

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)

Zonder bijlagen.

Nota van inlichtingen 02 behorend bij contractnummer 31122359, verstrekt aan gegadigden voor Capaciteitsstudie Schelde.

Door gegadigden zijn de volgende schriftelijke vragen gesteld:

- **Vraag 36:** M.b.t. invloedsgebied is er sprake van een 5-tal locaties die mee opgenomen moeten worden in de studie. Daarbij staan ook sublocaties zoals Total aanlegsteiger, Braakmanhaven. Is dit limitatief (indien niet, hoe zien jullie verschil met bv. Deurganckdok of Europaterminal, Phenol)? Zijn deze sublocaties te beschouwen als entry- of exitpunten voor het capaciteitsmodel? En zo ja, zitten al deze locaties in dit detail terug in de Rebel-studie?
 - ➔ De genoemde sublocaties (havens en havenstructuren) zijn niet limitatief. Niet alle havens en havenstructuren zijn bij naam genoemd in de TOR. Sublocaties kunnen dienen als entry- en/of exitpunten, maar kennen een begrensd detailniveau. De afzonderlijke havenbeheerders bepalen dit detailniveau. De opdrachtnemer van de capaciteitsstudie dient dit af te stemmen met Rebel.
- **Vraag 37:** ToR, pagina 16: Voor de transporteconomische studie moeten een 7-10 scenario's worden gesimuleerd. Zijn dit extra scenario's die buiten de capaciteitsstudie om moeten worden gesimuleerd?
 - ➔ De transporteconomische studie - uitgevoerd door rebel - zal naar verwachting 7 tot 10 scenario's opleveren (verkeers-, vervoersprognoses en vlootsamenstelling). Al deze op te leveren scenario's dienen doorgerekend te worden. Laat in alle verschillende scenario's zien waar het (eventueel) kritisch wordt en ook wanneer. Deze scenario's maken deel uit van de capaciteitsstudie.
- **Vraag 38:** ToR, pagina 16: Het simuleren van bijzondere omstandigheden wordt alleen gebruikt voor een gevoeligheidsanalyse. Ook hiervoor zijn dan weer aparte simulaties

nodig of anders gezegd een aantal scenario's voor bijzondere omstandigheden. Wie formuleert deze bijzondere omstandigheden en hoeveel omstandigheden komen aan de orde?

- ➔ Voor alle bijzondere omstandigheden waarbij de scheepvaart gehinderd of gestremd wordt zal de opdrachtnemer per scheepscategorie bepalen hoe vaak deze omstandigheden optreden en hoeveel scheepvaart hierdoor gedupeerd wordt en deze ter goedkeuring aanbieden aan de opdrachtgever. In de gevoeligheidsanalyse zal onderzocht worden hoe snel de scheepvaart na bijzondere omstandigheden weer in staat is om te stabiliseren, wat een indicatie is voor de robuustheid van het systeem.
- **Vraag 39:** ToR, pagina 16: Levert Rebel de criteria voor niet geslaagde reizen?
 - ➔ Op basis van de resultaten van de historische analyse wordt door Rebel - in de mate van het mogelijke - input geleverd voor de specifieke definities van capaciteit, veiligheid en vlotheid. Opdrachtnemer dient zelf in te staan voor het formuleren van nadere criteria en indien niet aangereikt door Rebel zelf een voorstel te formuleren in het definitiedocument. Indien tijdens de capaciteitsstudie modelmatig vaarten gegenereerd worden die niet binnen de gestelde kaders afgehandeld kunnen worden, zullen deze beschouwd worden als niet- geslaagde reizen.
- **Vraag 40:** ToR, pagina 16: "de capaciteit van de vaarweg zal bepaald worden als geheel, voor de verschillende havens afzonderlijk en in de verschillende IVS-routesegmenten". Hoe dient de capaciteit van een haven te worden gespecificeerd per terminal of het maximaal aantal schepen dat gezien de bezetting van de terminals door haven kan geacommodeerd in relatie tot de capaciteit van de Schelde?

De capaciteit van de Schelde verschilt van de capaciteit van de haven. Wat zijn de criteria van een havencapaciteit en wie stelt deze vast?

