

**Project voor de herontwikkeling
van de TIR-site**

Informatienota voor de marktconsultatie



Inhoud

Voorwoord	3
1 Toelichting omtrent deze marktconsultatie	4
1.1 Wat is de doelstelling van de marktconsultatie?	4
1.2 inlichtingen en vragen over de marktconsultatie	4
1.2.1 Contactgegevens	4
1.2.2 Informatie die ter beschikking gesteld wordt.....	4
1.3 Hoe kan u deelnemen aan de marktconsultatie?	5
1.3.1 Antwoorden op de vragenlijst.....	5
1.3.2 Organisatie informatiedag en plaatsbezoek.....	5
1.4 Juridische aspecten	6
1.4.1 Transparantie en gelijke behandeling	6
1.4.2 De marktconsultatie en de reglementering overheidsopdrachten	6
1.4.3 Aansprakelijkheid van de Haven van Brussel.....	7
1.4.4 Auteursrechten.....	7
2 Situering en doelstelling van het project.....	8
2.1 Situering en bestemming van het TIR centrum	8
2.2 Beschrijving van het TIR-centrum	10
2.3 Ambitie met de herontwikkeling.....	11
2.4 Procedure: concurrentiegerichte dialoog	15
3 Vragenlijst marktconsultatie.....	17
3.1 Met betrekking tot de voorgestelde procedure en wijze van samenwerking	17
3.2 Met betrekking tot de financiering van het project.....	18
3.3 Met betrekking tot de kwaliteit van het project.....	18
3.4 Met betrekking tot de voorgestelde programmatie van de site.....	18
3.5 Met betrekking tot uw referenties	19
3.6 Andere	19
3.7 Contactgegevens.....	19

VOORWOORD

Geachte mevrouw,

Geachte heer,

Hierbij ontvangt u een consultatiedocument met betrekking tot de herontwikkeling van het TIR logistics center gelegen aan de Havenlaan te Brussel. De Haven van Brussel wenst, als eigenaar en beheerder van deze site, een kwaliteitsvolle herontwikkeling van de gebouwen op deze site mogelijk maken.

De Haven van Brussel wenst hierbij een beroep te doen op een samenwerking met de private sector en wil dan ook peilen naar de interesse van private partners voor een eventuele publiek - private samenwerking (PPS). De aanbestedingsprocedure die hiervoor gebeurlijk in een volgende fase zal opgestart worden is de procedure van een concurrentiegerichte dialoog.

Het document dat voorligt, is het resultaat van onze wens om de marktconsultatie op een zo transparant en efficiënt mogelijke wijze te organiseren.

Uw mening over het principe, de kansen, de inhoud en de modaliteiten van een mogelijke samenwerking, is voor ons van groot belang om in een volgende fase de concurrentiegerichte dialoog op te starten.

Wij nodigen u van harte uit ons, vanuit uw deskundigheid en ervaring, deelgenoot te maken van uw suggesties en ideeën. Uw reactie zal een belangrijke rol spelen bij de verdere besluitvorming over het project.

Met vriendelijke groeten.

De Haven van Brussel

1 TOELICHTING OMTRENT DEZE MARKTCONSULTATIE

1.1 WAT IS DE DOELSTELLING VAN DE MARKTCONSULTATIE?

Een marktconsultatie heeft algemeen tot doel een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van een specifiek onderwerp door belanghebbenden uit te nodigen hun ideeën en suggesties erover mee te delen. Er is geen standaard- formule of wettelijk kader voor het organiseren van marktconsultaties. Elke marktconsultatie heeft bovendien eigen, concrete objectieven.

Een marktconsultatie met betrekking tot een potentiële publiek-private samenwerking (PPS) heeft tot doel de initiatiefnemer, hier de Haven van Brussel, een duidelijker beeld te geven van de interesse van andere spelers voor het project, de mogelijke synergie en de randvoorwaarden voor samenwerking.

Meer in het bijzonder wenst de Haven van Brussel te vernemen of private entiteiten principieel geïnteresseerd zijn om als investeerder betrokken te worden bij de herontwikkeling van de TIR-site, strategisch gelegen aan de Havenlaan te Brussel. De marktconsultatie wil de geïnteresseerde marktspelers informeren over het project voor de herontwikkeling van de TIR-site en peilen naar ideeën en suggesties omtrent een potentiële samenwerking. De informatie bekomen via deze consultatieronde zal gebruikt worden om de inhoud en vorm van het project beter te bepalen en gebruikt worden als input om de procedure van een concurrentiegericht dialogo voor te bereiden.

Deze raadpleging wordt uitgevoerd overeenkomstig artikel 51 van de wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten.

De Haven van Brussel organiseert een informatiedag en plaats bezoek voor geïnteresseerde kandidaten op woensdag op 4/12/2024 om 14.00 uur in het TIR-centrum, Havenlaan 104-106.

1.2 INLICHTINGEN EN VRAGEN OVER DE MARKTCONSULTATIE

1.2.1 Contactgegevens

Contactgegevens van de projectbeheerder bij de Haven van Brussel:

Naam: Anthony Callens, teammanager cel strategie

e-mail: acallens@port.brussels

Adres : Haven van Brussel, Redersplein 6, 1000 Brussel

1.2.2 Informatie die ter beschikking gesteld wordt

In voorbereiding van het project heeft de Haven van Brussel een studie laten uitvoeren met een toekomstvisie over de herontwikkeling van de TIR-site. Een executive summary van deze studie zal ter beschikking worden gesteld van de deelnemers aan de marktconsultatie.

