- De Zenne op de COMET-site openleggen en de ontwikkeling van de havenactiviteit mogelijk maken.

## Coördinatie met de andere publieke actoren in Brussel

**Art. 23** De Haven en Brussel Mobiliteit streven ernaar om rekening te houden met de ambities van het Gewestelijk Mobiliteitsplan op het vlak van openbare ruimtes en actieve vervoersmodi (voetgangers en fietsers) in de verbindingen tussen het havengebied en het wegennet, en om de bereikbaarheid ervan te garanderen.

Om haar verbintenissen na te komen zal de Haven samenwerken met de betrokken publieke actoren, waaronder: Brussel Mobiliteit, de MSI, perspective.brussels en Leefmilieu Brussel.

## Indicatoren

**Art. 24** Het toezicht op de naleving van de verbintenissen aangegaan door de Haven zal met name gebeuren aan de hand van de volgende indicator:

- Evolutie van groen erfgoed en biodiversiteit;
- De vorderingsgraad van het meerjarenplan voor investeringen (begrotingsuitvoering)
- Door het Gewest toegekende dotaties aan de Haven
- Tevredenheid van de gebruikers

## IV. EXTERNE SAMENWERKINGEN

### Internationale samenwerkingen

**Art. 25** Het Gewest en de Haven zetten zich samen in om de rol van de Haven van Brussel als knooppunt van het Trans-Europese Vervoersnetwerk (TEN-V) uit te breiden.

In dat opzicht zet de Haven haar actieve samenwerking met Europese projecten voort. De bedoeling is enerzijds financiering vinden en anderzijds de connectiviteit en het duurzaam transport promoten via een betere logistieke organisatie van vrachtgoed en een duurzamere ruimtelijke ontwikkeling van de binnenhavens.

Daarnaast zal de Haven initiatieven en verordeningen op Europees niveau in het algemeen opvolgen, onder andere om de ontwikkeling van de waterwegtrafiek te ondersteunen in het kader van een geïntegreerde multimodale visie.

De Haven zal het Gewest op de hoogte brengen van wijzigingen in de wetgeving en elementen uit bovenvermelde initiatieven die bindend zijn voor de Haven of voor de waterweggebruikers. Bovendien zal de Haven het Gewest informeren over elke mogelijkheid tot cofinanciering van projecten die de haveninfrastructuur of de infrastructuur verbonden aan de waterweg verbeteren. De Haven zal deze projecten samen met het Gewest voorbereiden.

De Europese en internationale integratie van de Haven zal in het bijzonder steunen op de actieve rol die ze blijft spelen in vakverenigingen als de Europese Federatie van Binnenhavens (EFIP), het Wereldwijde Netwerk van Havensteden (AIVP) en de Permanente Internationale Vereniging voor Scheepvaartcongressen (AIPCN), en op gerichte acties als de deelname aan internationale events en samenwerkingsakkoorden.

### Intergewestelijke en federale samenwerkingen

**Art. 26** Aangezien de problematiek van het transport en de logistiek veel verder reikt dan de institutionele grenzen van het Gewest en zijn 19 gemeenten is overleg

met de andere Gewesten en de Federale Regering essentieel voor een coherent beleid dat gericht is op het optimaliseren van het vrachtvervoer op Brussels Hoofdstedelijk grondgebied door de modal shift naar vervoer per trein en schip te bevorderen.

In dit kader gaan de Haven en het Gewest de volgende verbintenissen aan:

- De nauwe samenwerking tussen de havens van Brussel en Antwerpen voortzetten op basis van de overeenkomst getekend op 27 oktober 2010;
- Het jaarlijks overleg in het kader van het samenwerkingsakkoord tussen de drie Gewesten en het memorandum van 2005 tussen de Haven en De Vlaamse Waterweg nv in stand houden, vooral met het oog op de bouw van complementaire logistieke voorzieningen (containerterminal bijv.);
- De uitvoering van gemeenschappelijke projecten op Europees of intergewestelijk niveau in veelbelovende sectoren voortzetten;
- Het intergewestelijk overleg over de opwaardering van bruggen op de ABC-as voortzetten;
- Het intergewestelijk overleg over het wegvervoerbeleid voortzetten om te evolueren naar een politiek van werkelijke kosten die rekening houdt met de ecologische, sociale en maatschappelijke impact van het wegtransport en om de modal shift naar vervoer per trein of schip te stimuleren (cf. tolheffing vrachtwagens).