 - ➔ Specificatie van de capaciteit (werkingskarakteristieken) van de havens is aan opdrachtnemer. Zie paragraaf 3.7 van de Terms of Reference. Focus ligt op de vaarweg.
- **Vraag 41:** ToR, pagina 14, Tjpoorten: Hoe ziet het probabilistische toelatingsbeleid er uit, met andere woorden in welke vorm wordt dit bij de aanvang van een vaart verstrekt?
 - ➔ De informatie over het probabilistisch toelatingsbeleid kan worden verkregen bij de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, die de tjoporten van het gebied berekent en per schip toelating geeft om op of af te varen.
- **Vraag 42:** ToR, pagina 13, paragraaf 3.7: Wie levert de gegevens van getijafhankelijke containerkranen. Dit is alleen zinvol indien het overslag proces aan de kade moet worden meegenomen in het model. In hoeverre dienen de terminals in de verschillende havens te worden meegenomen (pag. 13)?
 - ➔ Specificatie van de capaciteit (werkingskarakteristieken) van de havens is aan opdrachtnemer. Zie paragraaf 3.7 van de Terms of Reference. Focus ligt op de vaarweg. Het detailniveau van de kadeoperaties zijn geen onderdeel van de studie.
- **Vraag 43:** ToR, pagina 11: Inzichtelijk moeten worden gemaakt a. de verlaging van het veiligheidsniveau vanuit nautisch oogpunt b. als externe risico's. Voor welke locaties dienen de externe risico's te worden gespecificeerd?
 - ➔ Uitgangspunt is dat het huidig veiligheidsniveau niet naar beneden gaat. Het doel is niet om een externe veiligheidsrisicoanalyse uit te voeren.
- **Vraag 44:** ToR, pagina 10: Hoe worden de aankomstpatronen van de schepen uit de verschillende vloten voor de verschillende bestemmingen versterkt (door REBEL)?
 - ➔ Opdrachtnemer dient met Rebel af te stemmen hoe de data, benodigd voor de capaciteitsstudie, overgedragen wordt. Bij aanvang van de studie zal een startvergadering belegd worden tussen Opdrachtnemer, Opdrachtgever en Rebel om

onderling duidelijke afspraken te maken over alle koppelvlakken, de te hanteren definities en het proces en wijze van levering.

- **Vraag 45:** ToR, pagina 10: Rebel zal voor de capaciteitsstudie "onder voorbehoud" gegevens verstrekken. Wat betekent dit voorbehoud?
 - ➔ Rebel zal o.a. aanleveren:
 - Een basisset ter calibratie van het modelinstrumentarium
 - Verkeers en vervoersprognoses voor de vaarweg en de deeltrajecten in verschillende scenario's
 - Vlootsamenstelling in verschillende scenario'sHet voorbehoud ziet op het al dan niet door Rebel kunnen aanleveren van indicatoren voor capaciteit, veiligheid en vlotheid op basis van historische analyse van de goederen- en verkeersstromen naar de Scheldehavens. Indien het niet aangereikt wordt, is het aan de opdrachtnemer om een voorstel te formuleren in het definitiedocument.
- **Vraag 46:** ToR, pagina 9: Wat wordt verstaan onder de toegevoegde (economische) waarde?
 - ➔ De genoemde parameters voor de capaciteit zijn slechts voorbeelden waar in het voorbeeld van toegevoegde waarde dient verstaan te worden als de toegevoegde waarde die havens leveren aan de Vlaamse cq Nederlandse economie.
- **Vraag 47:** Wat wordt bedoeld met "verlaging van het veiligheidsniveau inzake externe risico's"?
 - ➔ Uitgangspunt is dat het huidig veiligheidsniveau niet naar beneden gaat. Het doel is niet om een externe veiligheidsrisicoanalyse uit te voeren.
- **Vraag 48:** ToR, pagina 8: Welke omvang kunnen de verdiepende onderzoeksvragen hebben na het opleveren van eerste analyseresultaten?
 - ➔ De omvang van de verdiepende onderzoeksvragen is niet gedefinieerd.
- **Vraag 49:** ToR, pagina 6: Datasets moeten worden geleverd aan het einde van de studie in digitale vorm bijvoorbeeld gebruik makend van "Open Earth" met gehanteerde scripts ter bewerking van de data (pag. 6). Wat wordt bedoeld met scripts?
 - ➔ Een script is een serie instructies die door een programma in het modelinstrumentarium uitgevoerd dient te worden, ter bevordering van reproduceerbaarheid en transparantie.
- **Vraag 50:** "Rebel levert o.a. basisset ter kalibratie van het modelinstrumentarium. " Bedoelt u hiermee dat de basisset inputdata bevat om de kalibratieruns van het modelinstrumentarium mee aan te drijven (m.a.w. observaties die overeenstemmen met de input van het modelinstrumentarium, bv. vlootsamenstelling aan entrypoints), of bedoelt u hiermee dat de basisset ook data bevat die gebruikt kan worden om te bepalen hoe goed het model gekalibreerd werd (m.a.w. observaties die overeenstemmen met de output van het modelinstrumentarium)? Indien het laatste het geval is, welke parameters zien jullie dan hiervoor bruikbaar?
 - ➔ Rebel levert aan de opdrachtnemer de basisset 2015 die tijdens de Capaciteitsstudie Schelde gebruikt dient te worden ter kalibratie van het capaciteitsmodel. Deze basisset zal de nodige opdelingen kennen per deeltraject / transect / haven(gebied) en differentiëren tussen overslag en ingezette scheepsvloot. Deze set (opgemaakt in Excel) zal ook voorzien zijn van de nodige draaitabellen zodat makkelijk overzichten kunnen gegenereerd worden op basis van parameters zoals goederencategorie, scheepstype, scheepskarakteristieken, herkomst en bestemming etc.