1.3 HOE KAN U DEELNEMEN AAN DE MARKTCONSULTATIE?

Deelname aan deze marktconsultatie omvat 2 onderdelen:

- Een schriftelijk antwoord op een vragenlijst die zich verder in dit document bevindt.
- Vrijblijvend kunnen geïnteresseerde marktpartijen deelnemen aan een informatiedag die door de Haven van Brussel georganiseerd wordt op 4/12/2024.

1.3.1 Antwoorden op de vragenlijst

Het betreft antwoorden op de vragen die u achteraan dit document vindt. De Haven van Brussel zal geen rekening meer houden met de antwoorden die zij ontvangt na 31/01/2025 om 16u.

De antwoorden op de vragen dienen zo volledig, doch beknopt mogelijk te zijn. Een antwoord op alle vragen is wenselijk, doch niet vereist.

Indien onderdelen van uw antwoord vertrouwelijk zijn, dient u dit duidelijk aan te geven in het document.

Om de transparantie en gelijke behandeling van alle geïnteresseerden maximaal te garanderen verzoeken wij u uw reacties uitsluitend schriftelijk over te maken, gericht aan bovenstaande contactpersoon. Voor een vlotte verwerking ervan verzoeken wij u om de antwoorden ook in digitale vorm te bezorgen (in pdf-formaat aan het volgende emailadres: acallens@port.brussels).

Om een zo groot mogelijke transparantie te garanderen en alle geïnteresseerden optimaal te informeren, zal de Haven van Brussel alle niet-vertrouwelijke informatie verwerken in een synthesedocument en dit publiceren op de website van de Haven, zijnde <https://www.port.brussels/nl>. De identiteit van de kandidaten zal niet bekend gemaakt worden.

1.3.2 Organisatie informatiedag en plaatsbezoek

Voordat ze overgaat op de gunning van deze opdracht wil de Haven van Brussel, overeenkomstig artikel 51 van de wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten, verschillende marktspelers raadplegen om hen te informeren over haar project en de gunning van de toekomstige opdracht voor te bereiden.

Daarom organiseert de Haven van Brussel een informatiedag over het project voor de herontwikkeling van het TIR-centrum op 4/12/2024 om 14.00 uur. Deelname aan deze informatiedag is niet verplicht en niet-deelname betekent geen uitsluiting van de toekomstige procedure voor een concurrentiegerichte dialoog.

De informatiedag zal als volgt verlopen:

- 9u30 uur - Inleidende sessie door de Haven van Brussel
- 10u30 uur - Bezoek aan de gebouwen van de TIR-site
- 11u30 uur – Q&A

Ontmoetingsplaats : TIR Centrum- gebouw B - Dieudonné Lefèvrestraat 2 – 1020 Brussel



1.4 JURIDISCHE ASPECTEN

1.4.1 Transparantie en gelijke behandeling

De Haven van Brussel waakt erover dat de marktconsultatie met respect voor de beginselen van behoorlijk bestuur verloopt. Dit betekent onder meer dat de Haven van Brussel de geïnteresseerden een gelijke uitgangspositie en gelijke toegang tot informatie biedt. Dit consultatiedocument en bijlagen is openbaar en op te vragen via voornoemde kanalen.

De Haven van Brussel behoudt zich het recht voor op de website bijkomende mededelingen over de marktconsultatie te publiceren.

De marktconsultatie wordt bekendgemaakt via de website van de Haven, via sociale media, en via de kanalen van regionale partnerorganisaties en sectorfederaties.

1.4.2 De marktconsultatie en de reglementering overheidsopdrachten

De marktconsultatie peilt naar uw ideeën en suggesties omtrent een potentiële samenwerking.

Deze marktconsultatie heeft niet tot doel een concrete partner te selecteren voor een project. De marktconsultatie gaat dergelijke selectie vooraf en vormt een onderscheiden fase. Het is dus niet de bedoeling dat u uw "kandidatuur" of "offerte" indient voor het project.

Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat u omstandige analyses overmaakt die normaliter enkel in het kader van de uitvoering van een formele voorstudie of andere opdracht voor diensten vallen. U ontvangt geen financiële vergoeding voor uw deelname.

Voor zover nodig benadrukt de Haven van Brussel dat uw deelname aan de marktconsultatie op geen enkele wijze een negatieve of positieve invloed zal hebben op uw mogelijkheid tot deelname aan de selectie- en gunnings- procedures die de Haven van Brussel gebeurlijk in een latere fase zal organiseren. Onder geen beding zal uw reactie een uitsluitingsgrond vormen in het kader van dergelijke procedures.

1.4.3 Aansprakelijkheid van de Haven van Brussel

Dit document is enkel bestemd voor marktconsultatiedoeleinden. Het wordt ter beschikking gesteld op de uitdrukkelijke voorwaarde dat u het enkel zal gebruiken om suggesties en ideeën aan te reiken over een potentiële samenwerking met de Haven van Brussel in het kader van de herontwikkeling van de TIR-site.

Deze marktconsultatie stelt een mogelijke PPS in het vooruitzicht, maar houdt geen toezegging of verplichting in hoofde van de Haven van Brussel in. In het bijzonder, maar zonder afbreuk te doen aan de algemeenheid van wat voorafgaat, wordt geen bevestiging of waarborg gegeven met betrekking tot de opstart en gunning van een toekomstige overheidsopdracht.

De in het document opgenomen informatie wordt geacht nauwkeurig te zijn bij het ter perse gaan. Alle informatie kan echter onderhevig zijn aan bijwerkingen, wijzigingen of verbeteringen.

De Haven van Brussel aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de in dit document opgenomen informatie.

1.4.4 Auteursrechten

Voor de ideeën, suggesties en voorstellen die in antwoord op deze markt- consultatie worden ingediend kan u zich niet beroepen op een auteursrechtelijke bescherming. Het staat de Haven van Brussel volledig vrij deze elementen op te nemen in de later toe te kennen opdracht, zonder dat hiervoor enige vorm van vergoeding verschuldigd is.

