

# nota van inlichtingen

---

Capaciteitsstudie Schelde

Contractnummer 31122359

---

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Dienst Programma's, Projecten en Onderhoud  
(in opdracht van de Vlaams Nederlandse Schelde Commissie)

Met 2 bijlagen

Nota van inlichtingen behorend bij contractnummer 31122359, verstrekt aan gegadigden voor Capaciteitsstudie Schelde.

**1. Door gegadigden zijn de volgende schriftelijke vragen gesteld:**

De schriftelijke vragen zoals gesteld via TenderNed zullen beantwoord worden in de 2<sup>e</sup> Nota van Inlichtingen.

**2. Door gegadigden zijn tijdens de inlichtingenbijeenkomst de volgende mondelinge vragen gesteld:**

**Organisatorisch en begeleiding**

- **Vraag 01:** Welke mogelijkheden bestaan er om de definitie van begrippen zoals veiligheid, beloodsing enz. vast te leggen en te bediscussiëren?
  - ➔ De opdrachtnemer krijgt de gelegenheid om samen te zitten met de stakeholders. Dat gebeurt ofwel rechtstreeks of via de opdrachtgever. Er is aan de stakeholders gevraagd om daar tijd vrij voor te maken.
  
- **Vraag 02:** Is er een lijst van stakeholders bekend?
  - ➔ De lijsten van de Schelderaad en de Begeleidingscommissie kunnen beschikbaar gesteld worden. Maar de belangrijkste stakeholders voor de Capaciteitsstudie zijn de havens en de nautisch dienstverleners die op de vaarweg actief zijn (loodsen). De informatie over alle andere belanghebbenden, zoals rederijen, wordt via de havens beschikbaar gesteld. Gemeentes zijn minder belangrijk in deze fase en worden pas echt van belang in een eventuele oplossingsfase waarbij een infrastructurele oplossing zou voorgesteld worden.

## Terms of Reference

- **Vraag 03:** Wordt de afhandeling aan de kade meegenomen in de studie? Voor de haven van Antwerpen is het onmogelijk om elk detail mee te nemen. Kan de opdrachtnemer dan bv. uitgaan van een schematisatie van de haven van Antwerpen? Hoe zit dat voor het sluizencomplex en het kanaal Gent-Terneuzen? En wat gebeurt er met de kades van Gent?
  - ➔ Het principe is dat alles wat achter de sluizen zit, geen onderdeel is van de studie. De studie gaat immers niet over de efficiëntie van een haven of een kade. Het sluizencomplex Gent-Terneuzen wordt betrokken in de studie, maar voor de kades van Gent is een bepaald abstractieniveau nodig.  
Het is wel belangrijk om de werkingskarakteristieken mee te nemen die meer inzicht moeten geven in de werking van de haven of een sluis. Als een sluis bv. voor 80% operationeel is, wordt die input meegenomen in de studie. Deze oefening hoeft niet tot in alle detail te gebeuren: het is niet de bedoeling om de werking van de havens of de capaciteit van de terminals te analyseren, maar om uit te komen bij werkingskarakteristieken waarmee de toegankelijkheid kan worden geanalyseerd en uitspraken gedaan kunnen worden over de capaciteit van de vaarweg. Daarom stopt de analyse aan de kade.  
  