- **Vraag 51:** Met artikel 27.4 kunnen wij niet zonder meer instemmen in verband met privacy van onze werknemers. Wij verzoeken u deze tekst te laten vervallen en te vervangen door: Opdrachtnemer verschaft in geval een werknemer van Opdrachtnemer de Opdrachtgever aansprakelijk heeft gesteld inzake verschuldigd loon aangaande verrichte arbeid ten behoeve van de onderhavige Overeenkomst toegang tot deze vastgelegde arbeidsvoorwaardelijke afspraken, een en ander voor zover redelijkerwijs benodigd inzake haar behandeling van de loonvordering.
 - ➔ De afwijkingen van de ARVODI-2016 zoals deze van toepassing zijn op onderhavige overeenkomst zijn genoemd in de concept overeenkomst met contractnummer 3112 2359. Er wordt niet afgeweken van art. 27.4.
- **Vraag 52:** Met artikel 27.3 kunnen wij niet zonder meer instemmen in verband met privacy van onze werknemers. Wij verzoeken u deze tekst te laten vervallen en te vervangen door: Opdrachtnemer verschaft indien daar op wettelijke grondslag toe gehouden aan bevoegde instanties toegang tot deze vastgelegde arbeidsvoorwaardelijke afspraken, waarbij daaraan voorafgaand afspraken worden vastgelegd betreffende de bescherming van persoonsgegevens.
 - ➔ De afwijkingen van de ARVODI-2016 zoals deze van toepassing zijn op onderhavige overeenkomst zijn genoemd in de concept overeenkomst met contractnummer 3112 2359. Er wordt niet afgeweken van art. 27.3.
- **Vraag 53:** I&B document: gaan ervan uit dat de indiendatum 6-1-2017 15:00 uur gemeld in & 2.4.1 onjuist is en dat dit 13-2-2017 15:00 uur moet zijn evenals de datum vermeld in & 2.4.2.1 opening 9-1-2017 te lezen 17-2-2017 09:00 uur.
 - ➔ Waar vanuit wordt gegaan is juist. Voor de juiste tekst wordt verwezen naar de 1e nota van inlichtingen.
- **Vraag 54:** I&B document: & 3.3. geschiktheidseisen: het bepaalde in & 2.3.5 pag 12. & 2.3.5. komt niet in het I&B document voor. Waar verwijst & 2.3.5 naar?
 - ➔ De verwijzing naar paragraaf 2.3.5 is onjuist. Hier dient verwezen te worden naar paragraaf 2.3.4.
- **Vraag 55:** ToR, pagina 22. 'Van opdrachtnemer wordt verwacht dat hij op verzoek deelneemt aan de Schelderaad.' Met welke frequentie komt het Schelderaad bijeen?
 - ➔ De Schelderaad komt tenminste 2x per jaar bijeen.
- **Vraag 56:** ToR, pagina 21. 'Van opdrachtnemer wordt verwacht dat hij op verzoek deelneemt aan het Kernteam.' Met welke frequentie komt het Kernteam bijeen?
 - ➔ Op basis van noodzakelijkheid, naar verwachting 2x per jaar en maximaal 6x per jaar.
- **Vraag 57:** ToR, pagina 15. 'Om gebruikt maken van het predictiemodel is overeenstemming vereist van twee beide partijen'. Mogen wij ervanuit gaan dat deze overeenstemming tot stand komt in de aanloop naar deze studie en dat de beschikbaarheid van het predictiemodel voor inschrijver gegarandeerd is bij aanvang studie?
 - ➔ DAB Loodswezen / RLCS hebben toegezegd dat het predictiemodel gebruikt kan worden voor de capaciteitsstudie. De specifieke modaliteiten dienen nog bepaald te worden.
- **Vraag 58:** ToR, pagina 14. Mogen we ervanuit gaan dat opdrachtgever tijpoorten aanlevert op basis van een probabilistische benadering van scheepsrespons op golven stroming en wind, welke uitgaat van ontwikkelingen in de scheepsbouw tussen 2015 en 2050?