2 SITUERING EN DOELSTELLING VAN HET PROJECT

2.1 SITUERING EN BESTEMMING VAN HET TIR-CENTRUM

Het logistiek centrum TIR¹ is gelegen aan de Havenlaan 104-110 te 1000 Brussel. Deze ligging is zeer centraal, juist ten noorden van de Brusselse pentagoon (het eigenlijke stadscentrum) en juist naast de nieuwe stadswijken Tour & Taxis en Tivoli.

De TIR-site is uitstekend bereikbaar vanaf de noordelijke ring en kan als uitvalsbasis dienen om het historische stadscentrum en de omliggende wijken en gemeenten te belevaren.

De TIR-site is gescheiden van de watergebonden terreinen gelegen langs het kanaal door de Havenlaan. Momenteel is er geen fysieke verbinding tussen de TIR-site en de waterweg.



Ligging van het TIR logistics center in de onmiddellijke nabijheid van de Brusselse pentagoon

De TIR-site is blauw ingekleurd op het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP), hetzij als gebied voor havenactiviteiten en vervoer.

¹ TIR staat voor Transport International Routier. Deze benaming sluit niet meer aan bij de herontwikkeling als een stedelijke logistieke hub.

Volgens de wettelijke bepalingen inzake de bodembestemming kunnen in deze gebieden volgende activiteiten worden ontwikkeld:

Art 6.1

1. haven- en logistieke activiteiten, meer bepaald overslag, distributie, verpakking, groothandel, vervoer en opslag;
2. nijverheids- of ambachtsactiviteiten die de productie of de bewerking van roerende goederen ter plaatse ten doel hebben;
3. activiteiten die de verbetering van het milieu beogen, zoals waterzuivering, systemen voor het verwijderen, verwerken, recycleren en ophalen van afval

Art 6.2

Die gebieden kunnen ook worden bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, alsmede voor de handelszaken die de gebruikelijke aanvulling vormen op de in punt 6.1 bedoelde activiteiten, meer bepaald de bankagentschappen, servicestations, cafés, restaurants, waarvan de vloeroppervlakte van al die functies samen per gebouw niet meer dan 300 m² bedraagt. De vloeroppervlakte voor de hierboven bedoelde handelszaken mag worden verhoogd, onder de volgende voorwaarden: 1° de verhoging wordt naar behoren met sociale en economische redenen omkleed; 2° de plaatselijke omstandigheden maken die verhoging mogelijk zonder afbreuk te doen aan de hoofdfuncties van het gebied; 3° de handelingen en werken worden aan de speciale regelen van openbaarmaking onderworpen.

De vloeroppervlakte voor handelszaken die de gebruikelijke aanvulling vormen op de in punt 6.1 bedoelde activiteiten is evenwel beperkt tot 1.000 m² per gebouw.

Art 6.3

Die gebieden kunnen ook worden bestemd voor de bijkomende huisvesting die behoort bij de hoofdfuncties van het gebied, meer bepaald voor de huisvesting van het veiligheidspersoneel.

Art 6.4

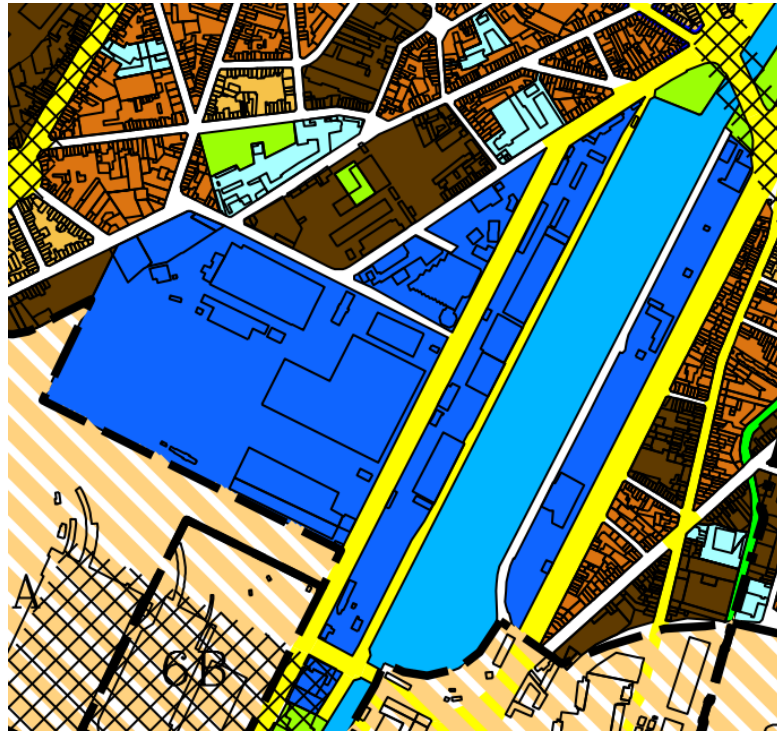
De terreinen aan de kade zijn bij voorrang bestemd voor activiteiten die verband houden met de waterweg.

Art 6.5

Algemene voorwaarden voor alle bestemmingen bedoeld in de voorschriften 6.1 tot 6.4: 1° de aard van de activiteiten moet verenigbaar zijn met de andere activiteiten of bestemmingen van het huizenblok waarop het project betrekking heeft en van de omliggende huizenblokken; 2° de stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en de landschappelijke inrichting van hun omgeving maken hun inpassing mogelijk in het stedelijk milieu.

Art 6.6

Het aanleggen van industriële spoorverbindingen is toegelaten. Die verbindingen mogen de wegen gelijkvloers oversteken indien de plaatselijke omstandigheden daartoe verplichten.