De studie beoogt met andere woorden geen analyse van de capaciteit van de haven (ook niet als dat zo zou blijken uit de Terms of Reference). De opdrachtnemer kan rekening houden met het mogelijke aanbod van een haven, zonder dat hij daarvoor uitspraken hoeft te doen, door bv. te beoordelen hoe lang een schip in de haven ligt. Hij moet dus enkel de entry- en exitpunten in beschouwing nemen. De opdrachtgever gaat uit van de kade of de sluis als exitpunt, ook omdat het niet haalbaar is om uit te komen op een realistisch model.
- **Vraag 04:** Is het sluizencomplex Terneuzen een parameter wat capaciteit betreft?
  - ➔ Daarvoor geldt ook dat gekeken moet worden naar de werkingskarakteristieken van de sluis en die mee te nemen naar het modelonderzoek.
- **Vraag 05:** Er zijn twee manieren om die kwestie te bekijken: als schepen binnenvaren met een bepaalde bestemming, hebben ze een bepaalde verblijfsduur en varen ze weer verder. Je kan enerzijds die verblijfsduur meenemen in de werkingskarakteristieken, of je gaat uit van een nieuwe dataset op het moment dat ze de haven verlaten.
  - ➔ De opdrachtgever bevestigt dat dat een pragmatische oplossing kan zijn.
- **Vraag 06:** Krijgt de opdrachtnemer van de Capaciteitsstudie gegevens zoals venstertijden en wachttijden (wat ook afhankelijk is van het scheepstype) die gebruikt kunnen worden voor de kalibratie van het model?
  - ➔ Wachttijden worden niet meegenomen als parameter. Als schepen slow steamen, komt de wachttijd immers mee terecht in de vaartijd. Dat geeft een vertekend beeld. Dat geldt ook voor vertrekkende zeeschepen die moeten wachten voor een gunstig tijvenster, waardoor andere schepen weer op die zeeschepen moeten wachten. In de Terms of Reference staat vermeld dat de vaarsnelheid relevant is voor de studie. De opdrachtgever rekent onder meer met een predictiemodel dat het loodswezen heeft uitgewerkt. Daaruit kan je afleiden met welke reistijd je moet rekening houden als bepaalde parameters vervuld zijn. Omdat je mislukte reizen niet altijd uit de statistieken kan halen, is het aangewezen om te werken met gemiddelde vaartijden.
- **Vraag 07:** Staan dit soort van modelbeslissingen al vast?
  - ➔ Nee, de modelbeslissingen worden in overleg gemaakt, net zoals de definitie van capaciteit. Tijdens de marktconsultatie heeft de opdrachtgever gemerkt dat er verschillende benaderingen mogelijk zijn om de studie aan te pakken. Daarom wordt niet opgelegd hoe de opdrachtnemer de opdracht moet aanpakken, zodat hij de

vrijheid krijgt om met zijn eigen, bestaande middelen te werken. Ook in de aanbestedingsdocumenten zijn er nog inhoudelijke vaagheden te vinden. Die zijn onmogelijk weg te werken. De bedoeling is dat de opdrachtnemer samen met de opdrachtgever de studie aanvat en dat onduidelijkheden stap voor stap uitgeklaard worden via methodologische nota's. De opdrachtnemer moet daar dus voldoende transparantie en flexibiliteit in aanbrengen.

- **Vraag 08:** Krijgt de opdrachtnemer informatie over o.m. stroming en de functie van het getij?  
➔ Ja.
- **Vraag 10:** Krijgt de opdrachtnemer informatie over de morfologie van de Westerschelde?  
➔ Ja. De formats daarvoor (bv. nautische kaarten) worden afgesproken.
- **Vraag 11:** Krijgt de opdrachtnemer input over de probabilistische geuldiepte?  
➔ Op dit moment vindt de transitie plaats naar probabilistisch toelatingssysteem. Dat systeem is ondertussen ontwikkeld, zodat medio 2017 de overstap gemaakt kan worden. Het is dus mogelijk dat er op bepaalde punten nog wijzigingen zullen gebeuren. Dan pas is het helemaal duidelijk hoe het deterministische en het probabilistische regime moeten worden meegenomen in de studie. In ieder geval is het belangrijk dat beide systemen nog beschouwd worden voor de situatie van 2015. Voor de toekomst moet vooral het probabilistisch regime bekeken worden. De tool daartoe hoeft de opdrachtnemer niet zelf te maken. De opdrachtgever zal de berekeningen die moeten plaatsvinden aanleveren. Hij bezorgt ook een lijst van maximale diepgangen op basis van interventiediepte en astronomische getijgegevens, die een jaar van tevoren opgesteld wordt.