- ➔ Opdrachtgever levert tijpoorten aan, en zal ondersteuning verlenen bij het berekenen van de voor de capaciteitsstudie benodigde tijpoorten op basis van een probabilistische benadering van de scheepsrespons in 2035 en 2050.

- **Vraag 59:** Op 16 december 2016 is een inlichtingenbijeenkomst gehouden. Het inschrijvings- en beoordelingsdocument, pagina 6: vermeldt: zo spoedig mogelijk na een gehouden inlichtingenbijeenkomst wordt een nota van inlichtingen opgesteld. Deze nota wordt gepubliceerd op TenderNed. Wanneer zal over de verstrekte informatie en gestelde vragen tijdens deze inlichtingenbijeenkomst verslag worden gedaan? Dezelfde vraag voor de eventueel daarna verstrekte nadere inlichtingen.
 - ➔ De betreffende nota van inlichtingen is gepubliceerd op 16 januari 2017.

- **Vraag 60:** Terms of Reference, pagina 19: Wat wordt bedoeld met "commerciële tevredenheid"?
 - ➔ Van een knelpunt o.b.v. commerciële tevredenheid is sprake wanneer het capaciteitsaanbod niet strookt met de commercieel aantrekkelijke capaciteitsvraag.

- **Vraag 61:** Terms of Reference, pagina 14: Wat mogen wij concreet van Opdrachtgever verwachten met betrekking tot ondersteuning op het gebied van de berekening van de voor de capaciteitsstudie benodigde tijpoorten?
 - ➔ Opdrachtgever levert zelf tijpoorten aan, en zal ondersteuning verlenen en/of organiseren bij het berekenen van de voor de capaciteitsstudie benodigde tijpoorten op basis van een probabilistische benadering van de scheepsrespons in 2035 en 2050.

- **Vraag 62:** Terms of Reference, pagina 13: het lijkt dat er naar twee voetnoten wordt verwezen (superscript 3 en 4). Waar staan deze voetnoten vermeld?
 - ➔ De voetnoten zijn:
 - 3; Gezamenlijke bekendmaking nr. 01-2013 van 14 januari 2013 inzake Begrenzungen parallelle routes langs de hoofdvaargeulen.
 - 4; Gezamenlijke bekendmaking nr. 2-2013 van 17 januari 2013 inzake Ankergebieden, ankerposities en ankerzones in het beheersgebied van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer.

- **Vraag 63:** Is het correct dat het gedrag van sluizen en kolken opgenomen moet worden in het model inclusief het gedrag van invaren/uitvaren van individuele schepen en het schutten van individuele kolken?
 - ➔ Het is niet correct dat het gedrag van sluizen en kolken opgenomen moet worden in het model inclusief het gedrag van invaren/uitvaren van individuele schepen en het schutten van individuele kolken. Overeenkomstig paragraaf 3.7 van de TOR dient de opdrachtnemer een voorstel uit te werken hoe de werkingskarakteristieken van sluizen meegenomen dient te worden.

