

**Consultatiedocument**  
**Capaciteitsstudie Schelde**

## 1. Doel van het document

Het voorliggend document "Consultatiedocument - Capaciteitsstudie Schelde" wordt als leidraad gebruikt in een marktconsultatie.

Een marktconsultatie is een, door een aanbestedende dienst, georganiseerde informele informatie-uitwisseling met belanghebbende marktpartijen over een voorgenomen aanbesteding.

Aan de hand van de consultatie van marktpartijen zullen de haalbaarheid en de randvoorwaarden van het onderzoek getoetst en verder verfijnd worden.

De marktconsultatie zal bekend worden gemaakt via Tenders Electronic Daily (TED), E-Procurement en de website van de VNSC ([www.vnsc.eu](http://www.vnsc.eu)) zodat de markt optimaal benaderd kan worden.

De wijze waarop de marktconsultatie wordt georganiseerd en ingericht, wordt bepaald op basis van het aantal inschrijvers en zal ten gepaste tijde bekend worden gemaakt aan de marktpartijen die zich inschrijven voor de consultatie.

## 2. Juridisch kader - aanbesteding

Een marktconsultatie is een hulpmiddel bij het vaststellen van de optimale uitvraag, maar maakt formeel geen deel uit van een aanbestedingsprocedure. Een marktconsultatie is zowel voor de aanbestedende overheid als voor de marktpartijen vrijblijvend en vormvrij.

Uit de consultatie kunnen geen rechten worden getrokken voor het vervolg, zijnde de aanbesteding van het onderzoek.

De aanbestedende overheid draagt ervoor zorg dat geen van de marktpartijen die deelnemen aan de consultatie een voorsprong hebben in tijd of kennis door alle verstrekte informatie voor eenieder gelijk te houden ("level playing field"). Met de door de marktpartijen geleverd informatie wordt vertrouwelijk omgegaan.

De aanbestedende overheid maakt een verslag van de resultaten van de marktconsultatie en biedt dit aan aan alle deelnemers.

Daarna zal de aanbestedende overheid de verzamelde informatie in overweging en ter hand nemen bij de opmaak van een Programma van Eisen (PvE) dat als basis voor de aanbesteding geldt.

### 3. Planning (onder voorbehoud)

Medio februari 2015 wordt een publicatie van het voornemen tot marktconsultatie geplaatst op Tendered (door RWS Zee & Delta), op E-Procurement (door Haven- en Waterbeleid), het Publicatieblad van de Europese Gemeenschap en op de website van de VNSC. Marktpartijen worden hierbij de mogelijkheid geboden zich in te schrijven voor de marktconsultatie. Na inschrijving ontvangen de marktpartijen een brief waarin de verdere planning en vorm van de marktconsultatie wordt toegelicht.

De Marktconsultatie wordt georganiseerd in de periode maart – april 2015 waarbij de doorlooptijd afhankelijk is van het aantal inschrijvers.

Na de marktconsultatie zal het Programma van functionele Eisen worden opgemaakt inclusief de te volgen Europese aanbestedingsprocedure en de beoordelingscriteria (met weging). Niet alleen de Begeleidingscommissie Capaciteitsstudie Schelde, maar ook de onafhankelijke reviewcommissie zullen hierbij een belangrijke rol spelen.

**De start van de Europese aanbestedingsprocedure zal ten vroegste plaatsvinden in september 2015.**

### 4. Aanleiding

Op 21 december 2005 ondertekenden Vlaanderen en Nederland 4 Scheldeverdragen waaronder het Verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer én het Verdrag inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium. Op 1 oktober 2008 traden beide Verdragen in werking. Laatstgenoemd Verdrag regelt de samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland om zo een gemeenschappelijk beleid en beheer in het Schelde-estuarium te realiseren met als doel "het ontwikkelen van een Schelde-estuarium als een multifunctioneel estuarien watersysteem dat op duurzame wijze wordt gebruikt voor menselijke behoeften".