### Samenwerking met verenigingen die gebruikers en concessiehouders vertegenwoordigen

**Art. 27** De Haven van Brussel wint advies in bij gebruikers en concessiehouders, vooral via de vzw "Brusselse Havengemeenschap" en de "Vereniging van de Havengebruikers van Brussel en Vilvoorde", om de kwaliteit van haar prestaties te verbeteren

## V. PERFORMANTIE VAN DE WERKING

### Integratie van het klimaataspect

- Art. 28 De Haven verbindt zich ertoe om het klimaataspect te integreren in haar organisatie en in al haar opdrachten met het oog op duurzame ontwikkeling en een verminderde milieu-impact van haar activiteiten. In dat opzicht zal de Haven:
- Het gebruik van gewestelijke tewerkstellingsubsidies vereenvoudigen voor de concessiehouders;
  - Deelnemen aan Europese programma's op het vlak van energie-efficiëntie, duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie, kringlooeconomie, enz.;
  - Een intern netwerk van vrijwilligers oprichten die ervoor zorgen dat alle medewerkers zich inzetten voor duurzame ontwikkeling en de strijd tegen klimaatverandering, en die hen steunen in dit engagement;
  - Een ambitieus globaal renovatieplan voor de havengebouwen opzetten met als doel binnen vijf jaar een algemeen renovatiepercentage van 3% te halen;
  - Duurzame technische voorwaarden voor de havencontext uitwerken samen met Leefmilieu Brussel en die integreren in het bestek van aanbestedingen voor diensten en werken, en de samenwerking met Leefmilieu Brussel rond het beheer van water (regen- en afvalwater) en bodemverontreiniging voortzetten;
  - De havenbedrijven milieubewust maken door hen gratis een klimaatdeskundige ter beschikking te stellen voor een duurzame reductie van hun CO<sub>2</sub>-uitstoot;
  - Zo mogelijk koolstofarme energie in het havengebied opwekken op basis van een nog uit te voeren haalbaarheidsonderzoek.

### Concessiebeheer

- Art. 29 Via het beheer van haar concessies verwezenlijkt de Haven de strategische doelstellingen die in artikel 3 van dit Contract uiteengezet zijn. In die context zal de Haven haar actief concessiebeheer voortzetten door het gebruik van de waterweg te stimuleren, alsook activiteiten met een hoge toegevoegde waarde op het vlak van banen, milieu-impact, duurzame mobiliteit en stedelijke distributie te bevorderen.
- Art. 30 Voor de concessieverlening van de grootste terreinen (meer dan 5000 m<sup>2</sup>) zal de Haven het principe van de mededinging toepassen via een procedure van projectoproep, behoudens andersluidende beslissing van de Raad van Bestuur.
- Art. 31 Uiterlijk begin 2022 zal de Haven aan de Raad van bestuur een voorstel doen voor toewijzingscriteria voor de toekenning van landconcessies, rekening houdend met de elementen vermeld in Art. 33. Deze tool zal een kwalitatieve en kwantitatieve analyse opleveren om de relevantie van de te verlenen concessie in het havengebied te beoordelen door de lokaal en globale toegevoegde waarde en synergieën van de projecten op het gebied van milieu, economische ontwikkeling en werkgelegenheid te integreren. , mobiliteit en stedelijke integratie
- Art. 32 De Haven streeft ernaar om in de concessieovereenkomsten minimumdoelstellingen te integreren op het vlak van waterwegtrafiek, werkgelegenheid en het bedrag dat in de concessie wordt geïnvesteerd. Ze zal ook toezien op de naleving ervan.
- Art. 33 De Haven verleent concessies op basis van een evaluatieschema, dat ze zal bijwerken volgens de bepalingen van artikel 16. Bij deze evaluatie wordt minstens rekening gehouden met de volgende elementen:

- Gebruik van de waterweg;
- Aantal, dichtheid en type banen volgens de aard van de haven- en logistieke activiteiten, alsook de gevolgen voor de plaatselijke werkgelegenheid;
- Meedoen aan een economisch transitieproces;
- De stedelijke integratie overeenkomstig de bepalingen van het Kanaalplan hieromtrent;
- De economische en financiële robuustheid van het project (onder andere de concessieduur in functie van de milieuvergunning en het investeringsbedrag, maar ook de kredietwaardigheid van het bedrijf);
- De inkomende en uitgaande goederenstromen, hun modal split en het stedelijk karakter van de logistiek;
- Het waterbeheer (regen- en afvalwater);
- De bijdrage van het project aan de duurzame ontwikkeling van het Gewest.

**Art. 34** De strategische doelstelling van economische transitie kan met name worden bereikt door een weging van de criteria voor het verlenen van concessies in te voeren op basis van de ecologische (inclusief koolstofvoetafdruk) en sociale impact van economische activiteiten, eventueel aangevuld met een actieplan om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

**Art. 35** De Haven zal op voorhand en op regelmatige basis haar Raad van Bestuur inlichten over de toekenning van belangrijke concessies en over haar concessiebeleid in het algemeen, weliswaar rekening houdend met het vertrouwelijke en commerciële karakter van de informatie. Ze zal een aangepast verslag hierover naar het Opmoedingscomité van het Beheerscontract sturen, zoals bedoeld in artikel 56.