- **Vraag 64:** Er wordt gesproken over het gebruik van tools zoals Rialto, Tableau, Disco of Datawatch voor de visualisatie van de uitkomsten. Binnen eerdere soortgelijke studies zijn visualisaties ontwikkeld die specifiek ontwikkeld zijn om verkeersvertragingen in netwerken weer te geven. Is het correct dat de tool waarmee visualisaties gemaakt worden kan afwijken zolang het type output met de opdrachtgever wordt besproken?
 - ➔ Er zijn indicatief een aantal tools genoemd voor de visualisatie van de uitkomsten én bedoeld is "of gelijkwaardig". Het is niet correct dat de tool waarmee de visualisaties gemaakt worden kan afwijken zolang het type output met de opdrachtgever wordt besproken. Echter het dient gelijkwaardig te zijn met eerder genoemde tools.

- **Vraag 65:** Is het correct aan te nemen dat er databestanden beschikbaar zijn die vaarbewegingen voor 2015 van individuele schepen beschrijven met minimaal herkomst, bestemming, vertrektijdstip, aankomsttijdstip?
 - Zullen hierbij ook passages van tussentijdse punten beschikbaar zijn?
 - Zullen hierbij ook initieel verwacht aankomsttijdstip en gerealiseerd aankomsttijdstip beschikbaar zijn?
 - ➔ Rebel levert databestanden die vaarbewegingen voor 2015 van individuele schepen beschrijven met minimaal herkomst, bestemming, vertrektijdstip, aankomsttijdstip. Dit geldt niet voor de binnenvaart. Ook zullen hierbij passages van tussentijdse punten (entry en exit points van de Schelde-radar-Keten) beschikbaar zijn. Data van initieel verwacht aankomsttijdstip en gerealiseerd aankomsttijdstip zijn hier geen onderdeel van. Om redenen van confidentialiteit zal 'plaats' waar een schip aanmeert niet op kaainummer maar op een hoger abstractieniveau worden aangeleverd. Wel 'tijd' zodat de totale duurtijd van de aanloop van de haven kan worden vastgesteld. De verwachting is dat de eerste methodologische nota van Rebel nog tijdig gepubliceerd kan worden.
- **Vraag 66:** Is het correct dat er een aantal workshops georganiseerd kunnen worden met lokale loodsen om de huidige situatie met betrekking tot vaarwegregels en scheepskarakteristieken in het vaarnetwerk te bespreken?
 - ➔ Het staat de opdrachtnemer vrij om workshops met lokale loodsen te organiseren. Het Nederlandse en Vlaamse loodswezen zijn beide onderdeel van de begeleidingscommissie. De opdrachtgever rekent op de professionele houding van de begeleidingscommissie als het gaat om medewerking aan de studie. Opdrachtnemer dient bij de inschrijving wel rekening te houden met eventuele workshops.
- **Vraag 67:** Op welke wijze zijn reeds verschillende input bestanden verzameld of wordt verwacht van de opdrachtnemer dat deze input verzameling coördineert met lokale partijen?:
 - Lijst van ankerplaatsen en wachtgebieden
 - Lijst van sluisen en relevante sluiskenmerken en bruggen met kenmerken
 - Lijst van containerkades en steigers en relevante kenmerken
 - Lijst van secties met lengtes, breedtes, drempeldieptes?
 - ➔ De opdrachtnemer draagt zorg voor het verzamelen van deze input onder alle relevante partijen.
- **Vraag 68:** Kunt u bevestigen dat de bevoegdheden die Opdrachtgever heeft op grond van artikel 27.4 alleen door Opdrachtgever worden uitgeoefend voor zover deze niet in strijd zijn met de Wet Bescherming Persoonsgegevens?
 - ➔ Opdrachtgever acht het van belang dat Opdrachtnemer ten aanzien van zijn personeel de wet- en regelgeving en de CAO die op hem en zijn werknemers van toepassing is, naleeft. Dit wordt in dit artikel onderstreept. Dit artikel beoogt voorts te voorkomen dat Opdrachtgever op grond van de Wet Aanpak Schijnconstructies aansprakelijk wordt gesteld voor het betalen van het loon van werknemers van een onderaannemer. Wij kunnen bevestigen dat de bevoegdheden die Opdrachtgever heeft op grond van artikel 27.4 alleen door Opdrachtgever worden uitgeoefend voor zover deze niet in strijd zijn met de Wet Bescherming Persoonsgegevens.
- **Vraag 69:** Mogen wij ervan uitgaan dat ten aanzien van art. 22.5 de reeds verrichte werkzaamheden niet als onverschuldigd worden aangemerkt?
 - ➔ Dit artikel geeft aan: onverschuldige betalingen als gevolg van het feit dat hier nog geen werkzaamheden voor zijn verricht dienen te worden terugbetaald. Reeds verrichte werkzaamheden zullen in principe tot betaling leiden tenzij er sprake is van tekortkomingen. Voor het overige is dit artikel helder en onverkort van toepassing.