Uittreksel uit het Gewestelijk Bestemmingsplan (links de TIR-site)

2.2 BESCHRIJVING VAN HET TIR-CENTRUM

Het TIR-centrum is een uitzonderlijke logistieke site, bestaande uit terreinen en gebouwen - gelegen op minder dan 3 km van het centrum van Brussel. De Haven van Brussel is als eigenaar en beheerder van de site verantwoordelijk voor de ontwikkeling en exploitatie van die infrastructuur.



TIR-site met de verschillende gebouwen (A, B, C, D en E)

Het TIR bestaat uit een complex van 5 gebouwen (waarvan 4 met 4 verdiepingen) met een totale bruikbare oppervlakte van 115.014 m² opslagruimte en 11.767 m² kantoren.

De gebouwen zijn gebouwd tussen 1957 en 1974. De gebouwen bevinden zich op grond in een

gebied voor havenactiviteiten en vervoer. De gebouwen worden momenteel uitgebaat door de Haven zelf, die ze in domeinconcessie geeft aan een honderdtal gebruikers, voornamelijk logistieke dienstverleners en groothandelaars. Op de daken van gebouwen A, C, D en E ligt een energiepark met zonnepanelen (via concessie voor dakoppervlak).

Het TIR beschikt over heel wat troeven voor de gebruikers van de site:

- Ideale ligging in de onmiddellijke nabijheid van het stadscentrum (op <3 km van de voetgangerszone);
- Vlotte bereikbaarheid vanaf de Brusselse ring, zoals vastgelegd in het Strategisch plan voor het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2013) en in het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move (2021) die een route voor vrachtverkeer PLUS omvat tussen de Brusselse ring en het logistiek centrum TIR (afstand ongeveer 6 km);
- Aanzienlijk potentieel voor het organiseren van efficiënte stedelijke logistiek;
- Opslagcapaciteit in variabele modules;
- Gediversifieerd aanbod aan logistieke diensten en douanevoorzieningen.



Ligging van het TIR-centrum in de nabijheid van het verkeersluwe stadscentrum

2.3 AMBITIE MET DE HERONTWIKKELING

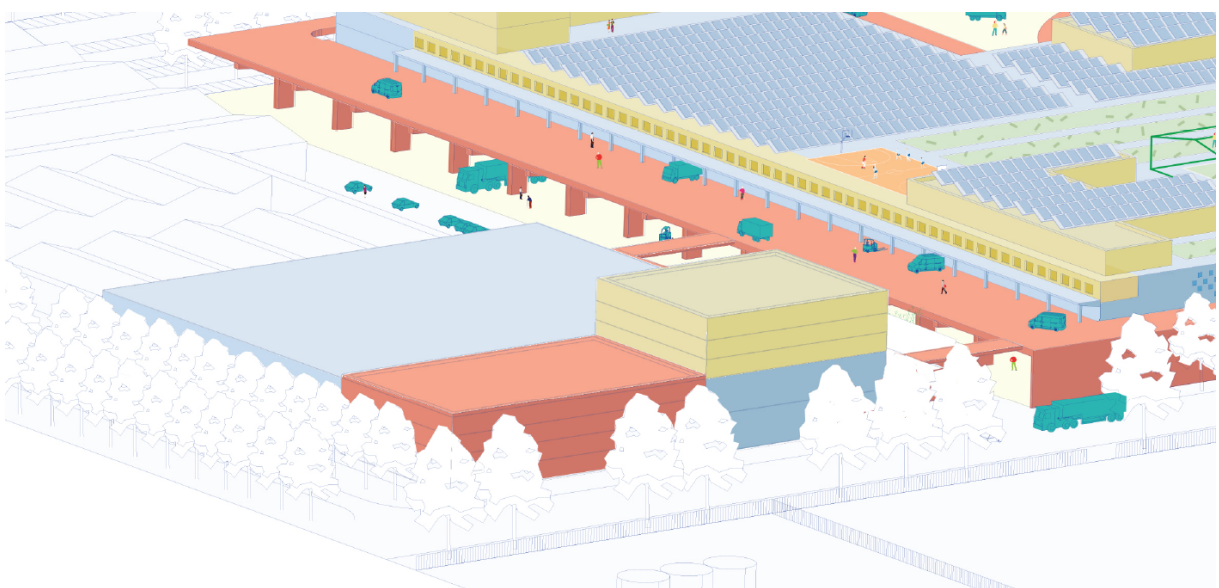
Op 25 april 2019 heeft de Brusselse regering opdracht gegeven aan de Haven van Brussel om een concrete en onderbouwde strategie uit te werken voor de herontwikkeling van het TIR.

De ambitie met het TIR-centrum is om:

- Het TIR-centrum te transformeren tot een kwalitatief hoogstaande logistieke site die een belangrijke bijdrage kan leveren aan de verduurzaming van de stedelijke logistiek binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- De site optimaal te integreren in de aanpalende wijken Tivoli, Tour & Taxis en de Maritiemwijk

door een opwaardering van de gebouwen, de site te vergroenen en de mobiliteitsimpact op de omliggende wijken zoveel mogelijk te beperken.

Een consortium onder leiding van Quares Consulting kreeg van de Haven van Brussel in 2020 de opdracht om een studie voor de herontwikkeling uit te voeren. Die studie toont aan dat het voorkeursscenario voorlopig bestaat uit een herontwikkeling als logistiek centrum of, meer bepaald, als een stedelijk distributiecentrum. Een executive summary van deze studie zal ter beschikking worden gesteld van de deelnemers aan de marktconsultatie. Het voorkeursscenario uit deze studie wordt als richtinggevend beschouwd bij de realisatie van het project. Van de voorgestelde programmatie kan worden afgeweken, op basis van de onderhandelingen tijdens de competitieve dialoog fase.