## Land- en vastgoedstrategie

**Art. 36** De haven zal een land- en vastgoedstrategie ontwikkelen op basis van de doelstellingen van dit beheerscontract. De haven zal zich ontwikkelen in overeenstemming met de aankoopmogelijkheden langs het kanaal en zal het landgebruik in overeenstemming brengen met haar ontwikkelingsplannen. De

haven zal als prioriteit optreden bij het actualiseren van zijn erfgoed in het licht van het beleid / de doelstellingen die in dit beheerscontract zijn ontwikkeld en de verouderde staat van de gebouwen.

## Havenbeveiliging en -veiligheid

**Art. 37** De Haven streeft naar een continue verbetering van de beveiliging en veiligheid van het havengebied en haar activiteiten (personen, infrastructuur en materieel in de haven en de aangrenzende zones).

In dat opzicht kiest de Haven voor een proactieve aanpak door de nieuwe initiatieven van de Europese Unie rond havenbeveiliging en -veiligheid te blijven opvolgen. Ze blijft de ISPS-code (International Ship and Port Security) en de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging strikt toepassen.

## Plan voor administratieve vereenvoudiging en digitalisering

**Art. 38** De Haven moet haar klantgerichtheid versterken om duurzame en kwalitatieve handelsbetrekkingen met haar concessiehouders op te bouwen en te behouden. Om dit te bereiken gaat de Haven in het jaar van de ondertekening van het onderhavige Contract verder met haar plan voor administratieve vereenvoudiging en ontwerpt en implementeert een digitaliseringsprogramma voor haar communicatiekanalen. Op die manier wil de Haven:

- De reactiviteit tegenover haar gebruikers verbeteren;
- De transparantie en snelheid van het facturatieproces, waaronder ook de inning van vaarrechten, vergroten;
- De havendiensten zichtbaarder en toegankelijker maken voor gebruikers;
- De banden tussen de havenbedrijven aanhalen;
- Klachtenbehandeling en incidentenbeheer vergemakkelijken;

**Art. 39** In het kader van het opendatabeleid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zal de Haven (in samenwerking met het CIBG en Easy.Brussels) een protocol opstellen voor de uitwisseling van publieke gegevens met Brussel Mobiliteit, perspective.brussels en Leefmilieu Brussel met betrekking tot de ruwe

statistische data waarvan de Haven de referentiebron is, namelijk de stroom van goederen en materialen/grondstoffen via de waterweg;

### Versterking van expertfuncties

- Art. 40 Naargelang de budgettaire middelen die het Gewest verstrekt, zal de Haven haar organigram van expertfuncties (logistiek, goederenstroomanalyse, kringlooeconomie, milieu, informatica, enz.) versterken. Hierdoor kan ze meer toegevoegde waarde creëren op het vlak van logistiek, goederenstroomanalyse en kringlooeconomie voor zowel de havenbedrijven als haar eigen groei.

### Evaluatie van de relatie tussen de Haven en haar gebruikers

- Art. 41 De Haven zal samen met Brussel Mobiliteit een nieuwe methode uitwerken om de gebruikerstevredenheid te meten. De bedoeling is pistes voor verbetering van de havendiensten te evalueren en identificeren. Deze nieuwe methode moet uiterlijk in december 2021 goedgekeurd zijn door het Opvolgingscomité van het Beheerscontract.

### Sociale clausules

De Haven zal sociale overwegingen integreren in haar overheidsopdrachten: sociale clausules zullen worden opgenomen in alle overheidsopdrachten die voldoen aan de voorwaarden van de circulaire gepubliceerd door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot de verplichting voor regionale overheden en publiekrechtelijke entiteiten om sociale clausules op te nemen in hun contracten voor overheidsopdrachten.