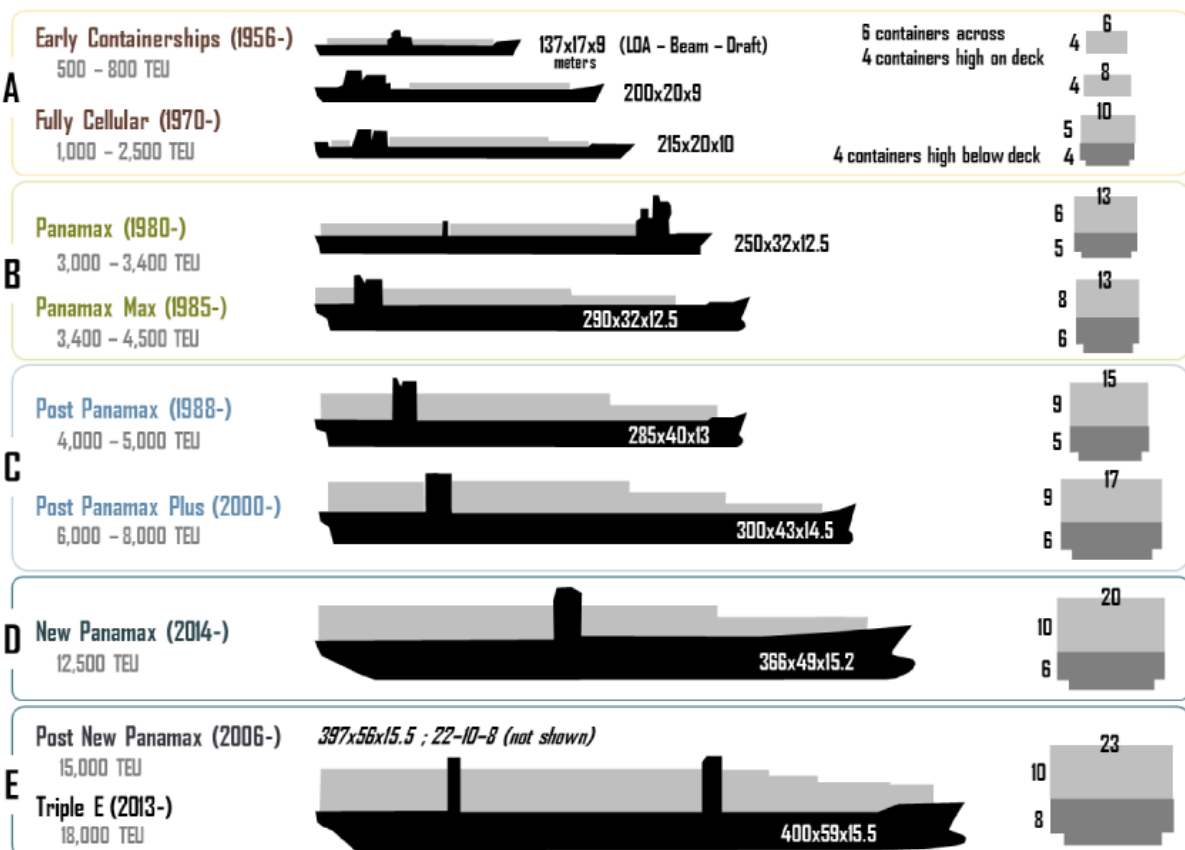
In hoofdstuk 3, artikel 9 van het laatstgenoemd Verdrag wordt aangegeven dat het Politiek College elke 5 jaar zal beoordelen in welke mate de doelstellingen van dit Verdrag zijn verwezenlijkt en desgewenst voorstellen aan de Verdragsluitende Partijen zal doen om maatregelen te treffen om de mogelijkheden tot verwezenlijking van deze doelstellingen te verbeteren.

Om uitvoering te kunnen geven aan bovenstaand artikel werd in het kader van het VNSC-raamwerk een werkgroep Evaluatie Beleid en Beheer opgericht die (de coördinatie van) de evaluatie voor haar rekening neemt. Tijdens de evaluatie worden de doelstellingen "maximale veiligheid tegen overstromen, optimale toegankelijkheid van de Scheldehavens en een gezond en dynamisch estuarien ecosysteem" tegen het licht gehouden en worden de krijtlijnen uiteengezet voor het toekomstig beleid en beheer in een Agenda voor de toekomst.

Met het oog op het beoordelen van de doelstelling "optimale toegankelijkheid van de Scheldehavens" is door de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie in samenwerking met de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart een evaluatie (quick scan) uitgevoerd van de nautische en transporteconomische effecten van de Scheldeverdieping tot een getijonafhankelijke vaart van 131 dm (zie bijlage). Hierbij kwamen ondermeer de schaalvergroting en intensiteit van de zeevaart, de tijvensters, de diepgangen en de nautische veiligheid aan bod.

De belangrijkste doelstelling voor de 3<sup>de</sup> verdieping van de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde was om de getijonafhankelijke vaart mogelijk te maken voor schepen met een diepgang tot 131 dm. Hiermee zou de haven van Antwerpen altijd toegankelijk zijn voor containerschepen tot 7.000-8.000 TEU<sup>1</sup>, werden de vaarvensters voor grotere schepen verruimd en kon de inzet van de nautische resources optimaal plaatsvinden.

De wereldwijde schaalvergroting in de containervaart heeft een grote vlucht genomen (zie onderstaande figuur) waardoor de getijafhankelijkheid van de containervloot en bijgevolg de druk op de nautische keten en de nautische dienstverleners<sup>2</sup> opnieuw groeit. Partijen worden hierdoor regelmatig geconfronteerd met pieksituaties.