- **Vraag 70:** Kunt u voor de zekerheid bevestigen dat hier ook e-mail onder valt?
 - ➔ Kennisgevingen van Partijen op grond van de Overeenkomst worden schriftelijk gedaan. Het is meer en meer gebruikelijk dat in het berichtenverkeer tussen Partijen gebruik wordt gemaakt van elektronische middelen. In het bijzonder is daarbij e-mail een steeds meer gehanteerd medium. Kennisgevingen kunnen dan ook door middel van e-mail worden gedaan, mits wordt voldaan aan de eisen zoals neergelegd in lid 2. De tekst van dit artikellid is gebaseerd op artikel 6:227a van het Burgerlijk Wetboek.
- **Vraag 71:** Mogen wij ervan uitgaan dat de meerwerkbepaling 16.2 niet naar de letterlijke tekst onredelijk beperkt wordt uitgelegd? De formulering van 16.2 lijkt immers ook aan derden toe te rekenen oorzaken uit te sluiten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan bezwaren, calamiteiten of invloed van derden waar opdrachtnemer geen invloed op heeft.
 - ➔ Er mag vanuit gegaan worden dat de meerwerkbepaling 16.2 niet naar de letterlijke tekst onredelijk beperkt wordt uitgelegd. Dit laat onverlet dat ook aan derden toe te rekenen oorzaken kunnen worden uitgesloten op deze meerwerkbepaling, mits dit niet onredelijk is.
- **Vraag 72:** Mogen we ervan uitgaan dat de definitie onder 1.1. ook van toepassing is op artikel 3.1.?
 - ➔ Er mag vanuit gegaan worden dat de definitie onder 1.1. ook van toepassing is op artikel 3.1. De Opdrachtnemer dient te voldoen aan de in het contract gestelde eisen en dit betekent dat de Opdrachtnemer vanuit zijn expertise er alles aan moet doen om een beroepsfout te vermijden bij de uitvoering van het contract.
- **Vraag 73:** Voor de beoordeling van het subcriterium 4 Vorm van nazorg benoemt u bij de aandachtspunten in bijlage B, onderdelen 4.1.2 en 4.2.2 diverse aandachtspunten die betrekking hebben op het prijsdeel van de inschrijving (procentuele verhouding kostprijs studie en kostprijs overdracht model, opgegeven uurtarieven en inspanningen marktconform). Dit lijkt niet te stroken met het feit dat in paragraaf 4.2.2 is aangegeven dat de prijsgegevens pas bekend worden voor de beoordelingscommissie nadat de kwalitatieve beoordeling volledig is afgerond. Bovendien is het beoordelen van prijsgegevens als onderdeel van de kwalitatieve beoordeling strijdig met de aanbestedingsregelgeving. Kunt u het IenB document hierop aanpassen?
 - ➔ De tekstdelen: "Procentuele verhouding van kostprijs voor overdracht model tegenover kostprijs studie." onder paragraaf 4.1.2 en "De opgegeven uurtarieven en kosten zijn representatief voor de te leveren inspanningen en marktconform" onder paragraaf 4.2.2 komen te vervallen.
- **Vraag 74:** U geeft aan een verduidelijking van de inschrijvingen te willen op een nader te bepalen tijdstip. A) In hoeverre vormen deze verificatiegesprekken onderdeel van de beoordeling van de kwalitatieve documenten? en B) Zijn de prijsgegevens op het moment van de verificatiegesprekken reeds bekend voor de leden van de beoordelingscommissie?
 - ➔ A) De verificatiegesprekken vormen geen onderdeel van de beoordeling van de kwalitatieve documenten en zijn slechts ter verduidelijking van inhoud van de inschrijving voor zover niet strijdig met de beginselen van het aanbestedingsrecht.
 - B) Neen.
- **Vraag 75:** In paragraaf 2.4 wordt een datum van indienen genoemd die ongelijk is aan de afgegeven planning van de aanbesteding in paragraaf 2.1. Welke planning is leidend en wat is de uiterlijke datum en tijdstip voor het indienen van de inschrijvingen?
 - ➔ Erratum: de planning in 2.1 is leidend en correct. De Uiterste datum voor indienen van inschrijving is 13 februari 2017.