De probabilistische parameters waarover het gaat zijn een manoeuvreerruimte van 5%, de combinatie van wind en golven, afwaaien enz. Die parameters worden op dit moment gevalideerd via proefreizen.

- **Vraag 12:** Wat is de definitie van de veiligheid van het verkeer?  
➔ Er bestaan huidige standaarden en ongevallenstatistieken. Die standaarden moeten minstens hetzelfde blijven. De huidige balans tussen veilig en vlot moet dus behouden blijven. Voor die veiligheidsstandaarden is enerzijds beroep gedaan op de lopende rapportage (monitoring) en anderzijds op de onderzoeken die gevoerd zijn naar externe veiligheid. De opdrachtgever legt niet op volgens welke systematiek gewerkt moet worden, maar enkel het veiligheidsniveau dat gehaald moet worden. Die aanpak is ook besproken met nautici. Wel wordt verwacht dat de opdrachtnemer aangeeft waar er mogelijke spanningen ontstaan in bepaalde vaarwegsegmenten.
- **Vraag 13:** Wat wordt verstaan onder kalibratie van het verkeersmodel?  
➔ Als de opdrachtnemer uitgaat van vlootgegevens voor 2015 en bij het bouwen van het model blijkt bv. voor dat jaar al een capaciteitsprobleem, dan is er een probleem met de parameters. Het is dan verder wetenschappelijk uit te zoeken waar dat aan ligt. Er zijn basisgegevens nodig om te helpen bij de bouw van het model.
- **Vraag 14:** Hoe zal de tweede fase aangevat worden? Hoe wordt de kwaliteit van het instrumentarium (inclusief versiebeheer voor een periode van tien jaar) gewaardeerd?  
➔ Het is moeilijk te voorspellen hoe vaak een model in de praktijk nodig zal zijn. In principe gaat de opdrachtgever ervan uit dat er in principe geen toepassingen meer zijn voor het model als er geen bijkomende onderzoeksvragen zijn. Maar als er heel veel aanpassingen nodig zijn, is dat wel het geval. Het uitgangspunt is dat het ter beschikking gestelde model werkt in de actuele omstandigheden. Alle aanpassingen die nadien plaatsvinden zijn een risico voor de opdrachtgever.

- **Vraag 15:** De Capaciteitsstudie zou ook gebruikt worden voor agendavorming. Hoe worden de resultaten daarin precies gebruikt?
  - ➔ Er bestaat een onderscheid tussen analyseresultaten en de conclusies die de opdrachtgever daaraan geeft. De resultaten worden hoe dan ook voorgelegd aan het ambtelijk college van de VNSC. Als er zich een knelpunt zou stellen, bekijken zij verder hoe daarmee omgegaan moet worden. Tijdens de eerste fase van het project is het dus ook mogelijk om van gedachten te wisselen over de manier waarop capaciteit gedefinieerd moet worden.
- **Vraag 16:** In welke fase worden knelpunten (indien vastgesteld) opgelost?
  - ➔ Het oplossen van eventuele knelpunten gebeurt in een tweede fase. De eerste fase eindigt bij de analyse van de capaciteit van 2015 tot en met 2050. Daarna bepaalt het ambtelijk college van de VNSC hoe de studie wordt verdergezet op basis van de meegeleverde parameters. Het is dus wel belangrijk dat die parameters gewijzigd kunnen worden voor een eventuele tweede fase. Er moet dus proactief nagedacht worden over mogelijke knelpunten.

De opdrachtgever is geïnteresseerd in een abstractere vorm van capaciteit en wil ook weten wat er op piekmomenten gebeurt. Het moet met andere woorden duidelijk worden hoe robuust het systeem is en wat er gebeurt als er veel samenkomt gedurende één getij, één dag, bij verstoring enz. Daarin ligt ook de link met de visualisatie die dient te worden opgeleverd. Op die visualisatie moet zichtbaar zijn of er een capaciteitsprobleem is en of er een percentage aan verzadiging optreedt. De opdrachtgever vraagt om voorbeelden van een dergelijke visualisatie mee te leveren in de inschrijving, bv. door aan te geven welke software gebruikt zal worden, door middel van een screenshot.