Figuur 1: Schaalvergroting containerschepen (Bron: Ashar and Rodrigue, 2012)

<sup>1</sup> Operationele diepgang

<sup>2</sup> Onder nautische dienstverleners wordt verstaan: loodsdiens ten, sleepdiens ten, vast- en losmaakdiens ten

Om zo optimaal mogelijk gebruik te maken van de vaarweg wordt onder de vleugels van de Permanente Commissie en in samenwerking met de ketenpartners continu gewerkt aan een verdere verbetering van de ketenwerking en aanscherping van het toelatingsbeleid.

Daarnaast staan er de komende jaren ook een aantal infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen op stapel waardoor verwacht wordt dat er nog meer getijafhankelijke en getijonafhankelijke schepen de Scheldehavens zullen aandoen. Een belangrijke vraag daarbij is **of de capaciteit van de vaarweg voldoende zal zijn om de getijafhankelijke schepen, die binnen eenzelfde tij op- en afvaren in combinatie met het bestaande/toekomstige scheepsaanbod zee-, binnen- en andere schepen, veilig te kunnen blijven afwickelen.**

Om maximaal gebruik te maken van de capaciteit van de vaarweg moeten daarenboven diverse (complexe) processen in en rond de vaarweg en de havens naadloos op elkaar aansluiten.

Op 26 april 2013 besliste het Ambtelijk college van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) tot een nadere uitwerking van een plan van aanpak Capaciteitsstudie Schelde met het oog op het vaststellen van de bestaande capaciteit, het identificeren van huidige en toekomstige knelpunten in de capaciteit van de vaarweg naar de Scheldehavens en het formuleren van oplossingen.


**De studie maakt integraal deel uit van de Agenda voor de Toekomst van de VNSC. Het plan van aanpak van de Agenda werd op 22 april 2014 goedgekeurd door het Ambtelijk College van de VNSC.**