Illustratie: ontwikkelingsscenario uit de studie van Quares

De volledige uitvoering van het voorkeursscenario, inclusief de renovatie, werd in het kader van de ontwikkelingsstudie geschat op een totale investeringskost van ongeveer 77 miljoen euro.²

Het voorkeursscenario beoogt de uitwerking van een gevarieerd dienstenaanbod op de TIR-site met logistieke ruimtes voor korte termijn opslag, duurzame stadslogistiek, burelen, en optioneel stadslandbouw, ateliers voor semi-productieve activiteiten (bijvoorbeeld de bereiding van maaltijden in een grootkeuken gericht op ziekenhuizen, rusthuizen, bedrijven of scholen), gedeelde faciliteiten zoals co-working, restauratie, sportfaciliteiten, mobiliteitsmanagement en hernieuwbare energie. Door marktconforme tarieven voor de logistieke ruimtes, burelen, atelierruimtes en de andere faciliteiten op de site aan te rekenen, zouden de inkomsten naar schatting kunnen oplopen tot 5,3 miljoen euro per jaar³.

² Dit is een schatting op basis van een studie uitgevoerd in 2021 door Quares. Het bedrag wordt louter ter informatie gegeven. In 2024 werd een actualisatie gedaan en werd de investeringskost geraamd op 88 miljoen euro.

³ Dit is een schatting op basis van een studie uitgevoerd in 2021 door Quares. Het bedrag wordt louter ter informatie gegeven.

Een korte synthese van het voorkeurscenario wordt hieronder als uittreksel uit de studie weergegeven.

“Om een toekomstgericht stedelijk logistiek centrum uit te bouwen, dat de logistieke stromen van en naar de stad helpt verduurzamen, is het noodzakelijk om logistieke partijen aan te trekken die logistieke stromen van en naar de stad helpen verduurzamen. Deze verduurzaming wordt gedreven door consolidatie van goederenstromen, het gebruik van klimaat neutrale vervoersmodi en het gebruik van het water om goederen naar en van het TIR-centrum te brengen. Het is belangrijk om verschillende types stadsdistributie uit te bouwen. Daarbij moeten we durven inzetten op gebruikers die hun aan- en afvoer van handelsgoederen via het water organiseren. Vanuit een pragmatisch oogpunt denken we hierbij onmiddellijk aan transport van bouwmaterialen en bulkgoederen in pallet-vorm.

Om deze ambities mogelijk te maken, zal het TIR-centrum een vrije werkhoogte van minstens 6 meter nastreven teneinde het beoogde cliënteel te kunnen ontvangen op twee volwaardige logistieke lagen. Hoewel dit de vermarktbaar ruimte doet afnemen, zal dit er wel voor zorgen dat de totale huurinkomsten voor de site kunnen stijgen, maar ook dat de soorten activiteiten meer kunnen aansluiten bij de ambities geformuleerd door de Haven en het Gewest. Hierdoor wordt het TIR-centrum één van de weinige moderne logistieke sites in Europa die inhoudelijk beschikken over twee nuttige en volwaardige logistieke bouwlagen. Het laat toe om in te spelen op de marktvraag van moderne logistieke dienstverleners en biedt flexibiliteit aan de klanten. Vanuit de markt zal dit sterk bijdragen aan het imago van het Gewest als stadsregio die een voortrekkersrol speelt op het vlak van stadsdistributie. De gelijkvloerse verdiepingen zijn dan ideaal om crossdocking activiteiten vorm te geven. De bovenliggende locaties laten niet toe om met crossdocking via een voor- en achtersysteem te werken, maar dat zou in principe ook kunnen via een U-beweging. Beide niveaus hebben bijgevolg voldoende flexibiliteit door op 6 meter te werken.

Een mix aan gebruikers. Na de herontwikkeling van de gebouwen tot moderne logistieke gebouwen, staat het de Haven nog steeds vrij om het type gebruikers te selecteren. De Haven kan ervoor kiezen om te focussen op grotere gebruikers met meer potentieel voor de waterweg en één plateau van een gebouw integraal in gebruik te nemen. Men kan er ook voor kiezen om (gedeeltelijk) kleinere gebruikers aan te trekken die hier hun diensten kunnen uitbouwen en een hogere tewerkstelling/ m² kennen. In het eerste geval spreekt men van een schaal van ongeveer 8-10.000 m², in het tweede geval start men reeds aan 1400 m². Uit de marktbevraging kunnen we afleiden dat de meeste aanvragen zullen liggen tussen de 1400 en 3000 m². Idealiter is er een mix aan ruimteaanbod voorzien.

Het TIR-centrum wil een voortrekkersrol spelen in de klimaattransitie door hoge ambities naar voor te schuiven: daarbij denkt men aan duurzame lokale energieproductie en -verbruik, maximale opvang van het regenwater en het positief aanwenden van deze waterstromen door samenwerking met omliggende sites inzake materialenstromen van en naar de stad en op de site. Een professionele Urban Farm op het dak zal zowel de energie als water van de site kunnen gebruiken, maar ondersteunt ook de lokale voedselproductie en versterkt de stadsdistributie rond verse voeding.

Het TIR-centrum heeft de ambitie om een veilige (safe & secure) plaats te worden, zowel voor haar klanten als voor haar omwonenden. Daarenboven wil ze ook veiligere en duurzame logistieke verkeersstromen naar de stad mogelijk maken door fietskoeriers en kleine CO₂ neutrale bestelwagens te gebruiken in plaats van zwaar vervoer. Door maximaal goederen te consolideren en zwaar vervoer richting het centrum sterk te verminderen, verhoogt het TIR-centrum de verkeersveiligheid voor het

hele Gewest. Het hoogste potentieel voor het verduurzamen van de stromen ligt in de binnenstad en de eerste kroon van wijken rondom de kleine ring van Brussel.