### Overname door de Haven van bevoegdheden die voortvloeien uit de Zesde Staatshervorming met betrekking tot de binnenvaart

- Art. 42 Artikel 23 van de buitengewone wet van 6 januari 2014 betreffende de Zesde Staatshervorming draagt een reeks bevoegdheden met betrekking tot de politie- en veiligheidsvoorschriften voor de binnenvaart over aan de Gewesten. De uitoefening van deze bevoegdheden impliceert de deelname aan intergewestelijke en internationale vergaderingen en commissies, de formulering van adviezen over wijzigingen in de regelgeving, enz. Deze taken werden waargenomen door Brussel Mobiliteit, met de steun van de Haven van Brussel die over de nodige technische expertise beschikt. Om deze bevoegdheden efficiënter te beheren vertegenwoordigt de Haven het Gewest in de CIVH (Interregionale Commissie van de Waterwegen), het ITB (Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren) en werkgroepen van de Benelux met betrekking tot de waterweg (zoals bijvoorbeeld de digitalisering van de binnenvaart). Met de steun van De Haven bereidt Brussel Mobiliteit de ontwerp teksten over reglementeringen voor (zoals bijvoorbeeld de omzetting van richtlijnen). Brussel Mobiliteit formuleert adviezen rond wijzigingen in de regelgeving, na het advies van de Haven te hebben ingewonnen. Brussel Mobiliteit vertegenwoordigt het Gewest in plenaire vergaderingen van de Benelux.



## VI. FINANCIERING

### Algemene beginselen van financiering

#### Coördinatie Haven-Gewest

Art. 43 Afhankelijk van het budgettair tijdschema en de budgettaire circulaire maken de Haven en het Gewest ieder jaar de begroting van de Haven op.

De Haven engageert zich om elk jaar een positief ESR-saldo te bekomen. Dit wordt berekend op basis van de normen vastgelegd in de Europese verordening.

De Haven engageert zich voor een performant schatkistbeheer, in samenwerking met het Gewest.

#### Investeringsuitgaven

Art. 44 De Haven dekt haar investeringsuitgaven met:

- dotaties die in dit Contract werden vastgelegd;
- alle aanvullende externe financieringen (Europees fonds, PPP's, enz.);
- leningen overeenkomstig artikel 16 van de Verordening;
- eigen middelen, en in het bijzonder autofinanciering en kapitaalsverhogingen op vraag van de aandeelhouders.

De Haven zal een kadaster van de haveninfrastructuur en concessies (kunstwerken en gebouwen) uitvoeren om de programmering van onderhoudswerken te verbeteren en de ontwikkeling van een specifiek investeringsprogramma mogelijk te maken.

#### Meerjarenplan voor inkomsten en uitgaven

Art. 45 Overeenkomstig artikel 5, 2° van de verordening maakt de Haven voor de periode 2021-2024 een meerjarenplan voor inkomsten en uitgaven op.

Binnen 12 maanden na de inwerkingtreding van dit beheerscontract zal de Haven een document presenteren aan haar Raad van bestuur waarin de

investeringen worden beschreven, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen projecten die worden gefinancierd met regionale schenkingen of met eigen middelen. Dit plan moet de verschillende doelstellingen van het beheerscontract integreren, evenals de specifieke bepalingen voor het gebruik van bepaalde inkomsten.

Art. 46 Het meerjarenbegrotingsplan wordt jaarlijks herzien als onderdeel van de begrotingswerkzaamheden en jaarlijks ingediend parallel met de jaarlijkse beoordeling van het beheerscontract. Na goedkeuring door de Raad van Bestuur worden de resultaten van deze evaluatie gecommuniceerd aan de voogdijminister, die ze overdraagt aan het Opvolgingscomité van het Beheerscontract.

#### Tool voor financiële transparantie

Art. 47 De Haven gebruikt een analytisch boekhoudsysteem. Dit maakt het mogelijk om de directe en indirecte uitgaven en inkomsten van haar verschillende activiteiten te identificeren, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen die afkomstig van het waterwegbeheer (Kanaal) en die afkomstig van het domeinbeheer. Voor die laatste categorie maakt de Haven een onderscheid tussen de verschillende zones van het domein (Voorhaven, Haven, Haven Zuid, TIR/Port Business Park).

De resultaten van de analytische boekhouding zullen aan het Opvolgingscomité worden voorgelegd.

De definitieve invoering van deze analytische boekhouding gebeurt uiterlijk aan het eind van het eerste semester 2021.

## Tariefbeleid

**Art. 48** De Haven biedt concurrerende en transparante tarieven aan. Deze prijzen moeten makkelijk consulteerbaar zijn, in het bijzonder op de website van de Haven. Vrijstellingen van de tariefschema's kunnen worden overwogen in overeenstemming met de verschillende bestaande mededingingsregels en onder voorbehoud van goedkeuring door de Raad van Bestuur.