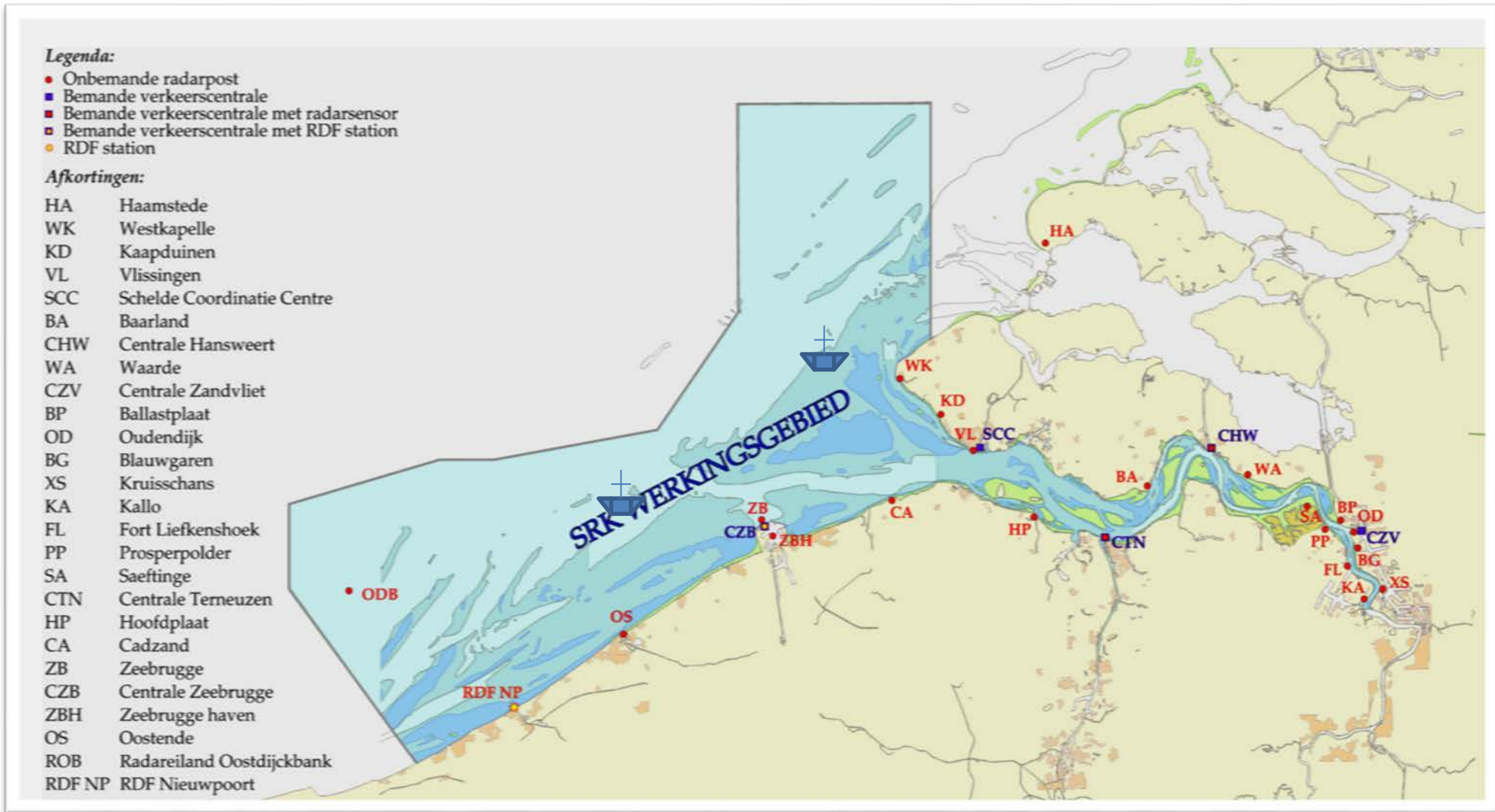
## 5. Afbakening van het onderzoek

### 5.1 Ruimtelijke afbakening

Als basis voor de ruimtelijke afbakening van de Capaciteitsstudie Schelde wordt een onderscheid gemaakt tussen het **studiegebied** en het **invloedsgebied**.

Als studiegebied geldt het **werkingsgebied** als genoemd in Artikel 3 van het Verdrag inzake het Gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied (kortweg **GNB-verdrag**) voor de havens van Vlissingen, Terneuzen, Gent en Antwerpen:

- De Westerschelde en haar aanlooproutes gelegen binnen het Vessel Traffic System-werkingsgebied en haar mondingen. Onderzoekstechnisch wordt het gebied op zee afgebakend door de loodskruispost Wandelaar A1 (WN) en de loodskruispost Steenbank (SB). Op onderstaande figuur worden de loodskruisposten aangegeven met het symbool ;
- Het kanaal van Gent naar Terneuzen tussen de sluizen op Nederlands grondgebied en Meulestedebrug op Belgisch grondgebied, inclusief het sluisencomplex;
- De Beneden-zeeschelde met inbegrip van de toegangseuulen van de sluizen en 1 km stroomopwaarts tot het zuidelijke uiteinde van de kades van Antwerpen (Rede van Antwerpen).



Figuur 2: Werkingsgebied Gemeenschappelijk nautisch beheer (GNB) – Schelderadarketen (SRK)

Het **invloedsgebied**, bestaande uit infrastructuur of aanloop/verbindingroutes die van invloed kunnen zijn op de capaciteitsberekeningen in de studie, betreft 6 locaties:

- Aanlooproute naar Zeebrugge voor zover het aanlopen/vertrekken van schepen van/naar de haven van Zeebrugge van invloed is op de capaciteit van de vaarweg naar de Scheldehavens
- Vlissingen (tot aan de haven van Vlissingen)
  - Vlissingen Binnenhaven
  - Vlissingen Haven - Sloehaven
  - Total Steiger
- Gent – Terneuzen
  - Dow Braakman en Dow Chemical
  - Braakmanhaven
  - Sluizencomplex inclusief Westbuitenhaven en Oostbuitenhaven
  - Kanaal van Gent naar Terneuzen tot Meulestedebrug
- de Antwerpse rechteroever (ARO)
  - Sluizencomplex Berendrecht-Zandvliet
  - Sluizencomplex Boudewijn-Van Cauwelaert
  - Royerssluis
  - Europaterminal
  - Noordzeeterminal
- de Antwerpse linkeroever of Waaslandhaven (ALO)
  - Kallosluis
  - Deurganckdok
- stroomopwaarts van de Royerssluis (Rede Antwerpen)

## 5.2 Scheepstrafieken

De Westerschelde vormt samen met de Beneden-Zeeschelde een druk bevaren toegangsweg tot de Scheldehavens van Vlissingen, Terneuzen, Gent en Antwerpen. Naast zee- en binnenschepen, veer- en vissersboten maken ook recreatieschepen gebruik van deze toegangsweg. De schepen moeten niet alleen rekening houden met elkaar, maar ze ondervinden ook invloeden van de getijdenwerking, wind, golven en drempels. Het verkeersbeeld wordt daarenboven nog complexer aangezien meer en meer schepen met een marginale diepgang en/of lengte gebruik maken van de vaarweg<sup>3</sup>. Dit zijn schepen die van verschillende nautische omstandigheden afhankelijk zijn om probleemloos hun traject af te kunnen leggen van/naar één van de Scheldehavens. Daarnaast zijn er ook bijkomende bepalingen voor bovenmaatse schepen<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Zie ondermeer Gezamenlijke Bekendmaking nr 07-2011 van 28 september 2011 inzake op- en afvaartregeling naar/van Antwerpen.