- **Vraag 17:** Hoe worden gebeurtenissen als stakingen enz. meegenomen in de studie?
  - ➔ De opdrachtgever wil de capaciteit van de vaarweg kennen onder normale omstandigheden. Het gaat dus om het verloop in ongeveer 90% van de gevallen. Voor de nazorgfase is het wel belangrijk dat er een mogelijkheid is om te spelen met verschillende omstandigheden en na te gaan hoe lang het duurt voordat een situatie weer genormaliseerd is. Het is dus niet de bedoeling om alle uitzonderlijke situaties te modelleren.
- **Vraag 18:** Worden calamiteiten aangegeven door de opdrachtgever, of maakt de opdrachtnemer er zelf een oplijsting van?
  - ➔ Het is niet relevant om mee te geven waarom het systeem gestremd is, maar wel hoe het weer op gang komt. Het is ook nog niet duidelijk welke periode er met betrekking tot calamiteiten in beschouwing genomen wordt.
- **Vraag 19:** Er zit een relatie tussen pieksituaties en de maximale capaciteit van het Scheldesysteem. Hoe wordt daarmee omgegaan?
  - ➔ Daar is inderdaad een relatie tussen, maar die is niet 1 op 1. Vanuit pieksituaties kan niet per definitie de maximale capaciteit van de vaarweg berekend worden. Het is handig als pieksituaties die op een bepaald moment vaak zouden voorkomen, aangegeven worden door de opdrachtnemer. Daarbij moet hij ook definiëren wat hij onder pieksituatie verstaat. Het uitgangspunt van de studie blijft wel de normale situatie.
- **Vraag 20:** Maakt VTS deel uit van de modellering?
  - ➔ De opdrachtgever beschikt over data op basis van VTS. Dat vormt een bron van historische data en gegevens. Het is niet de bedoeling om de capaciteit van VTS te berekenen.

## Inschrijvings- en beoordelingsdocument

- **Vraag 21:** Hoe wordt de nazorg gewaardeerd in het kader van de EMVI-criteria?
  - ➔ De nazorg wordt niet gewaardeerd in het kader van de EMVI-BPKV criteria in deze aanbesteding; Nederland en Vlaanderen hebben licht andere standpunten over de nazorg. Daarom gaat de opdrachtgever uit van de gemeenschappelijke belangen. Zowel Nederland als Vlaanderen wensen:
    - Een kwalitatieve studie,
    - De mogelijkheid om na de studie nog verdere aanpassingen door te voeren. De studie moet dus niet beschouwd worden als een afgesloten traject. Als er bv. infrastructurele wijzigingen plaatsvinden in de haven of als de vlootsamenstelling verandert door economische omstandigheden, moet het mogelijk zijn om die input nadien te kunnen doorrekenen. De studie mag met andere woorden niet waardeloos worden doordat er een aantal parameters veranderen.Vlaanderen wou daarbij niet telkens beroep doen op de marktpartij waarmee het contract is aangegaan, Nederland vond het minder belangrijk om het onderzoek zelf in handen te houden. In dit stadium is het dus vooral belangrijk dat er achter onredelijke kosten werden aangerekend. Daarom zijn er twee vormen van nazorg geformuleerd:
    - De opdrachtnemer moet een instrumentarium voor 10 jaar ter beschikking stellen. Dat instrumentarium wordt beoordeeld op basis van de voorwaarden, dat wil zeggen dat het instrumentarium ter beschikking wordt gesteld onder de vorm van een licentie, een broncode, een werkbaar model enz. Verdere criteria zijn opgenomen in het aanbestedingsdocument.
    - De opdrachtnemer moet bijkomend onderzoek mogelijk maken: ook daarvoor staan de criteria opgelijst in het document.
- **Vraag 22:** In de Terms of Reference staan de eisen beschreven. Daarin is er sprake van laagdrempeligheid. Wat wordt daaronder verstaan?
  - ➔ De opdrachtgever én de begeleidende gremia hebben niet in alle gevallen dezelfde wetenschappelijke achtergrond als de opdrachtnemer. Het is met andere woorden belangrijk dat de resultaten vertaald moeten kunnen worden naar de beleidsmakers (het ambtelijk college) en de stakeholders. Op die manier is het achteraf ook gemakkelijker om belanghebbenden inzicht te geven in eventuele problemen en draagvlak te ontwikkelen voor oplossingen bij eventuele problemen.