**Art. 49** De Haven probeert actief de waterwegtrafiek uit te breiden en de modal shift naar de waterweg te versterken door de volgende maatregelen:

- De Haven zet haar stimulerend tariefbeleid voort, namelijk vaarrechten van € 0,00025 per tonkilometer en een vrijstelling van aanlegrechten voor maritieme trafiek, nieuwe trafieken en toenemende trafieken;
- De Haven voert de promotie van de waterwegtrafiek op bij bedrijven gelegen op haar domein, maar ook op proactieve wijze bij ondernemingen die niet in de haven liggen en die worden geselecteerd op basis van welomschreven criteria (bedrijfssector, ligging, goederenbehandeling, in- en uitgaande vrachtwagenstromen, enz.). In dat opzicht:
  - verleent de Haven korting op de concessieprijs van haar terreinen aan bedrijven die het meest gebruikmaken van de waterweg. De kortingen worden toegekend op basis van transparante criteria en overeenkomstig het tariefrooster van de Haven;
  - zorgt de Haven ervoor dat bij elke concessievernieuwing van de terreinen langs de waterweg wordt onderhandeld over de verhoging van de gegarandeerde minimale waterwegtrafiek per vervoerde productcategorie.

Op verzoek van een lokale of regionale openbare operator die een missie van algemeen belang uitvoert, kan een gedifferentieerde prijsstelling geval per geval en schriftelijk worden aangevraagd bij de Raad van bestuur van de Haven. De Raad van bestuur beoordeelt in hoeverre aan de vraag kan worden voldaan.

## Algemene dotaties

**Art. 50** De algemene werkings- en investeringsdotaties dekken de opdrachten van openbare dienstverlening en algemeen belang, zoals bepaald in het Bestek, alsook de opdrachten die in het onderhavige Beheerscontract vastgelegd zijn en die niet worden gefinancierd door een bijzondere dotatie.

De richtbedragen van deze dotaties worden in onderstaande tabel vermeld en uitvoerig beschreven in het meerjarenplan voor inkomsten en uitgaven dat als bijlage x bij het contract is gevoegd:

	2021	2022	2023	2024	2025
Algemene werkingsdotatie	11.162	11.106	11.299	11.499	11.706
Algemene investeringsdotatie	6.217	5.353	5.616	5.513	4.870

Het bedrag van de werkingsdotatie wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de evolutie van de gezondheidsindex wat de werkingskosten betreft, met uitzondering van de lonen, en op basis van de reële ontwikkeling van de loonsom wat de loonkosten betreft.

Het bedrag van de investeringsdotatie wordt jaarlijks aangepast aan de investeringen die effectief zullen worden gedaan.

## Bijzondere dotaties

**Art. 51** De bijzondere dotaties dekken de uitgaven voor de opdrachten van de Haven die niet bedoeld zijn in artikel 48 van het onderhavige Beheerscontract. Dit kunnen terugkerende of eenmalige dotaties zijn. De in dit artikel vermelde bedragen zijn vastgelegd voor het jaar 2021 en vormen een intentie van het Gewest voor de volgende jaren. De vermelde bedragen van de bijzondere dotaties vanaf 2021 zullen op jaarbasis worden bijgesteld in functie van de te verwezenlijken opdrachten en het beschikbare budget, met uitzondering van de elementen die het voorwerp uitmaken van bijzondere overeenkomsten.

**Art. 52** Het Gewest kan de Haven tijdens de periode van dit Beheerscontract nieuwe bijzondere dotaties toekennen voor de realisatie van structurele projecten. De eventuele nieuwe bijzondere dotaties worden vastgelegd in een overeenkomst tussen Partijen.

## Bijzondere dotatie voor het voormalige Carcoke-terrein (deel leningen)

**Art. 53** Deze dotatie die het Gewest aan de Haven toekent in overeenstemming met de overeenkomst van 18 april 2007 tussen de Haven en het Gewest en haar aanhangsel van 11 oktober 2012 is een bijdrage voor de saneringskosten van het Carcoke-terrein, inclusief de jaarlijkse aflossing van de lening aangegaan bij de Europese Investeringsbank.

De jaarlijks toegekende bedragen voor deze dotatie staan vermeld in onderstaande tabel:

	2021	2022	2023	2024	2025
Dotatiebedrag	1.180	1.209	1.240	1.270	1.302

## Bijzondere dotatie voor het reserveringsrecht van Schaarbeek-Vorming

**Art. 54** Deze dotatie van het Gewest is bedoeld voor de dekking van een deel van het bedrag dat de Haven aan Citydev betaalt voor een reserveringsrecht van het terrein Schaarbeek-Vorming dat door de Haven zal worden beheerd. De dotatie die het Gewest aan de Haven toekent is een algemene dotatie zolang de overeenkomst niet getekend is.

De richtbedragen voor deze dotatie worden in onderstaande tabel vermeld:

	2021	2022	2023	2024	2025
Dotatiebedrag	600	600	600	600	600

Het reserveringsrecht ten belope van 800.000 EUR terwijl de toewijzing door de regering 600.000 EUR bedraagt, zal de Haven van Brussel jaarlijks een

bedrag van 200.000 EUR uit haar schatkist halen en kan in dat geval een negatief begrotingssaldo opleveren van hetzelfde bedrag (200.000 EUR). Het ESR-saldo van de Haven van Brussel moet positief blijven.