Om het ecosysteem verder te ondersteunen, is het opportuun om circulaire atelierruimte te voorzien. Hiervoor is de site van Febetra ideaal: deze komt binnen enkele jaren uit concessie en kan ontwikkeld worden tot een tweelaags gebouw met ateliers op de gelijkvloerse verdieping en kleinere logistieke units op het dak. In samenwerking met Greenbizz kan dit de cluster rond productie versterken, maar ook het ecosysteem van de Haven ondersteunen. (NB de Febetra site is privé-eigendom en maakt geen onderdeel uit van het project dat de Haven momenteel in de markt wenst te zetten).

Ondersteunende faciliteiten vormgeven om de ambities van het TIR-centrum verder helpen realiseren. De stadslandbouw ondersteunt en versterkt de stadsdistributie van verse producten en de mobiliteitshub helpt de mobiliteitsnoden van de site opvangen. Tevens voorziet de mobiliteitshub extra faciliteiten zoals sportinfrastructuur. Deze ondersteunende functies kunnen zowel dienen voor de buurt als voor de bedrijven en werknemers op de site.

Een TIR-centrum met aandacht voor de buurt. De herontwikkeling van de TIR-site biedt opportuniteiten om de publieke ruimte zo herin te richten dat de buurt meer toegang krijgt tot extra groen, maar ook tot een trage weg die een verbinding helpt te maken met de site van Tour&Taxis. De ambitie is om minstens 10.000 m² groen te voorzien waarvan 5000 m² 24/7 toegankelijk is voor de buurt. Het Noordelijke plein ter hoogte van gebouw C kan dan uitgroeien tot een nieuwe ontmoetingsplaats voor de buurt.

Door de stadsdiensten te huisvesten op de Citroënsite, is het mogelijk om de synergiën van de stadsdiensten mogelijk te maken zonder het potentieel voor logistiek op de TIR-site in gevaar te brengen. (NB de stadsdiensten worden uiteindelijk niet geherlokaliseerd op de TIR-site en dit onderdeel van de studie valt dus weg)."

De belangrijkste aanpassingen aan de bestaande infrastructuur van de TIR-site betreffen dus:

- Het openbreken van de tussenverdiepingen (R+1 en R+3) om de vrije hoogte voor logistiek op minimaal 6m te brengen;
- De integratie van kantoorunits in mezzanine in de logistieke ruimtes;
- De afbraak van gebouw A en heropbouw als mobility hub;
- De afbraak van gebouw B (kantoorgebouw) en creatie van een groene ruimte;
- De bouw van een business center op de daken van gebouw D+E;
- De ontharding en vergroening van de TIR-site.

Het synthesescenario stelt een programmatorische mix voor die maximaal aansluit bij de ambities voor de herontwikkeling van de TIR-gebouwen en die rekening houdt met de duurzaamheidsvereisten en de leefbaarheid van de aanpalende wijken. In de tabel hieronder wordt een eerste aanzet gegeven tot programmatorische mix die in het kader van de onderhandelingen met de privé-partijen procedure van de competitieve dialoog) verder kan verfijnd en aangepast worden.

Functie	Oppervlakte in m ²
Logistieke oppervlakte (vanaf 1400 m ² - 12400 m ²)	50 600
Logistiek kleinschalig (tot en met 500 m ²)	2 500
Kantooroppervlakte verbonden met logistiek (rechtstreeks geïntegreerd in logistieke ruimte via mezzanine)	5 145
Kantooroppervlakte verbonden met Business center (voor bedrijven zonder aansluitende kantoren, en logistieke keten bedrijven)	7 200
Urban Farm	6 000
Stadsproductie	3 000
Totale economische ruimte	74 445
Mobility Hub + andere parkeerplaatsen	400

2.4 PROCEDURE: CONCURRENTIEGERICHTE DIALOOG

De Haven van Brussel is van plan om een PPS (publiek-private samenwerking) in te zetten voor de herontwikkeling van het TIR-centrum. Daarvoor worden verschillende rechtsvormen overwogen. Op dit moment zijn de voorkeursscenario's een DBFM⁴ (waar nodig gevolgd door aanvullende maatregelen zoals domeinconcessies) en een DBFMO⁵. Maar, zoals hieronder uitgelegd, zal de juridische structuur van het project - en de financiering en uitvoering ervan - tijdens de dialoofase worden besproken.

Om de precieze vereisten van de opdracht in het licht van haar behoeften te bepalen en de meest geschikte juridische structuur te kiezen, heeft de Haven van Brussel besloten om de aanbestedingsprocedure van de concurrentiegerichte dialoog te gebruiken. In de praktijk wordt de concurrentiegerichte dialoog vaak gebruikt wanneer de aanbestedende overheid niet in staat is om de juridische en/of financiële basis voor een project volledig te specificeren.