## Te leveren producten

- **Vraag 23:** Welke omvang wordt vooropgesteld voor het plan van aanpak?
  - ➔ Zie Inschrijvings- en Beoordelingsdocument, p. 20
- **Vraag 24:** Moet het instrumentarium beschikbaar komen op internet?
  - ➔ Nee. De opdrachtgever moet over het instrumentarium beschikken, maar hoeft niet open source te zijn. Het is ook mogelijk dat het instrumentarium niet bediend zal worden door een overheidsambtenaar, maar dat het wel beschikbaar moet zijn voor verder onderzoek. De opdrachtgever geeft een zekere mate van flexibiliteit voor de terbeschikkingstelling van het instrumentarium en verwacht ook dat de opdrachtnemer zich flexibel opstelt. De bedoeling is wel om de eigendomsrechten van het instrumentarium te verwerven.
- **Vraag 25:** Is het belangrijk om bepaalde beperkingen aan het instrumentarium toe te voegen afhankelijk van de doelgroep waaraan het ontsloten wordt, of moet het één tool worden waarbij iedereen toegang heeft tot alle informatie?

- ➔ Als er (later) vergelijkbaar onderzoek gebeurt, is het handig om alle data ter beschikking te hebben. Voor een volledig ander onderzoek kan het interessant zijn om bepaalde gegevens af te schermen. Als het technisch mogelijk is kan de opdrachtnemer zo'n modaliteit meenemen in zijn aanbieding.

#### Aanbestedingsprocedure

- **Vraag 26:** Hoe zullen de verificatiegesprekken verlopen?
  - ➔ De verificatiegesprekken zijn bedoeld om eventuele onduidelijkheden in de inschrijving uit te klaren. Er vinden geen onderhandelingen plaats.
- **Vraag 27:** Vormt de datum van de opdrachtverlening ook de startdatum van het project?
  - ➔ Ja.

#### Transport-economisch onderzoek

- **Vraag 28:** De informatie over vlootsamenstellingen wordt meegeleverd aan de opdrachtnemer. Worden daarbij ook de bestemmingen van de verschillende vloten meegegeven?
  - ➔ Ja. In de methodologische nota wordt vermeld welke data beschikbaar komen in de dataset 2015. Het gaat onder meer over de entry- en exit-points, het type ladingen dat vervoerd werd, de tijdstippen waarop de ladingen verscheept werden, het type schepen (op vlak van o.a. diepgangsklassen, groottes, categorieën). Niet alleen containerschepen, maar ook bulk- en roroschepen worden vermeld.
- **Vraag 29:** Heeft de transport-economische studie zowel betrekking op de zeevaart als de binnenvaart?
  - ➔ Ja. Andere vaarten (commerciële vaarten, pontons, baggerboten) worden niet in beschouwing genomen.
- **Vraag 30:** Welke economische scenario's worden meegenomen voor het transport-economisch onderzoek?
  - ➔ Daarover is momenteel nog geen duidelijkheid. De opdrachtgever heeft wel suggesties meegegeven aan Rebel Group. De opdrachtgever gaat in principe uit van de standaard economische scenario's.
- **Vraag 31:** Kan er al meer informatie gegeven worden over de definitie van capaciteit die Rebel Group geeft?
  - ➔ Rebel Group zal geen uitspraken doen over de definitie van capaciteit, die definitie wordt gezamenlijk ontwikkeld met de opdrachtnemer van de capaciteitsstudie, Rebel Group, de opdrachtgever en de gremia. De inschrijvers kunnen daarvoor al een voorstel doen in hun aanbieding. Rebel Group zal zich vooral focussen op de samenstelling van de vloot. Het bepalen van de maximale capaciteit is voer voor de Capaciteitsstudie zelf.
- **Vraag 32:** Zullen alle gegevens die Rebel moet aanleveren ter beschikking zijn bij de start van het project?
  - ➔ Afhankelijkheden voor bepaalde doorlooptijden en processen moeten aangegeven worden in de aanbieding. Dat gaat over het aanleveren van data, kennis en expertise. De opdrachtgever is flexibel in haar beoordeling als er bepaalde externe factoren zijn waardoor de opdrachtnemer de vooropgestelde 18 maanden niet haalt.
- **Vraag 33:** Welke afspraken zijn er gemaakt met Rebel wat betreft het definiëren van capaciteit?