## Betalingsmodaliteiten van de dotaties

**Art. 55** De betaling van de dotaties gebeurt via de transitrekening nr. BE53 0912 3102 7353 (BIC – CKCC BE BB), geopend door het Gewest bij het Financieel Coördinatiecentrum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (FCCB) voor rekening van de Haven, volgens het volgende schema:

- 3/12e van de jaardotatie uiterlijk op 20 januari,
- vervolgens, vanaf februari, elke maand 1/12e van de jaardotatie uiterlijk op de 20e van de maand totdat het volledige bedrag (12/12e) van de jaardotatie gestort is.

De Haven heeft toestemming om automatisch geld op te nemen van de bovenvermelde rekening voor een bedrag van 1/12e van de jaardotatie op de 20e van iedere maand. Om te vermijden dat de Haven eventuele tijdelijke kastekorten moet financieren met een kredietlijn zonder garantie van het Gewest (waardoor hogere kosten) heeft ze het recht om bij een kastekort op voorhand gratis geld op te nemen van die rekening volgens een procedure bepaald door de voogdijminister en de minister van Financiën en Begroting.

In het kader van de algemene dotaties worden laattijdige stortingen door het Gewest of niet-gerechtigde vervroegde opnames door de Haven ten aanzien van een ritme van 1/12e dotatie op de 20e van iedere maand verrekenend. De kosten van de eventuele laattijdige storting of vervroegde opname van de rekening van de Haven zijn ten laste van de partij die het gunstigste tijdschema heeft genoten.

Die kosten worden van dag tot dag berekend volgens de Euribor flatrate vermeerderd met 100 basispunten vanaf de eerste dag na de vervaldag, tot de valutadatum van de ontvangst van de betreffende betaling.

De bijzondere dotatie voor de sanering van het Carcoke-terrein wordt in één keer aan de Haven overgemaakt, uiterlijk op 1 maart van ieder jaar.

## Beheerscontract 2021-2025



De kosten van de eventuele laattijdige storting van de bijzondere dotaties op de rekening van de Haven zullen ten laste van het Gewest zijn. Die kosten worden van dag tot dag berekend volgens de Euribor flatrate vermeerderd met 100 basispunten vanaf de eerste dag na de vervaldag, tot de valutadatum van de ontvangst van de betreffende betaling.

## VII. OPVOLGING, WIJZIGING EN EINDE VAN HET CONTRACT

### Opvolgingscomité van het Contract

**Art. 56** De realisatie van de in dit Contract vastgelegde doelstellingen wordt opgevolgd door het Opvolgingscomité van het Beheerscontract. Dit comité bestaat uit afgevaardigden van de voogdijminister, Brussel Mobiliteit, Brussel Economie en Werkgelegenheid, Leefmilieu Brussel, Perspective.brussels, Hub.brussels en de Haven.

Dit comité komt drie keer per jaar samen voor de volgende vergaderingen:

- De jaarlijkse evaluatievergadering, die vanaf 2022 telkens in de maand juni plaatsvindt en die het onderhavige Contract jaarlijks opvolgt. De Haven zal op deze bijeenkomst de boordtabel voor opvolging van het Contract voorstellen, alsook de jaarevaluatie van het meerjarenplan voor inkomsten en uitgaven, zoals bedoeld in Art. 45, en de uitvoering van de begroting. De verschillende partners zullen een overzicht geven van hun verwezenlijkingen, hun lopende projecten en hun strategieën die samenhangen met de activiteiten van de Haven. Op basis van deze informatie zal het Opvolgingscomité de indicatoren van het Contract, die opgenomen zijn in de boordtabel van het Beheerscontract bedoeld in Art. 57, herevalueren. De bedoeling is hun relevantie voor de doelstellingen van de in het Contract vermelde opdrachten te bepalen en hun bruikbaarheid als sturingselement na te gaan. Het Opvolgingscomité zal in voorkomend geval de noodzakelijke toevoeging, wijziging of schrapping van indicatoren bepalen en de methodologie voor gegevensinzameling bekrachtigen;
- Twee halfjaarlijks tussentijdse opvolgingsvergaderingen in september en maart zullen de uitvoering van het onderhavige Contract opvolgen, de verschillende gewestelijke dotaties controleren en de voortgang van de lopende projecten van de Haven en het Gewest bekijken.