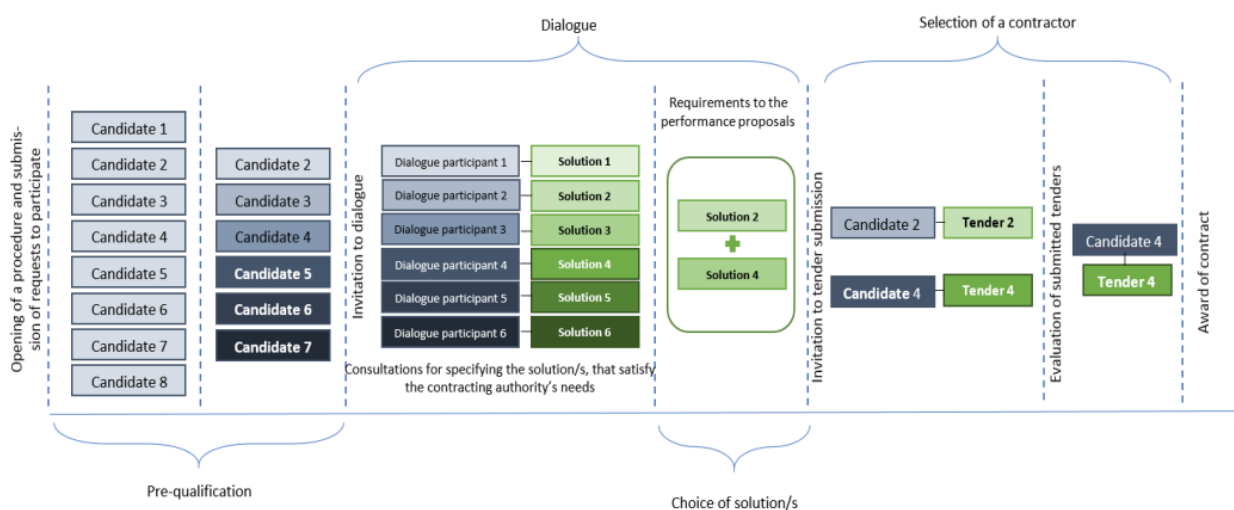
⁴ Bij een DBFM-contract (Design Build Finance Maintain) ontwerpt en bouwt de opdrachtnemer die het DBFM-project krijgt toegewezen de infrastructuur in overeenstemming met de outputspecificaties die door de aanbesteder zijn vastgesteld. Om de ontwerp- en bouwkosten te dekken, krijgt de opdrachtnemer financiering. Hij is ook verantwoordelijk voor het onderhoud van de infrastructuur. In ruil daarvoor betaalt de opdrachtgever de opdrachtnemer een periodieke beschikbaarheidsvergoeding op basis van zijn prestaties.

⁵ Bij een DBFMO-contract (Design Build Finance Maintain Operate) is de opdrachtnemer niet alleen verantwoordelijk voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van het project, maar ook voor de daadwerkelijke exploitatie ervan. Er bestaan verschillende types DBFMO-contracten:

- DBFMO in de strikte zin van het woord: de opdrachtnemer voert de verschillende in een contract opgenomen taken uit in ruil voor een beschikbaarheidsvergoeding. Eventuele compensaties voor het gebruik van de verleende dienst worden rechtstreeks aan de aanbestedende overheid betaald. Het vraagrisico blijft bij de Haven.
- DBFMO in de vorm van een dienstenconcessie: minstens een deel van de vergoeding die de opdrachtnemer ontvangt, wordt betaald door de eindgebruikers. De opdrachtnemer draagt het vraagrisico.

Deze aanbestedingsprocedure is verdeeld in drie fasen:

- 1) Fase van de selectie van de kandidaten (en mogelijk preselectie)
- 2) Dialoofase
- 3) Gunningsfase



Afbeelding overgenomen uit OESO, "The application of the competitive dialogue in public procurement"

Bij een dergelijke procedure stelt de aanbestedende overheid eenvoudigweg een pakket behoeften vast (met eventueel bepaalde randvoorwaarden of beperkingen) en kunnen de aanbestedende overheid en de ondernemers tijdens de dialoofase bespreken hoe de precieze eisen van de opdracht verder kunnen worden vastgesteld.

De aanbestedende overheid heeft ook de mogelijkheid om het aantal in aanmerking komende oplossingen gaandeweg te beperken, zodat alleen inschrijvers die een offerte kunnen indienen, worden uitgenodigd voor de uiteindelijke gunningsfase. Deelnemers aan de dialoog kunnen eventueel een vergoeding ontvangen.

Voorlopig heeft de Haven van Brussel het volgende, louter indicatieve, tijdschema opgesteld:

- 05/2025 – Kwalitatieve selectie van kandidaten
- 05/2025 – Publicatie van de « dialogue phase guide »
- 01/2026 – Afronden van de dialoog en start van tender procedure
- 09/2026 – Evaluatie offertes + BAFO
- 12/2026 – Gemotiveerde gunningsbeslissing

Dit tijdschema kan tijdens de dialoofase worden besproken.

3 VRAGENLIJST MARKTCONSULTATIE

Uw antwoorden op onderstaande vragenlijst zullen een belangrijke rol kunnen spelen bij de besluitvorming over de verdere aanpak van het project en, indien voor een PPS geopteerd wordt, bij het definiëren van de optimale structuur en randvoorwaarden van de PPS.

Door uw ervaring en kennis te vertalen in concrete antwoorden op de vragenlijst, helpt u de Haven van Brussel om de haalbaarheid en de aantrekkingskracht van een mogelijke PPS-overeenkomst te verzekeren. De Haven van Brussel verwacht uiteraard geen absolute antwoorden op de vragen, maar een antwoord op basis van uw deskundigheid.

De Haven van Brussel hecht dan ook bijzonder veel waarde aan uw visie en stelt uw deelname aan deze marktconsultatie erg op prijs.