<sup>4</sup> Zie ondermeer Gezamenlijke Bekendmaking nr 02-2012 van 1 mei 2012 inzake passeerplaatsen op het kanaal van Gent naar Terneuzen.

**Aan de deelnemers van de marktconsultatie wordt de vraag gesteld of het mogelijk is om naast zeevaart ook binnenvaart en recreatievaart kwantitatief mee te nemen voor zover er betrouwbare gegevens beschikbaar zijn of op basis van expert judgement hiervan een inschatting kan worden gemaakt.**

## 6. Doel en opzet onderzoek

De capaciteitsstudie onderscheidt zich in **2 fasen**:

In de eerste fase wordt een probleemanalyse uitgevoerd met als doel:

- a. de huidige en toekomstige capaciteit van de vaarweg vast te stellen en deze te toetsen aan de benodigde capaciteit
- b. de huidige en toekomstige knelpunten ten aanzien van de capaciteit te identificeren en het belang ervan te duiden door middel van gevoeligheidsanalyses

De tweede fase bestaat uit het identificeren van **oplossingsrichtingen**. Na vaststelling van de knelpunten worden:

- a. nautische/technische maatregelen (verfijnen of optimaliseren van het toelatingsbeleid zoals bijvoorbeeld dynamische kielspeling, ketenwerking, ICT en elektronische navigatiemiddelen) voorzien om de capaciteit binnen de bestaande vaarroutekarakteristieken te optimaliseren.
- b. Indien de vastgestelde nautische maatregelen onvoldoende zijn, worden ook infrastructurele maatregelen geïdentificeerd.

Na het identificeren van de oplossingsrichtingen worden ze vervolgens getoetst op hun probleemoplossend vermogen.

De aanbesteding heeft betrekking op de eerste fase (probleemanalyse) en op het toetsen van de oplossingsrichtingen op hun probleemoplossend vermogen. Het definiëren van de oplossingsrichtingen zelf valt buiten de scope van de aanbesteding.

**Bovenstaande studie-aanpak wordt ter toetsing voorgelegd bij de deelnemers van de marktconsultatie. De vraag wordt daarbij gesteld of deze aanpak optimaal is, dan wel of vanuit hun kennis en expertise een andere aanpak naar voor wordt geschoven.**

### 6.1 Bepalen huidige capaciteit van de vaarweg (2013-2014)

Een eerste belangrijke onderzoeksvraag betreft het bepalen van de huidige capaciteit van de vaarweg in 2013-2014.

Hierbij zal zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande kennis en inzichten. Het uitgangspunt van de studie is de **probleem- en vraagstelling**.

De aanbestedende overheid wenst hierbij de marktpartijen te bevragen over onderstaande, voor haar belangrijke **aandachtspunten** en **randvoorwaarden** bij het onderzoek:

- Behoud van de nautische en externe veiligheid op de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde
- Flexibiliteit inzake input, parameters en scenarios,
- Transparantie van aanpak en instrumentarium,
- Interface met bestaande toepassingen (bij computertoepassingen),
- Beschikbaarheid;
- Licentie en open source (bij computertoepassingen)
- Visueel maken van het onderzoek en de resultaten,
- ...

**De aanbestedende overheid wenst daarbij te toetsen of volgende outputgerichte informatie beschikbaar kan komen (niet limitatief):**

- Generieke groeipotentie ten opzichte van het basisjaar/referentiejaar 2013-2014
- Specifieke analyse van doelgroepschepen
- Balans onbelemmerde vaart / aanvaardbare wachttijd / onacceptabele wachttijd
- Wachttijd
- Vaartijd
- Reistijd
- Geslaagde versus niet geslaagde reizen<sup>5</sup>
- Ontwikkeling van de veiligheid
- ...

**Aan de deelnemers van de marktconsultatie wordt de vraag gesteld wat zij verstaan onder het begrip “capaciteit van de vaarweg” en hoe deze het best kan doorvertaald worden in outputspecifieke grootheden zoals hierboven een niet-limitatief overzicht wordt weergegeven.**

**Aan de deelnemers van de marktconsultatie worden tevens onderstaande parameters ter bespreking voorgelegd, waarbij wordt gesteld dat deze lijst niet limitatief is en dat parameters aan wijziging onderhevig kunnen zijn. Marktpartijen kunnen bijkomende parameters aan de orde stellen of parameters op onderbouwde wijze wegschrijven.**

- Vaarwegkarakteristieken: hierbij spelen ruimtelijke elementen zoals de lengte van de vaargeul, de breedte, de aanwezigheid en de diepte van de drempels en bochten een rol. Het begrip vaarweg is ruimer dan de vaargeul waarlangs schepen varen. Ook de anker- en wachtgebieden, de sluizen, de getijafhankelijke containerkaden en steigers worden beschouwd als behorende tot de vaarweg in die zin dat zij, vaak als entrypoint/exitpoint, medebepalend zijn voor de capaciteit van de vaarweg. De vaarweg wordt opgedeeld in deeltrajecten.