- ➔ Het is niet de bedoeling dat de opdrachtnemer van de Capaciteitsstudie samen met Rebel een definitie van capaciteit uitwerkt. Dat moet de opdrachtnemer zelf doen. Het is wel belangrijk om de vlootgegevens en -scenario's af te stemmen met Rebel. Aan Rebel is gevraagd om flexibel te werk te gaan bij het aanleveren van de gegevens.
- **Vraag 34:** Wanneer komen de gegevens van Rebel beschikbaar?
  - ➔ De methodologische nota zal klaar zijn voor 30 januari 2017. De transport-economische studie met de basisset voor 2015 zal dan nog niet klaar zijn.
- **Vraag 35:** Wat is de rol van Rebel in de Capaciteitsstudie?
  - ➔ Rebel Group kan niet inschrijven op de Capaciteitsstudie.

**4. Voorts worden de volgende inlichtingen verstrekt:**

4.1 Onder paragraaf 2.4.1. van het I&B-document staat dat de inschrijvingen uiterlijk 6 januari binnen moeten zijn. In de tabel onder 2.1 staat als uiterste datum voor de ontvangst van de inschrijvingen 13-02-2017. De genoemde termijn in de tabel onder 2.1 is de termijn zoals vermeld op TenderNed. De uiterlijke ontvangst van de inschrijvingen is 13-02-2017 15:00u.

4.2 Onder paragraaf 2.4.2. van het I&B-document staat dat de inschrijvingen geopend worden op 9/01. In de tabel onder 2.1 staat vermeld dat het openen van de digitale kluis in TenderNed met inschrijvingen op 17-02-2017. De juiste termijn in de tabel onder 2.1 is de termijn zoals vermeld op TenderNed. De opening van de kluis met inschrijvingen is: 17-02-2017 9:00u.

4.3 De gestanddoeningstermijn staat op 90 dagen (onder paragraaf 2.4.3). E.e.a. betekent dat de termijn reeds vervallen is alvorens er een gunningsbeslissing is. De gestanddoeningstermijn wordt hierbij aangepast naar 150 dagen.

**5. Tijdens de inlichtingenbijeenkomst zijn de volgende tekeningen en/of monsters getoond:**

Bijlage 1: 31122359 Presentatie inlichtingenbijeenkomst 16 december 2016.pdf

Bijlage 2: 31122359 Samenvatting inlichtingen bijeenkomst 16 december 2016.pdf

De ondergetekende verklaart dat geen andere inlichtingen zijn verstrekt dan die, welke in deze en eventueel voorgaande nota's van inlichtingen zijn vermeld en dat geen (andere dan in deze en eventueel voorgaande nota's van inlichtingen genoemde) tekeningen en/of monsters zijn getoond.

Opgemaakt te Bergen op Zoom op 16-12-2016,

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Dienst Programma's, Projecten en Onderhoud  
(in opdracht van de Vlaams Nederlandse Schelde Commissie)