### Boordtabel voor opvolging van het Contract

**Art. 57** De Haven houdt een boordtabel voor opvolging van het Contract bij, zoals vermeld in bijlage. Die wordt jaarlijks door het Opvolgingscomité van het Contract bijgewerkt.

### Opvolgingsverslagen van de uitvoering van het Contract

**Art. 58** De vervulling van de verplichtingen die voortvloeien uit het onderhavige Beheerscontract en de resultaten ervan worden intern door de partijen geëvalueerd, elk wat hun eigen gebied aangaat, tijdens de jaarlijkse evaluatievergadering van het Opvolgingscomité bedoeld in Art. 56.

Op basis daarvan maakt de Haven een jaarlijks evaluatierapport van het Beheerscontract op, dat met name de boordtabel van indicatoren, zoals bedoeld in Art. 57, alsook de verwezenlijkingen van de partijen bevat.

Na raadpleging van het Basisoverlegcomité van de Haven wordt het jaarlijkse evaluatierapport van het Contract ter goedkeuring voorgelegd aan de Raad van Bestuur van de Haven.

**Art. 59** Uiterlijk zes maanden voor de vervaldag van het Contract maakt het Opvolgingscomité een algemeen evaluatierapport op. Dit geeft een overzicht van de belangrijkste ontwikkelingen in de Brusselse haven- en logistieke sector tussen 2021 en 2025. Het rapport geeft ook een evaluatie van de door dit Contract geïnstalleerde mechanismen aan de hand van boordtabellen van acties en indicatoren die in onderlinge overeenstemming werden gekozen.

Deze meerjarenverslagen zijn referentiedocumenten voor de ontwikkeling van de strategische kadernota bedoeld in Art. 63 en het volgende beheerscontract.

## Niet-naleving van de bepalingen van het Contract

- Art. 60 Indien een van beide partijen een nalatigheid zou vaststellen in de toepassing van een of meerdere bepalingen van het Beheerscontract, dan zullen deze inbreuken op initiatief van de meest gerede partij worden betekend per aangetekend schrijven en zal binnen een termijn van 30 dagen overleg worden gepleegd.

## Aanpassing van het Contract als gevolg van een gewijzigde context

- Art. 61 Indien een belangrijke wijziging van het Contract noodzakelijk is door de ontwikkeling van bepaalde elementen van de context waarin dit Beheerscontract werd gesloten of door de inhoud van de reglementaire bepalingen die de Haven moet toepassen of die haar aangaan, dan kan de meest gerede partij de herziening van het Contract vragen.

## Aanhangsel bij het Contract

- Art. 62 Er mag geen enkele substantiële wijziging aan het onderhavige Contract worden aangebracht, met uitzondering van de Bijlagen bij het Contract, zonder vooraf in een aanhangsel te zijn betekend.
- Elke wijziging van de gedelegeerde opdrachten van de Haven maakt het voorwerp uit van een aanhangsel bij het onderhavige Contract.

## Einde van het Contract

- Art. 63 Uiterlijk zes maanden voor het einde van dit Beheerscontract zoals bedoeld in artikel 6 stelt Brussel Mobiliteit, in samenwerking met de andere leden van het Opvolgingscomité, een strategische nota betreffende de uitwerking van het volgende Beheerscontract voor aan de voogdijminister. Die legt deze nota onverwijld voor aan de Regering van het Gewest.