---

<sup>5</sup> Indien een gemodelleerde reis op cruciale punten niet kan voldoen aan het gestelde kader moet deze reis gezien worden als niet geslaagd.

- Ankerplaatsen en wachtgebieden worden meegenomen met als kenmerk de ligging ten opzichte van de vaargeul, de capaciteit en de werkingskarakteristieken zoals opgenomen in de Gezamenlijke Bekendmakingen.<sup>6</sup>
- Sluizen: de fysieke capaciteit (lengte, breedte en drempeldiepte) alsook de werkingskarakteristieken van de sluizen ter hoogte van Terneuzen en Antwerpen wordt in rekening gebracht. Onder werkingskarakteristieken wordt ondermeer verstaan: schuttingstijd, in- en uitvaartijd, gemiddeld aantal schepen per schutting, volgvaartijd, factor nuttige oppervlakte, nivelleertijd en de tijd benodigd voor openen en sluiten van de deuren.
- (Schelde)containerkades en steigers: de fysieke capaciteit (lengte en bodemdiepte) alsook de zwaaimanoeuvres die uitgevoerd moeten worden om te meren en te ontmeren aan de terminals.
- Drempeldieptes: worden uitgedrukt in de verdragsrechtelijk vastgestelde streefdieptes in meter LAT voor de huidige toestand. Heden wordt gerekend met streefdieptes (zeetraject), minimum gegarandeerde streefdieptes (riviertraject) en vaste kielspelingen (zee-, rivier- en kanaaltraject). Op 19 juni 2014 heeft de Permanente Commissie ingestemd met de overgang van een deterministisch naar een probabilistisch toelatingsbeleid<sup>7</sup>. De aanbestedingsprocedure wordt voorbereid.
- Tijvensters: In het basisjaar zullen de reële tijvensters voor de verschillende havens gehanteerd worden. Zowel het horizontale als het verticale getijde op de vaarweg zijn van essentieel belang bij de weergave van het scheepvaartverkeer. Voor toekomstige situaties zal rekening gehouden worden met de GNA tijpoorten op basis van het astronomisch getij. Tijpoorten voor op- en afvaart worden bepaald voor Vlissingen (Sloehaven), Everingen, Put van Terneuzen en Antwerpen (Zandvlietcomplex en Deurganckdok).
- Weersomstandigheden: zowel de windsnelheid als de –richting, situaties met mist en storm worden meegenomen. De weersomstandigheden worden bepaald op basis van de gegevens die beschikbaar zijn bij HMCZ, het Hydrologisch Informatiecentrum (HIC) en de Vlaamse Hydrografie en dienen in relatie te worden beschouwd tot het vigerend kader.
- Vaarlogica: In de vaarlogica worden de heersende nautische principes of de regels van goed zeemanschap en reglementering uit de geldende wettelijke kaders toegepast

---

<sup>6</sup> Gezamenlijke bekendmaking nr. 2-2013 van 17 januari 2013 inzake Ankergebieden, ankerposities en ankerzones in het beheersgebied van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer.

<sup>7</sup> Bij een probabilistische benadering is de kielspeling afhankelijk van elementen als o.a. wind en golfklimaat en kan per dag variëren.

De regelgeving langs Vlaamse zijde en Nederlandse zijde is terug te vinden op [http://www.vts-scheldt.net/default.aspx?path=Content%202009/Regelgeving/regelgeving\\_nl&BW=H&KL=nl](http://www.vts-scheldt.net/default.aspx?path=Content%202009/Regelgeving/regelgeving_nl&BW=H&KL=nl)

Geldende Gezamenlijke bekendmakingen van de GNA zijn terug te vinden in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad; alsook gebundeld in de publicatie "Berichten aan Zeevarenden" (BAZ).

De berichten en de updates zijn terug te vinden via volgende link: [http://www.vlaamsehydrografie.be/baz.asp?TAAL\\_ID=1&ITEM\\_L1\\_ID=12&ITEM\\_L2\\_ID=53](http://www.vlaamsehydrografie.be/baz.asp?TAAL_ID=1&ITEM_L1_ID=12&ITEM_L2_ID=53)

Om de nautische keten naar Antwerpen verder te optimaliseren is het project "Geïntegreerd Verkeersmanagement" opgestart. Mogelijk kan dit invloed hebben op gemaakte afspraken en werkwijzen inzake Vaarlogica.