3.1 MET BETREKKING TOT DE VOORGESTELDE PROCEDURE EN WIJZE VAN SAMENWERKING

- a. Meent u dat een PPS met de Haven van Brussel of een andere vorm van structurele participatie in het TIR-centrum principieel interessant is voor een private partner en waarom?
- b. Ziet u de opzet van een DBFM of DBFMO-constructie als een realistische optie? Waarom wel/niet? Welke optie van DBFM of DBFMO lijkt u het meest adequaat en waarom?
- c. Welke voorstellen hebt u voor het definiëren van een eventuele O-component in een DBFMO-constructie? Met andere woorden, welke activiteiten en/of diensten kunnen volgens u in het contract worden opgenomen, bv. bewaking, schoonmaak, commercialisering van ruimtes, etc.?
- d. Indien een DBFMO-constructie als mogelijke optie wordt aangemerkt en de exploitatie/commercialisering van het TIR-centrum omvat, hoe ziet u dan de remuneratie van de O-component, en de remuneratie van de Haven van Brussel en hoe verhoudt dit zich volgens u best t.o.v. de beschikbaarheidsvergoedingen?
- e. Welke voorstellen hebt u voor het definiëren van een optimale omvang in termen van activa (gebouwen en oppervlakte)?
- f. Het is de intentie te werken met een concurrentiegericht dialog. Wat is uw mening over de voorgestelde werkwijze van de Haven van Brussel om tot een overeenkomst te komen? Op welke wijze kan ze een optimale samenwerking in de weg staan? Op welke wijze kunnen de slaagkansen verhogen?
- g. Is het volgens u mogelijk om een continuïteit van de huurinkomsten uit het TIR-centrum gedurende de bouwfase/fase van herontwikkeling te verzekeren? Wat zijn uw voorstellen om dergelijke maximale continuïteit te bewerkstelligen?
- h. Waar liggen volgens u de kritische risicofactoren en op welke wijze meent u dat men hier best mee omgaat? Welke eventuele voorstellen hebt u voor de verdeling van risico's en wederzijdse

verantwoordelijkheden tussen de Haven van Brussel en de private partner?

- i. Welke informatie die redelijkerwijs in dit stadium nog bijkomend kan verzameld worden kan de kwaliteit van een toekomstige aanbidding verhogen of de onzekerheden in belangrijke mate verlagen?
- j. Hoeveel tijd meent u dat er nodig zal zijn voor de opmaak van een offerte en acht u de vooropgestelde planning haalbaar?

3.2 MET BETREKKING TOT DE FINANCIERING VAN HET PROJECT

- a. Het is niet uitgesloten dat dit project ESR-neutraal in de markt moet worden gezet: hebt u te dien aanzien verdere bemerkingen of suggesties? Vormt ESR-neutraliteit (en de daarbijhorende risico-allocatie) een probleem volgens u om het project te ontwikkelen?
- b. Wat is volgens u de meest efficiënte of meest voordelige manier om het project te financieren?
- c. Welke minimale informatie acht u in het bestek nodig om een sluitend financieringsplan in de offerte te kunnen aanbieden?

3.3 MET BETREKKING TOT DE KWALITEIT VAN HET PROJECT

- a. Wat is uw mening over de voorgestelde aanpak?
- b. Hebt u suggesties om deze aan te passen?
- c. Wat is uw mening over de vooropgestelde doelstellingen met betrekking tot duurzaamheid van de site (ontharding openbare ruimte, BREEAM-certificaat, hergebruik regenwater, energiegemeenschap, ...).

3.4 MET BETREKKING TOT DE VOORGESTELDE PROGRAMMATIE VAN DE SITE

- a. Acht u de voorgestelde programmatie⁶, op basis van de ontwikkelingsvisie opgemaakt door Quares consulting, haalbaar en wat zou u hieraan eventueel wijzigen?
- b. Voor wat betreft de integratie van publieke en private uitrustingen (sportfaciliteiten, urban farm, mobility hub) bestaat er interesse om deze vanuit de private sector te exploiteren? Onder welke vorm?
- c. Wat betreft de ambitie om het TIR-centrum bi-modaal te ontsluiten (weg/water), ziet u mogelijkheden om deze verbinding met het water te integreren in het project? Is de optie om een conveyor belt over de Havenlaan te bouwen een realistische optie?

⁶ De voorgestelde programmatie op basis van de Quares-studie is louter richtinggevend voor de herontwikkeling van de TIR-site.

- d. Kan de uitvoering van de opdracht volgens u gefaseerd verlopen zodat er een realistische transitie kan georganiseerd worden voor de herlokalisatie van (een deel van) de huidige gebruikers van het TIR-centrum naar de gerenoveerde gebouwen?
- e. Heeft u suggesties voor nog andere manieren van realisatie?

3.5 MET BETREKKING TOT UW REFERENTIES

De Haven van Brussel tracht met deze marktconsultatie om de slaagkansen van het project te maximaliseren door de marktconformiteit van de aanpak te toetsen. Daarom zou het voor de Haven van Brussel nuttig zijn om meer informatie te hebben over de capaciteit van de markt om een dergelijk project uit te voeren. Met name de volgende informatie zou de Haven van Brussel een beter inzicht kunnen geven in de markt (dit is een niet-exhaustieve lijst):

- Schaalgrootte
- Omzet
- Combinatie van diverse disciplines
- Contractvormen

U bent vrij om te beslissen of u dit soort informatie wilt delen met de Haven van Brussel. U bent hier op geen enkele manier aan gebonden. Deze vraag heeft geen enkele betrekking op een eventuele selectiefase in het verdere verloop van dit project.

3.6 ANDERE

- a. Welke andere suggesties hebt u?
- b. Zijn er randvoorwaarden waarvan u denkt dat ze bijkomend moeten ingevuld worden?
- c. Wat is uw visie op de fasering en de timing van de realisatie van de verschillende onderdelen van het project (sanering, ontwikkeling, commercialisatie)?

3.7 CONTACTGEGEVENS

Gelieve de volgende gegevens bij uw antwoorden op de vragenlijst te voegen:

- Uw naam en de naam van de entiteit namens dewelke de antwoorden werden opgesteld;
- Uw adres, bij voorkeur ook uw mailadres en telefoonnummer;
- De naam van een contactpersoon.