- **Vraag 76:** U lijkt niet te beoordelen op de mate waarin de aanpak kan leiden tot draagvlak bij de stakeholders over de resultaten. Klopt dat?
 - ➔ Dit klopt. De studie is een wetenschappelijk werk, waarbij methodiek niet afgemeten wordt aan draagvlak. Het eventuele benodigde draagvlak zal er moeten zijn bij het bekendmaken van eventuele infrastructurele ingrepen. Deze behoren tot een latere fase van de studie.
- **Vraag 77:** Wie gaan de aanbiedingen beoordelen?
 - ➔ Er wordt een beoordelingscommissie ingesteld die in samenspraak tot een oordeel over de kwaliteit van de aanbesteding zal komen.
- **Vraag 78:** Zijn er startvoorwaarden of omgevingsfactoren met betrekking tot de tweede fase (oplossingsfase) waar in de eerste fase (probleemfase) kan worden geanticipeerd?
 - ➔ Neen, producten van de eerste fase moeten de transitie naar een eventuele tweede fase mogelijk maken.
- **Vraag 79:** In hoeverre is men van plan in de tweede fase van de capaciteitsstudie maatregelen toe te spitsen op keten naar Antwerpen, keten naar Gent, tij-gebonden en tij-ongebonden? En in welke mate wordt dit onderscheid verwacht in de eerste fase?
 - ➔ Deze aanbesteding gaat uitsluitend over de eerste fase: het uitvoeren van een probleemanalyse. Het studiegebied is het gehele werkingsgebied van het GNB-verdrag art. 3.
- **Vraag 80:** Voor de identificatie van toekomstige knelpunten zijn toekomstscenario's en daarin voortkomende trends bepalend. In hoeverre zijn dergelijke scenario's al opgesteld, beschikbaar en eventueel aan te vullen met inzichten vanuit de opdrachtnemer?
 - ➔ Zie laatste alinea pagina 10 van de Terms of Reference. Voorts is inmiddels duidelijk dat de methodologische nota's van de transporteconomische studie niet beide beschikbaar zullen zijn voor de inschrijvingsdatum. De verwachting is dat de eerste methodologische nota van Rebel nog tijdig gepubliceerd kan worden.
- **Vraag 81:** Aangezien de tweede fase zich richt op nautische en technische maatregelen, in hoeverre leeft de behoefte om ook de eerste fase te richten op nautische en technische knelpunten? Men kan ook denken aan knelpunten vanuit omgeving, wetgeving, ecologie, economie.
 - ➔ Van de in de vraag genoemde opsomming wordt ecologie uitgesloten.
- **Vraag 82:** In hoeverre is helder waaraan het belang van knelpunten getoetst kan worden en de gevoeligheidsanalyse kan worden uitgevoerd?
 - ➔ Er is geen afwegingskader waaraan het belang van knelpunten getoetst dient te worden. In de gevoeligheidsanalyse zal onderzocht worden hoe snel de scheepvaart na bijzondere omstandigheden weer in staat is om te stabiliseren, wat een indicatie is voor de robuustheid van het systeem.
- **Vraag 83:** In hoeverre zijn er formats of standaard werkwijzen waarop kan worden aangesloten bij de gevoeligheidsanalyse van de knelpunten?
 - ➔ Opdrachtgever stelt geen formats en/of standaard werkwijzen beschikbaar, waarop kan worden aangesloten bij de gevoeligheidsanalyse van de knelpunten.
- **Vraag 84:** Wanneer het in kaart brengen van de benodigde capaciteit tot de opdracht behoort, in welke mate zijn de voorwaarden/organisaties helder waarbinnen de behoefte in kaart wordt gebracht?
 - ➔ Het in kaart brengen van de benodigde capaciteit (in de vorm van prognoses en scheepsvloten) wordt uitgevoerd door Rebel. De wijze waarop zal duidelijk worden