## BIJLAGEN

### Lijst van indicatoren en strategische doelstellingen van de Haven

Indicator	Omschrijving	Frequentie	Doelstelling	Type indicator
Vorderingsgraad van het baggerplan	Bedrag van de gerealiseerde baggerwerken (in €) in verhouding tot het bedrag van de geplande baggerwerken (in €)	Jaarlijks	>90%	Prestatie
Duur van de onvoorziene scheepvaartonderbrekingen	Totaal aantal uren van onvoorziene scheepvaartonderbrekingen, met uitzondering van geplande werken en onderhoudstaken, gepland gebruik van de waterweg voor recreatieve doeleinden (Havenfeesten, enz.) en onderbrekingen door overmacht (bijvoorbeeld door overstromingen of door lichamen of voertuigen in het kanaal)	Driemaandelijks	< 30 uur	Prestatie
Vorderingsgraad van het budgettaire meerjarenplan	Gerealiseerde bedragen (in €) ten opzichte van het voorziene bedrag in het meerjarenplan voor inkomsten en uitgaven (in €)	Jaarlijks	>90%	Prestatie
Evolutie van de omvang van het havengebied	Oppervlakte (ha) van het havengebied (bruikbaar, verworven, verkocht, gesaneerd). De totale oppervlakte van het havengebied komt overeen met het aantal hectare dat rechtstreeks door de Haven wordt beheerd (eigendom van de Haven of eigendom van het Gewest maar waarvan het beheer werd toevertrouwd aan de Haven). De bruikbare oppervlakte van het gebied is het aantal hectare dat commercieel rendabel is, dus zonder de gronden die worden gesaneerd of bouwrijp gemaakt, zonder de oppervlakte die in concessie is gegeven en het voorwerp uitmaakt van een faillissement en zonder de oppervlakte van de gemeenschappelijke infrastructuur (wegen bijvoorbeeld). Detail per zone	Jaarlijks	N.v.t.	Resultaat
Evolutie van de lengte van de dokken	Totale lengte van de dokken in meter en per zone	Jaarlijks	N.v.t.	Resultaat
Evolutie van groen erfgoed en biodiversiteit	Vaststelling en uitvoering van het gedifferentieerde beheersplan	N.v.t.	CBS + studie en vaststelling van een gedifferentieerd beheersplan	Middelen
Evolutie van het energieprestatieniveau van de gebouwen die eigendom zijn van de Haven	Energieverbruik (kW/m <sup>2</sup> /jaar)	Jaarlijks	N.v.t.	Resultaat
Evolutie van het aantal gehuiste bedrijven dat bijdraagt aan de overgang naar een duurzaam economisch model zoals bepaald door het Gewest	Aantal en oppervlakte in m <sup>2</sup> van de concessies die actief zijn in de kringlooeconomie.	Jaarlijks	N.v.t.	Resultaat
Evolutie van het aantal concessies die beantwoorden aan de criteria van het label "CO <sub>2</sub> -neutraal", die deelnemen aan "Label Ecodynamische Onderneming" of een gelijkwaardig programma en die streven naar een	Aantal en oppervlakte in m <sup>2</sup> van de concessies die beantwoorden aan de criteria van het label "CO <sub>2</sub> -neutraal", die deelnemen aan "Label Ecodynamische Onderneming" of een gelijkwaardig programma en die streven naar een ecobeheer dat compatibel is met de klimaatdoelstellingen voor 2030 en die voor 2050	Jaarlijks	N.v.t.	Resultaat

ecobeheer dat compatibel is met de klimaatdoelstellingen voor 2030 en die voor 2050				
Evolutie van eigen trafiek (per stroom, inhoud en type goederen)	Tonnage eigen trafiek	Jaarlijks	N.v.t.	Resultaat
Evolutie van de transittrafiek (per stroom, inhoud en type vrachtgoed)	Tonnage van de transittrafiek	Jaarlijks	N.v.t.	Resultaat
Evolutie van de waterwegtrafiek in verhouding tot het totale vrachtvervoer in het havengebied en het BHG	Respectievelijk aandeel van de weg-, waterweg- en spoortrafiek in het havengebied en het BHG	Jaarlijks	N.v.t.	Resultaat
Evolutie van de havenbanen	Aantal directe en indirecte banen (VTE) door de havenactiviteiten	Jaarlijks	N.v.t.	Resultaat
Evolutie van de dekkingsgraad van de exploitatiekosten door de handelsinkomsten	Handelsinkomsten / exploitatiekosten	Jaarlijks	N.v.t.	Resultaat
Door het Gewest toegekende dotaties aan de Haven	Bedrag van de gewestelijke dotaties aan de Haven in verhouding tot de verbintenissen van het PPI	Jaarlijks	100%	Resultaat (Gewest)
Tevredenheid van de gebruikers	Nieuwe methode te bepalen	Te bepalen	Te bepalen	Resultaat



## Budgettair meerjarenplan 2021-2025

Cfr. bijlage



Fait à Bruxelles le 8 décembre 2020, en autant d'exemplaires originaux que de parties, dont chacune reconnaît avoir reçu le sien.  
*Opgemaakt te Brussel op 8 december 2020 in evenveel exemplaren als er partijen zijn en waarbij elke partij erkent haar exemplaar ontvangen te hebben.*

**Pour la société régionale du Port de Bruxelles,  
*Voor de gewestelijke vennootschap Haven van Brussel,***

**Anthony Baert**

Vice-président du Conseil d'administration  
*Ondervoorzitter van de Raad van bestuur*

**Yassine Akki**

Président du Conseil d'administration  
*Voorzitter van de Raad van bestuur*

**Philippe Matthis,**

Directeur général adjoint  
*Adjunct-directeur-generaal*

**ir. Alfons Moens,**

Directeur général  
*Directeur-generaal*

**Pour la Région de Bruxelles-Capitale,  
*Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,***

**Alain Maron,**

Ministre en charge du Port de Bruxelles  
*Minister belast met de Haven van Brussel*



**port.brussels** 

ensemble, un port et une ville  
haven en stad, een geheel