- Vaarsnelheden: de vaarsnelheid (snelheid van het schip ten opzichte van de grond) en de stroming zijn een belangrijk gegeven, enerzijds voor de berekening van de vaarschema's, en anderzijds bij kruisen en oploopmanoeuvres. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met praktische of reglementair opgelegde snelheidsbeperkingen of het vaartminderen van zeeschepen om hinderlijke golfslag te voorkomen.

Om de vaarsnelheden te bepalen zal gebruik worden gemaakt van registraties van vaarten. Voor de toekomstige berekeningen zal gewerkt worden met de kruissnelheid en bovengenoemde opgelegde snelheidsbeperkingen. In functie van bepaalde belemmeringen zoals het niet tijdig beschikbaar zijn van een sluis, beperkingen van de vaarweg, manoeuvres of druk scheepvaartverkeer zal de werkelijke snelheid afwijken van de normale snelheid (kruissnelheid).

- Sleepboten: bepaalde schepen hebben sleepboten nodig voor het manoeuvreren aan de sluisen, voor de zwaaimanoeuvres aan de containerkaden en steigers en voor het meren/ontmeren. Het aantal en soort (in de zin van benodigde kracht en het type) sleepboten varieert niet alleen per scheepstype maar is tevens afhankelijk van een aantal bijkomend factoren zoals weersomstandigheden en uitrusting van het schip.

De studie dient rekening te houden met de wisselende omstandigheden en de operationele beschikbaarheid van de sleepdiensten, daarnaast moet ook rekening gehouden worden met gemaakte specifieke afspraken.

- Loodsen en Beloodsing: de beschikbare middelen (personeel en infrastructuur) en de wijze waarop de inzet wordt georganiseerd is cruciaal voor een vlot en veilig scheepvaartverkeer van en naar de Scheldehavens.

**In samenspraak met de leden van de Begeleidingscommissie zullen de werkingskarakteristieken van zowel de sluisen, de loods en als de sleepboten empirisch bepaald en voor het onderzoek vertaald naar een wiskundige verdeling.**

**Bij de uitvoering van het onderzoek moet de nodige flexibiliteit aan de dag gelegd worden om in te spelen op veranderingen in bovenstaande parameters.**

## 6.2 Bepalen toekomstige capaciteit van de vaarweg (2035)

De capaciteit van de toekomstige vaarweg (2035) wordt met dezelfde methodologie bepaald als de huidige capaciteit, waarbij rekening gehouden wordt met de reeds gekende infrastructurele ontwikkelingen in de havens of hun toegangswegen (beslist beleid) alsook ontwikkelingen die in een vergevorderde staat van besluitvorming zijn. Een niet-limitatief overzicht:

- Upgrading van de Antwerpse Noordzeeterminal tot een diepte van -16,30 meter ten opzichte van LAT<sup>8</sup> (= -17,00 meter t.o.v. TAW) overeenkomstig het Deurganckdok
- Deurganckdoksluis met een lengte van 500 meter, een breedte van 68 meter en een sluisdrempel op -17,10 meter ten opzichte van LAT<sup>8</sup> (= -17,8 meter t.o.v. TAW) (2016)
- De aanleg van een (gefaseerde) Ontwikkelingszone Saeftinghe op de Antwerpse Linkeroever, inclusief de bouw van een insteekdok
- Een nieuwe sluis te Terneuzen met een ontwerplengte van 427 meter, een breedte van 55 meter en een sluisdrempel op -15,64 meter ten opzichte van LAT<sup>9</sup> (= -16,00 meter t.o.v. TAW) *[Bovenstaande afmetingen zijn overgenomen in het Politiek besluit van de VNSC d.d. 19 maart 2012 en zullen na ondertekening van het Verdrag dd 5 februari 2015 aangepast worden]*

## 6.3 Bepalen benodigde capaciteit van de vaarweg (2013/2014-2035)

Om de benodigde capaciteit van de vaarweg te kunnen bepalen zal aan de Scheldehavens gevraagd worden om, op basis van de overslagprognoses voor 2035, een aangepaste vloot aan te leveren, rekening houdend met de aanhoudende schaalvergroting van schepen alsook de wisselwerking met de infrastructurele ontwikkelingen zoals hierboven aangegeven én mogelijke infrastructurele ontwikkelingen die nog in onderzoeks- of planuitwerkingsfase zitten zoals bijvoorbeeld de aanleg van het verbindingskanaal Seine-Schelde.

Daarnaast worden de Scheldehavens de mogelijkheid geboden om nieuwe elementen (**geplande en gewenste ontwikkelingen**) aan te dragen. Deze zullen, naast de

---

<sup>8</sup> Ter hoogte van Antwerpen Zandvlietsluis en Liefkenshoek wordt bij de omrekening van TAW naar LAT rekening gehouden met een gemiddeld verschil van 70 cm.