gemaakt in een tweede methodologische nota. Afstemming tussen opdrachtnemer en Rebel zal pas na opdrachtverlening kunnen plaatsvinden.

- **Vraag 85:** In de uitvraag worden korte en lange termijn genoemd. Wat wordt verstaan onder korte en lange termijn en wat is de voornaamste reden voor het maken van dit onderscheid?
 - ➔ Er wordt in de TOR onderscheid gemaakt tussen de huidige situatie (basisjaar 2015) en de toekomstige situatie (2035 en 2050) voor het uitvoeren van de capaciteitsstudie.
- **Vraag 86:** In hoeverre is de eindgebruiker van het instrumentarium al bekend en betrokken?
 - ➔ Op dit moment is de eindgebruiker van het instrumentarium nog niet bekend.
- **Vraag 87:** Zijn er behalve de omschreven begeleidingsstructuur overlegstructuren waar de bijeenkomsten met betrekking tot de capaciteitsstudie mee moeten worden afgestemd, of zelfs eventueel op kunnen worden aangehaakt?
 - ➔ Nee, op dit moment zijn er geen overlegstructuren, anders dan genoemd in de TOR, waar de bijeenkomsten met betrekking tot de capaciteitsstudie mee moeten worden afgestemd en/of op worden aangehaakt.
- **Vraag 88:** Welk type functionarissen (directeuren/managers/experts/adviseurs/...) zullen de betreffende stakeholders tijdens de capaciteitsstudie representeren? En in hoeverre kunnen wij rekenen op hun beschikbaarheid? In welke mate en frequentie zijn de betrokkenen in de gelegenheid en bereid om voor bijeenkomsten fysiek op dezelfde locatie aanwezig te zijn?
 - ➔ Op dit moment is nog niet bekend welk type functionarissen door de stakeholders in de capaciteitsstudie worden betrokken. Opdrachtnemer mag uitgaan van een professionele houding van alle stakeholders, zodat competente functionarissen beschikbaar zullen worden gesteld.
- **Vraag 89:** Wie zijn de stakeholders die betrokken moeten worden in de capaciteitsstudie?
 - ➔ Alle stakeholders die betrokken dienen te worden in de capaciteitsstudie zijn beschreven in hoofdstuk 6 van de TOR: "6. Begeleiding en adviesstructuur".

Voorts worden de volgende inlichtingen verstrekt:

In de TOR onder paragraaf 3.2 "Interactie Transporteconomische studie en Capaciteitsstudie" wordt aangekondigd dat er 2 methodologische nota's worden opgemaakt die nadere toelichting verschaffen over de input die geleverd gaat worden ten behoeve van de Capaciteitsstudie.

Door middel van een derde nota van inlichtingen zal de eerste methodologische nota betreffende de historische analyse 2009-2015 uiterlijk 30 januari 2017 ter beschikking worden gesteld via Tendered.

De tweede methodologische nota betreffende de prognoses 2035-2050 zal niet tijdig afgerond zijn en komt pas ter beschikking na opdrachtverlening. Van de opstellers van de methodologische nota (de uitvoerders van de Transporteconomische studie) wordt de nodige flexibiliteit geboden om, na afstemming met de uitvoerder(s) van de capaciteitsstudie, een set van bruikbare prognoses en toekomstige scheepsvloten aan te leveren. "

Onze referentie : 31122359

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 24-01-2017,

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

Mw. Els Van Hecke