<sup>9</sup> Ter hoogte van Terneuzen wordt bij de omrekening van TAW naar LAT rekening gehouden met een gemiddeld verschil van 36 cm.

vaststelling van de toekomstige capaciteit, door middel van één of meerdere scenario's meegenomen worden.

Reeds bekende gewenste ontwikkelingen zijn:

- Bereikbaarheid van de Sloehaven voor schepen met een diepgang van 17,5 meter
- De verder invulling van bestaande bedrijventerreinen of een toename van de offshore markt in de Sloehaven
- ...

**In samenspraak met de leden van de Begeleidingscommissie zullen de te bestuderen realistische verkeersscenario's bepaald worden. Hierbij wordt ondermeer rekening gehouden met economische ontwikkelingsscenario's en geplande en gewenste ontwikkelingen.**

#### 6.4 Bepalen huidige en toekomstige knelpunten ten aanzien van de capaciteit

Op basis van de capaciteitsberekeningen met de **bestaande/toekomstige situatie** en het **bestaande/toekomstige scheepsaanbod** zal nagegaan worden of de **huidige/toekomstige capaciteit** van de vaarweg voldoende is om tegemoet te komen aan de benodigde capaciteit.

In voorkomend geval in de huidige situatie reeds knelpunten worden gesignaleerd bij input van de "standaardparameters", zullen **sensitiviteitsanalyses** worden uitgevoerd op de parameters om na te gaan waar de problemen zich voordoen.

Voor de toekomstige situatie zullen tevens de knelpunten worden geïdentificeerd en gedefinieerd (fase 1).

In een tweede fase worden oplossingsrichtingen uitgewerkt en worden specifieke projecten en maatregelen geïdentificeerd. De focus hierbij ligt in eerste instantie op nautische en technische maatregelen (toelatingsbeleid, ketenwerking, ICT, elektronische navigatiemiddelen). Pas indien deze geen soelaas brengen, zullen infrastructurele maatregelen onderzocht worden.

**Zoals reeds aangegeven valt het identificeren en definiëren van de oplossingsrichtingen buiten de scope van de aanbesteding. Het toetsen van de oplossingsrichtingen op hun probleemoplossend vermogen maakt wel onderdeel van de aanbesteding.**

## 7. Opdrachtgever/rolverdeling

De formele opdrachtgever is de **Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie** die middelen ter beschikking stelt om de studie uit te voeren. Inhoudelijk wordt de opdracht niet alleen door de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie vormgegeven, maar gebeurt dit in nauw overleg en afstemming met de **Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart** en de **Scheldehavens**.

## 8. Begeleiding en organisatie

### **Kernteam**

Het kernteam staat in voor de verdere invulling en uitwerking van de onderzoeksvragen en het op de markt plaatsen van de opdracht. De resultaten van de studies worden hier besproken.

Het kernteam bestaat uit:

- Projectleiders: Sofie Verheyen (VNSC) en Eric Luca (RWS Zee & Delta)
- Afdeling Haven en Waterbeleid
- DG Bereikbaarheid
- VNSC- en PC secretarissen

### **Begeleidingscommissie**

De begeleidingscommissie staat in voor de opvolging en begeleiding van de studie en zorgt ervoor dat de resultaten gedragen worden door de verschillende organisaties die ze vertegenwoordigen. Afhankelijk van de agenda zal de samenstelling van de begeleidingsgroep variëren.

Aan de vertegenwoordigers van de verschillende partijen wordt gevraagd om afhankelijk van de te behandelen thema's de terzake deskundigen in te zetten.

De begeleidingscommissie bestaat uit:

- Voorzitters Sofie Verheyen (VNSC) en Eric Luca (RWS Zee & Delta)
- Zeeland Seaports
- Haven van Gent
- Haven van Antwerpen
- Afdeling Haven en Waterbeleid
- Afdeling Maritieme Toegang
- Loodswezen NL (regio Scheldemonden)
- Loodswezen Vlaanderen
- RWS Zee & Delta
- DGB
- GNA
- nv De Scheepvaart
- Waterwegen & Zeekanaal NV

**Schelderaad**

Op 15 april 2014 werd het adviesorgaan van de VNSC – de Schelderaad – officieel ingesteld. Ten gepaste tijden zullen toelichtingen gegeven worden of adviezen gevraagd worden aan de Schelderaad met het oog op het bereiken van draagvlak voor toekomstige ontwikkelingen en het gezamenlijk vaststellen van duurzaam beleid en beheer van het Schelde-estuarium. Tevens zal binnen de Schelderaad de afstemming met de andere stakeholders plaatsvinden.

**Onafhankelijke reviewcommissie**

Om de kwaliteit van het onderzoek en de onderzoeksresultaten te waarborgen zal een reviewcommissie van onafhankelijke experts geïnstalleerd worden. De reviewcommissie zal rapporteren aan het kernteam.